



2024/1866

4.7.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/1866 DE LA COMISIÓN

de 3 de julio de 2024

por el que se impone un derecho compensatorio provisional a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Unión Europea ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12,

Previa consulta a los Estados miembros,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. Inicio

- (1) El 4 de octubre de 2023, la Comisión Europea («la Comisión») inició, por iniciativa propia, una investigación antisubvenciones relativa a las importaciones en la Unión de vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés) nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China («el país afectado» o «China») de conformidad con el artículo 10, apartado 8, del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Unión Europea («el Reglamento de base»). La Comisión publicó un anuncio de inicio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾ («el anuncio de inicio»).
- (2) La Comisión inició la investigación sobre la base de que las importaciones de BEV originarios de China están siendo subvencionadas y, por lo tanto, están causando un perjuicio ⁽³⁾ a la industria de la Unión.
- (3) Tras un análisis en profundidad de la evolución reciente del mercado y teniendo en cuenta la sensibilidad del sector de los vehículos eléctricos y su importancia estratégica para la economía de la Unión Europea (UE) en términos de innovación, valor añadido y empleo, la Comisión ha recabado información sobre el mercado de diversas fuentes independientes. Esta información parecía indicar la existencia de subvenciones por parte de China, que afectan negativamente a la situación de la industria de los BEV de la Unión.
- (4) Sobre la base de información fácilmente accesible, existían pruebas suficientes que demuestran que las importaciones de BEV originarios de China se benefician de subvenciones sujetas a medidas compensatorias proporcionadas por el Gobierno de la República Popular China («las autoridades chinas»). Dichas subvenciones han permitido que las importaciones subvencionadas aumenten rápidamente su cuota de mercado en la UE en detrimento de la industria de la Unión.
- (5) Las pruebas disponibles indicaban la probabilidad de que se produzca un aumento sustancial de las importaciones a bajo precio subvencionadas, lo que representaría una amenaza inminente de perjuicio a la ya vulnerable industria de la Unión. Este aumento de las importaciones a bajo precio y el consiguiente incremento significativo de su cuota de mercado, en un mercado en rápido crecimiento en el que se necesita una tasa de inversión significativa y sostenida para la transición del mercado de la Unión hacia la electrificación plena, llevaría a la industria de la Unión a incurrir en grandes pérdidas que podrían resultar insostenibles en poco tiempo.

⁽¹⁾ DO L 176 de 30.6.2016, p. 55.

⁽²⁾ Anuncio de inicio de un procedimiento antisubvenciones relativo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO C, C/2023/160, 4.10.2023).

⁽³⁾ Por el término genérico «perjuicio» se entiende el perjuicio importante, la amenaza de perjuicio importante o el retraso significativo en la creación de una industria, como se establece en el artículo 2, letra d), del Reglamento de base.

- (6) En estas circunstancias especiales, dado que la Comisión disponía de pruebas suficientes que parecían indicar la existencia de subvenciones, la amenaza de perjuicio y el nexos causal necesarios para iniciar una investigación antisubvenciones, la Comisión ha decidido, de conformidad con el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base, proceder al inicio de dicha investigación pese a no haber recibido ninguna denuncia escrita de la industria de la Unión ni en nombre de esta.
- (7) Antes de iniciar la investigación antisubvenciones, la Comisión notificó a las autoridades chinas que había decidido iniciar un procedimiento *ex officio* relativo a las importaciones de BEV nuevos e invitó a las autoridades chinas a efectuar consultas de conformidad con el artículo 10, apartado 7, del Reglamento de base. Las autoridades chinas aceptaron la oferta de consultas, que se celebraron el 2 de octubre de 2023. En ellas se tomó buena nota de los comentarios realizados por las autoridades chinas. Sin embargo, no se pudo alcanzar una solución consensuada.

1.2. Registro

- (8) La Comisión, por iniciativa propia, sometió a registro las importaciones de BEV nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de China a partir del 7 de marzo de 2024 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/785 de la Comisión, de 5 de marzo de 2024 («el Reglamento de registro») ⁽⁴⁾.

1.3. Período de investigación y período considerado

- (9) La investigación sobre la existencia de subvenciones y sobre el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de octubre de 2022 y el 30 de septiembre de 2023 (el «período de investigación»). El análisis de las tendencias pertinentes para la evaluación del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el final del período de investigación (el «período considerado»).

1.4. Partes interesadas

- (10) En el anuncio de inicio se invitó a las partes interesadas a ponerse en contacto con la Comisión para participar en la investigación. Además, la Comisión informó específicamente del inicio de la investigación, e invitó a participar en ella a los productores de la Unión, a los productores exportadores conocidos y a las autoridades chinas, a los importadores, a los proveedores y usuarios conocidos, así como a las asociaciones notoriamente afectadas.
- (11) De conformidad con el artículo 11, apartado 11, del Reglamento de base, se pidió a los productores de la Unión del producto similar que cooperaran con la Comisión.
- (12) Varios productores de la Unión solicitaron a la Comisión que mantuviera la confidencialidad de su identidad («anonimato» o «tratamiento anónimo») debido al riesgo de efectos claramente desfavorables en forma de represalias. La Comisión examinó caso por caso los fundamentos de cada solicitud de confidencialidad. La Comisión estableció que las empresas mostraron justificación suficiente en el sentido del artículo 29, apartado 1, del Reglamento de base y que había pruebas de una posibilidad significativa de represalias en cada caso individual. Por consiguiente, la Comisión aceptó que no se revelara la identidad de dichas empresas.
- (13) Otros productores de la Unión que se dieron a conocer no solicitaron el anonimato. La Comisión consideró que podía existir el riesgo de que los productores de la Unión, que solicitaron y mostraron justificación suficiente para el tratamiento anónimo de su identidad, fueran identificados mediante deducción. A fin de garantizar que la identidad de los productores de la Unión que solicitaron el anonimato se tratase efectivamente como confidencial, el anonimato se amplió también al resto de productores de la Unión.
- (14) Además, varias partes interesadas distintas de los productores de la Unión (como proveedores e importadores) solicitaron el anonimato alegando un riesgo de efectos claramente desfavorables en forma de represalias. La Comisión analizó detenidamente las solicitudes recibidas y consideró que todas las partes afectadas mostraron justificación suficiente a tenor del artículo 29, apartado 1, del Reglamento de base. Por lo tanto, también se concedió un tratamiento anónimo a las partes interesadas en cuestión.

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2024/785 de la Comisión, de 5 de marzo de 2024, por el que se someten a registro las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO L, 2024/785, 6.3.2024).

- (15) Las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que aclarara la base fáctica y probatoria de la alegación de los productores de la Unión de un riesgo de represalias sobre cuya base se concedió confidencialidad a determinados productores de la Unión. Las autoridades chinas también solicitaron a la Comisión que facilitara las observaciones presentadas por los productores de la Unión en las que solicitaban el trato confidencial de sus nombres. Las autoridades chinas también alegaron que no tuvieron ninguna oportunidad de formular observaciones sobre la concesión del anonimato a los productores de la Unión y sobre la supuesta justificación suficiente en las solicitudes de confidencialidad de los productores de BEV de la Unión, a pesar de que el supuesto riesgo de represalia se dirigía presuntamente a las autoridades chinas. Además, las autoridades chinas alegaron que la concesión del anonimato a los productores de la Unión que no lo solicitaron no era coherente con la Organización Mundial del Comercio (OMC) y que infringía el artículo 29, apartado 1, del Reglamento de base, ya que la concesión del anonimato está supeditada a que haya justificación suficiente por parte de dichos productores. La Cámara de Comercio China para la Importación y Exportación de Maquinaria y Productos Electrónicos («CCCME», por sus siglas en inglés) alegó que la confidencialidad concedida a los productores de la Unión era incompatible con el artículo 29, apartado 1, del Reglamento de base, ya que la Comisión no demostró justificación suficiente al respecto.
- (16) La Comisión consideró que ya había facilitado información suficiente a este respecto en la nota al expediente de 25 de octubre de 2023 ⁽⁵⁾, cuyo contenido se reproduce *in extenso* en este considerando. En dicha nota se explicaba que los productores de la Unión alegaban un riesgo de efectos claramente desfavorables en forma de represalias. La Comisión consideró que la divulgación de más detalles sobre la base fáctica y probatoria de la alegación de cada productor de la Unión podría revelar la identidad de los productores de la Unión que cooperaron en la investigación mediante deducción, debido al bajo número de grupos que fabrican BEV en el mercado de la Unión y a la gran cantidad de información pública y de pago disponible sobre estos grupos. Por este motivo, la Comisión no pudo hacer públicas en ningún formato las solicitudes de anonimato presentadas. Además, como se explicó en el considerando 13, la Comisión tuvo que conceder el anonimato también a los productores de la Unión que no lo solicitaron, con el fin de proteger la identidad de los productores de la Unión que solicitaron y mostraron justificación suficiente para el tratamiento confidencial de su identidad, ya que podían ser identificados mediante deducción. Por lo tanto, se rechazaron tanto la solicitud como las alegaciones.
- (17) Las autoridades chinas alegaron que no había información ni pruebas en el expediente no confidencial de la investigación en relación con el registro de los productores de BEV de la Unión como partes interesadas en el plazo de siete días. Por otro lado, la CCCME declaró que el hecho de que no se publicara la información de registro y la falta de claridad en lo que respecta a la cooperación de los productores de BEV de la Unión contrasta fuertemente con el tratamiento de los formularios de registro y la correspondencia, así como con las presentaciones, de los productores exportadores chinos, que se facilitaron sin demora en el expediente no confidencial. La CCCME alegó además que esto afecta a su derecho de defensa a formular observaciones significativas en relación al apoyo de la industria de la Unión en la investigación.
- (18) La Comisión señaló que, según el anuncio de inicio ⁽⁶⁾, no existía dicho plazo de siete días para que los productores de la Unión u otras categorías de partes se registraran como partes interesadas. El plazo de siete días que la Comisión entiende que las autoridades chinas mencionaron era para que los productores de la Unión presentaran un formulario de muestreo. A este respecto, la Comisión recordó que, de conformidad con el punto 5.6 del anuncio de inicio, los productores de la Unión que presentaron información para el muestreo se consideran partes interesadas desde el momento en que presentaron dicha información. Ese fue el caso en esta investigación.
- (19) Además, contrariamente al anonimato concedido a los productores de la Unión, ningún productor exportador chino solicitó el anonimato. Por lo tanto, la información disponible en el expediente no confidencial sobre el registro y la cooperación de los productores de la Unión no era comparable con la información correspondiente disponible para los productores exportadores chinos. En particular, dado que los datos no confidenciales presentados por las partes a las que se concedió el anonimato deben, en primer lugar, comprobarse a fondo para garantizar que se mantiene el anonimato, la disponibilidad de dichos datos en el expediente no confidencial se retrasó ligeramente. No obstante, las partes interesadas tuvieron tiempo suficiente para formular observaciones en relación con los documentos correspondientes una vez que se añadieron al expediente no confidencial, por lo que no se vulneró ningún derecho de defensa. Por lo que se refiere al apoyo a la industria de la Unión, como se explica en el considerando 45, en una investigación *ex officio*, el concepto de apoyo a la industria de la Unión no se considera pertinente.

⁽⁵⁾ t23.005006.

⁽⁶⁾ Citado en la nota a pie de página n.º 2.

- (20) Se dio a las partes interesadas la oportunidad de formular observaciones sobre el inicio de la investigación y de solicitar una audiencia con la Comisión o con el consejero auditor en procedimientos comerciales. Se celebraron audiencias con las autoridades chinas, la CCCME, Tesla (Shanghái) Co., Ltd. («Tesla»), Smart Europe GmbH («Smart»), la empresa 24, la empresa 22 y Green World Mobility B.V. («Green World Mobility») (7).
- (21) La CCCME alegó que la Comisión obstaculizó sus derechos de defensa debido al retraso injustificado en la concesión de la condición de parte interesada a la CCCME y la imposición a esta última de una mayor carga administrativa a raíz de un examen excesivamente detallado de los poderes notariales por parte de la Comisión.
- (22) En este caso, la CCCME obtuvo la condición de parte interesada el 10 de octubre de 2023. Se solicitó a la CCCME que demostrara que representaba a empresas para las que existía un vínculo objetivo entre sus actividades y el producto investigado. Por lo tanto, la Comisión evaluó cuidadosamente los documentos relativos a los poderes notariales facilitados por los productores exportadores a la CCCME. La Comisión concluyó que esta evaluación no obstaculizaba los derechos de defensa de la CCCME, ya que esta tuvo oportunidad suficiente para presentar observaciones durante la fase provisional de la investigación. En particular, se concedió una ampliación del plazo para presentar observaciones sobre el inicio a fin de garantizar que la CCCME dispusiera del mismo tiempo para presentar observaciones que otras partes interesadas. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

1.5. Muestreo

- (23) En el anuncio de inicio, la Comisión indicó que podría realizar un muestreo de las partes interesadas con arreglo al artículo 27 del Reglamento de base.

1.5.1. Muestreo de productores de la Unión

- (24) Para decidir si era necesario el muestreo y, de serlo, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a todos los importadores de la Unión que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio.
- (25) Varios productores de la Unión facilitaron la información solicitada y accedieron a ser incluidos en la muestra.
- (26) De conformidad con el artículo 27 del Reglamento de base, la selección de la muestra se basó en el mayor volumen representativo de ventas y producción en la Unión del producto similar durante el período de investigación. La Comisión también tuvo en cuenta la distribución geográfica de los productores de la Unión dentro de la UE y garantizó la inclusión de una amplia gama de modelos de BEV. La muestra provisional estaba formada por cuatro productores de la Unión. Los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban el 38 % de las ventas y el 34 % del volumen total de producción de la industria de la Unión durante el período de investigación. La Comisión invitó a las partes interesadas a que formularan observaciones sobre la muestra provisional.
- (27) La Comisión recibió observaciones de la empresa 21, las autoridades chinas y la CCCME en relación con la muestra provisional y la cooperación de los productores de la Unión.
- (28) Las autoridades chinas alegaron que no había «fecha de registro» en el encabezamiento de los formularios de muestreo, como en el caso de los formularios de muestreo de los productores exportadores chinos. Además, las autoridades chinas, la CCCME y la empresa 21 alegaron que, dado que no se había revelado la identidad de los productores de la Unión y no se habían detallado los criterios de muestreo utilizados por la Comisión, no era posible formular observaciones sobre la muestra de los productores de la Unión ni cotejar la información facilitada por la Comisión. Por consiguiente, las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que: i) aclarara cuántos productores de la Unión hicieron constar oportunamente su interés en la investigación y cooperaron; ii) indicara cuántos productores de BEV de la Unión que cooperaron en la investigación no eran miembros de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA); iii) aclarara si las empresas 2, 4, 6, 10, 23 y 25

(7) Para las autoridades chinas, el 10 y el 31 de octubre de 2023 y el 23 de noviembre de 2023; para la CCCME, el 11 de abril de 2024; para Tesla, el 30 de octubre de 2023 y el 12 de abril de 2024; para Smart, el 8 de noviembre de 2023; para la empresa 24, el 22 de noviembre de 2023; para la empresa 22, el 5 de diciembre de 2023 y el 11 de abril de 2024; y para Green World Mobility, el 15 de abril de 2024.

presentaron formularios de muestreo y por qué sus formularios de muestreo no estaban disponibles en el expediente no confidencial de la investigación; esta solicitud también fue presentada por la CCCME, que añadió también las empresas 30 y 31 a este respecto; iv) aclarara si alguna de las empresas incluidas en la muestra pertenecía al mismo grupo; v) aclarara si estaba aplicando el principio de única entidad económica con respecto a los productores de la Unión incluidos en la muestra y si se estaba exigiendo a todas las partes vinculadas de los productores incluidos en la muestra que facilitaran la información pertinente; vi) aclarara qué implicaba la inclusión de modelos en el contexto de la selección de la muestra y cómo se relacionaban los modelos con los supuestos «segmentos», dado que, para los productores exportadores chinos, se utilizaron «segmentos» indefinidos como criterio de muestreo; vii) indicara si se incluyeron o no en la muestra los productores de la Unión con los mayores volúmenes de producción y ventas en el período de investigación y, si no se incluyeron, que explicara sobre qué base y por qué motivos la Comisión decidió no incluir dichas empresas en la muestra; viii) aclarara el peso y la pertinencia de cada criterio en la selección de la muestra de productores de la Unión.

- (29) La CCCME también solicitó parte de esta información durante la investigación. La empresa 21 alegó que debía incluirse en la muestra otro productor de la Unión para que la Comisión pudiera llevar a cabo un examen objetivo del perjuicio sobre la base de pruebas positivas, teniendo en cuenta la pertinencia general de los criterios propuestos por la Comisión para la selección del muestreo.
- (30) La Comisión señaló que la «fecha de registro» que figura en los documentos del expediente no confidencial de la investigación la generó automáticamente la aplicación TRON.tdi utilizada por la Comisión y las partes interesadas en las investigaciones de defensa comercial. Sin embargo, debido al anonimato concedido a los productores de la Unión, los productores de la Unión que cooperaron en la investigación presentaron los formularios de muestreo por correo electrónico y no a través de la plataforma TRON.tdi, como hicieron los productores exportadores chinos. Por otro lado, todas las respuestas al formulario de muestreo de la industria de la Unión se añadieron al expediente no confidencial juntas en una carpeta comprimida tras un control exhaustivo con el fin de preservar la confidencialidad de los productores de la Unión que cooperaron en la investigación. La aplicación TRON.tdi no puede añadir una «fecha de registro» a una carpeta comprimida. Por lo tanto, dicha «fecha de registro» no es visible en el formulario de muestreo de los productores de la Unión.
- (31) La Comisión señaló que todos los formularios de muestreo presentados por los productores de la Unión se publicaron en el expediente no confidencial de la investigación el 30 de octubre de 2023 ⁽⁸⁾. Como se indica en el expediente no confidencial, los productores de la Unión presentaron los formularios de muestreo entre el 11 y el 13 de octubre (tras una breve prórroga de dos días que se concedió a algunos productores de la Unión debido a la complejidad del formulario de muestreo). Sin embargo, la Comisión los añadió al expediente no confidencial tras comprobar que las versiones no confidenciales de las respuestas al formulario de muestreo no revelaban inadvertidamente la identidad de los productores de la Unión a los que se concedió el anonimato, tal como se explica en los considerandos 12 a 14. Además, ya que se concedió el anonimato a los productores de la Unión, la Comisión no podía revelar si los productores de la Unión incluidos en la muestra pertenecían al mismo grupo y si eran miembros de la ACEA, ya que esto podría hacer que las correspondientes entidades fueran reconocibles y, por tanto, se pondría en peligro su anonimato.
- (32) Además, por las mismas razones, la Comisión no pudo revelar si se habían incluido en la muestra los productores de la Unión con los mayores volúmenes de producción y ventas. No obstante, la Comisión recordó que el artículo 27 del Reglamento de base no contiene ninguna obligación de seleccionar únicamente a los mayores productores en términos de volúmenes de producción y ventas, así como tampoco ninguna clasificación en los criterios enumerados en él. Esta disposición tiene por objeto garantizar que la Comisión seleccione la muestra más representativa que pueda investigarse razonablemente en el tiempo disponible aplicando dichos criterios. La selección de la muestra en esta investigación se ajustó plenamente a esta justificación lógica, teniendo en cuenta al mismo tiempo las especificidades de este caso.
- (33) La Comisión también garantizó la representatividad de la muestra mediante la inclusión de una amplia gama de modelos de BEV que pudieran compararse en la Unión y en las exportaciones. Por lo que se refiere a la cuestión de si la Comisión estaba aplicando el principio de única entidad económica con respecto a los productores de la Unión incluidos en la muestra y si todas las partes vinculadas de los productores incluidos en la muestra estaban obligadas a facilitar la información pertinente, la Comisión señaló que el principio de única entidad económica se aplica a los exportadores para el cálculo del precio de exportación de las exportaciones realizadas a través de comerciantes o importadores establecidos en terceros países y, por lo tanto, no estaba claro qué solicitaban las autoridades chinas a este respecto. Además, tal como se especificaba en el formulario de muestreo para los productores de la Unión, se pidió que el formulario se presentara a nivel de entidad jurídica de producción y no a nivel de grupo. Por lo tanto, se solicitó a cada entidad jurídica con producción en la Unión que presentara un formulario de muestreo.

⁽⁸⁾ Ref. t23.005111.

- (34) La Comisión, tras haber analizado detenidamente todas las observaciones, consideró que la muestra era coherente con el Derecho de la UE y de la OMC. La muestra representaba adecuadamente a los productores de la Unión del producto similar. En primer lugar, la Comisión recordó que las disposiciones pertinentes en materia de muestreo se establecen en el artículo 27 del Reglamento de base. Dichas disposiciones prevén un amplio margen de apreciación a la hora de escoger la muestra con arreglo a los criterios pertinentes enumerados en ellas. En particular, el artículo 27, apartado 2, del Reglamento de base expone claramente que «La selección final de las partes, [...] será competencia de la Comisión». Además, la Comisión recordó que el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias («Acuerdo SMC») de la OMC no contiene disposiciones en materia de muestreo, lo que confirma una vez más el amplio margen de apreciación de la Comisión a este respecto. Como se explica en el considerando 26, sobre la base de la información facilitada en las respuestas al formulario de muestreo, la muestra propuesta equivalía al 38 % de las ventas y al 34 % de la producción en la Unión durante el período de investigación. La Comisión consideró que estos porcentajes eran representativos con arreglo al artículo 27 del Reglamento de base. La metodología de muestreo se explicó detalladamente en la nota del 30 de octubre de 2023 sobre la muestra provisional.
- (35) A fin de garantizar la mayor representatividad de los productores de BEV de la Unión, además de los volúmenes, la Comisión también tuvo en cuenta la distribución geográfica de los productores de la Unión dentro de la UE y garantizó la inclusión de una amplia gama de modelos de BEV. Al igual que en otras investigaciones antisubvenciones, se valoró la distribución geográfica con el fin confirmar la representatividad de la muestra de conformidad con el artículo 27 del Reglamento de base.
- (36) Además, la Comisión tuvo en cuenta una amplia gama de modelos de BEV para garantizar un alto grado de representatividad al compararlos con los modelos correspondientes exportados por los productores exportadores chinos, de conformidad con el margen de apreciación de que dispone en la selección de la muestra final.
- (37) Por lo tanto, la Comisión consideró que la muestra era representativa (en particular, a nivel geográfico), mientras que una muestra más grande no habría podido investigarse razonablemente en el tiempo disponible. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (38) La CCCME alegó que las respuestas no confidenciales de los formularios de muestreo de los productores de la Unión no cumplían con lo dispuesto en el artículo 29, apartado 2, del Reglamento de base, ya que los productores de la Unión no respondieron a todas las preguntas incluidas en el formulario de muestreo. En concreto, la CCCME declaró que la empresa 11 solo respondió a cinco de las veintidós preguntas incluidas en el formulario de muestreo. Además, la CCCME alegó que la empresa 11, la empresa 12 y la empresa 15 no proporcionaron la información relativa al empleo, mientras que la empresa 7, la empresa 8, la empresa 9 y la empresa 13 proporcionaron únicamente cifras indexadas sobre el empleo durante el período de investigación, pero no datos relativos al empleo de los años anteriores, mientras que el formulario de muestreo indicaba la producción durante esos años. Por otro lado, la CCCME alegó que ninguno de los productores de la Unión justificó la existencia de «circunstancias excepcionales» en ningún contexto y que ocultaron toda la información.
- (39) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. El formulario de muestreo incluía diez preguntas principales. Además, las preguntas 5 y 6 incluían cada una de ellas otra subpregunta adicional que, habida cuenta del anonimato concedido a los productores de la Unión, era confidencial por naturaleza, ya que solicitaba los nombres de las empresas vinculadas implicadas en la producción y las ventas del producto similar producido en la Unión y por parte de subcontratistas. También está claro que, si una empresa no tenía empresas vinculadas que participaran en la producción y las ventas del producto similar producido en la Unión o por parte de subcontratistas, no era necesario responder a la subpregunta correspondiente. Este fue el caso de la empresa 11, que informó en la pregunta 6 de que no tenía subcontratistas. Por lo tanto, en este caso no estaba claro por qué la CCCME consideró que la empresa 6 no había respondido a la subpregunta 6, apartado 1. Además, las preguntas 8 y 9 incluían 5 y 4 subpreguntas adicionales, respectivamente. Sin embargo, como se explicó en la nota al expediente del 25 de octubre de 2023 ⁽⁹⁾, las preguntas 8 y 9, que debían cumplimentarse con una respuesta de «sí» o «no», podían revelar la identidad del productor de la Unión correspondiente, sobre la base del conocimiento del mercado acerca de la estructura de la industria de la Unión, por lo que la Comisión concluyó que las respuestas a dichas preguntas (junto con las subpreguntas indicadas) no podían resumirse en la versión no confidencial del formulario de muestreo sin que hubiera un riesgo de revelar información confidencial en el sentido del artículo 29, apartado 2, del Reglamento de base, poniendo así en peligro el anonimato concedido a los productores de la Unión. Por lo tanto, los productores de la Unión no tuvieron que proporcionar una respuesta no confidencial a estas preguntas. La empresa 11 respondió a las preguntas 1, 2, 4, 5, 6 y 7. La respuesta a la pregunta 3, en la que se pedía a los productores de la Unión que notificaran los modelos de BEV producidos y vendidos en la Unión, habida cuenta del anonimato concedido, era confidencial por naturaleza, ya que podía hacer que las entidades correspondientes fueran reconocibles y, por tanto, pondría en peligro su anonimato.

⁽⁹⁾ Nota para el expediente de 25 de octubre de 2023 (t23.005006).

- (40) Por lo que respecta al número de empleados, la Comisión señaló que la empresa 11 fabricó BEV solo en el período de investigación y en pequeñas cantidades. Además, el número de empleados no es un criterio para la selección de la muestra. Como se explica en el considerando 26, los criterios utilizados para el muestreo de los productores de la Unión fueron la producción y el volumen de ventas, la distribución geográfica y los modelos de BEV. Por lo tanto, el hecho de que un productor de la Unión no notificara el número de empleados en el período de investigación, o de que algunos productores de la Unión notificaran el número de empleados solo en el período de investigación, no invalidó su respuesta al formulario de muestreo. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (41) Por lo que se refiere a la alegación de que los productores de la Unión no justificaron la existencia de «circunstancias excepcionales» en ningún contexto y de que ocultaron toda la información, la Comisión señaló que no estaba claro a qué información se refería la CCCME. En el caso de que la CCCME se refiriera a la información de contacto de las empresas, dado que se concedió el anonimato a los productores de la Unión, como se explica en los considerandos 12 y 13, estos no tuvieron que aducir «circunstancias excepcionales» para responder al formulario de muestreo. Además, los productores de la Unión no podían comunicar su información de contacto, ya que esto habría podido hacer que las entidades correspondientes fueran reconocibles y, por tanto, se pondría en peligro el anonimato. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (42) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, de acuerdo con un informe de prensa de MLex, no se había incluido en la muestra a los productores alemanes de BEV, como Volkswagen, BMW y Mercedes-Benz. Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que esta era la segunda vez desde el inicio de la investigación que MLex disponía de información relativa al muestreo de los productores de la Unión, de la que no disponían ni la CCCME ni los productores exportadores chinos que cooperaron en la investigación. La CCCME y las autoridades chinas alegaron que MLex tenía conocimiento de las solicitudes de anonimato de los productores de la Unión el 13 de octubre de 2023, mientras que las partes interesadas tuvieron conocimiento de esta cuestión alrededor de dos semanas más tarde. Por lo tanto, la CCCME alegó que si el informe de prensa sobre la muestra de los productores de la Unión era preciso, la CCCME expresó su firme objeción con los grupos de productores exportadores seleccionados argumentando que la Comisión debería utilizar una muestra estadísticamente representativa. A este respecto, se remitió a la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH contra Hauptzollamt Regensburg⁽¹⁰⁾. Además, la CCCME alegó que excluir a los principales productores de la Unión de la muestra representaba una desviación significativa con relación a la práctica ya consolidada de la Comisión, conforme a la cual suele incluirse en la muestra a los principales productores para un análisis exhaustivo y representativo.
- (43) La Comisión no puede realizar observaciones sobre el contenido de los informes de prensa, ya que lo que se tiene en cuenta para la presente investigación es la información disponible en el expediente. Además, como se explica en los considerandos 12 y 13, se concedió el anonimato a los productores de la Unión, por lo que la Comisión no puede divulgar los nombres de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por otro lado, como se explica en el considerando 26, la muestra propuesta equivalía al 38 % de las ventas y al 34 % de la producción de la Unión en el período de investigación, y estos porcentajes se consideraron representativos con arreglo al artículo 27 del Reglamento de base. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (44) La CCCME alegó que la Comisión debía divulgar el nivel de cooperación de los productores de BEV de la Unión, ya que se trataba de una cuestión central de cualquier evaluación de la amenaza de perjuicio importante que la Comisión tuviera que realizar. La CCCME alegó que si los productores de BEV de la industria de la Unión no querían protección, no debían imponerse medidas sobre las importaciones de BEV procedentes de China.
- (45) La Comisión señaló que el nivel de cooperación en una investigación solo es necesario para el ejercicio de legitimación. Dado que la presente investigación se inició *ex officio*, la Comisión no tuvo que revelar el nivel de cooperación. Hubo un nivel de cooperación suficiente por parte de los productores de la Unión en la fase de muestreo para que la Comisión seleccionara una muestra representativa de productores de la Unión y prosiguiera la investigación. Como se explica en el considerando 26, los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban el 38 % de las ventas y el 34 % del volumen total de producción de la industria de la Unión en el período de investigación, lo que se consideró representativo. Por último, en la sección «Interés de la Unión», la Comisión evaluó si la imposición de medidas compensatorias a las importaciones de BEV procedentes de China redundaba en interés de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

⁽¹⁰⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de septiembre de 2015, Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH contra Hauptzollamt Regensburg C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, apartado 86.

1.5.2. *Muestreo de importadores*

- (46) Para decidir si era necesario el muestreo y, en ese caso, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a importadores no vinculados que facilitaran la información especificada en el anuncio de inicio.
- (47) Ningún importador no vinculado cooperó y, por lo tanto, no fue necesario el muestreo.

1.5.3. *Muestreo de productores exportadores de China*

- (48) Para decidir si el muestreo era necesario y, en ese caso, seleccionar una muestra, la Comisión pidió a todos los productores exportadores de China que proporcionaran la información especificada en el anuncio de inicio. Además, la Comisión pidió a la Representación de la República Popular China ante la Unión Europea que localizara o se pusiera en contacto con otros productores exportadores, si los hubiera, que pudieran estar interesados en participar en la investigación.
- (49) Veintiún productores exportadores o grupos de productores exportadores de China facilitaron la información solicitada y aceptaron formar parte de la muestra. La Comisión seleccionó provisionalmente una muestra de tres grupos de productores que cooperaron. Además del volumen absoluto de las exportaciones a la Unión, la Comisión también tuvo en cuenta las ventas de modelos de BEV en diferentes «segmentos del mercado» (en términos de distintos «tipos de producto»), con el fin de garantizar adecuadamente la mayor representatividad de la industria del producto investigado. La Comisión también valoró la posibilidad de que los grupos de productores exportadores pudieran acogerse a los regímenes de subvención incluidos en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas sobre la base de las respuestas a los cuestionarios de muestreo. Habida cuenta de la naturaleza y los efectos de las subvenciones en cuestión, que dieron lugar a un aumento de la producción de BEV y a la amenaza de perjuicio que podría sufrir la industria de la Unión, también se tuvo en cuenta para la selección la disponibilidad de capacidades excedentarias. Los grupos incluidos en la muestra fueron:
- Grupo BYD, formado por productores exportadores:
 - BYD Auto Company Limited;
 - BYD Auto Industry Company Limited;
 - Changsha Xingchao Auto Company Limited;
 - Changzhou BYD Auto Company Limited;
 - Fuzhou BYD Industrial Company Limited.
 - Grupo SAIC, formado por productores exportadores:
 - SAIC MAXUS Automotive Company Limited;
 - SAIC Motor Corporation Limited;
 - Nanjing Automobile (Group) Corporation.
 - Grupo Geely, formado por productores exportadores:
 - Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;
 - Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

- (50) Los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra («los productores exportadores incluidos en la muestra») representaban, en unidades, el 43 % de la producción, el 51 % de las ventas nacionales y el 39 % del volumen total estimado de exportaciones de China a la UE en el período de investigación.
- (51) De conformidad con el artículo 27, apartado 2, del Reglamento de base, se consultó a todos los productores exportadores conocidos y a las autoridades chinas acerca de la selección de la muestra.
- (52) Se recibieron observaciones sobre la muestra propuesta por parte de las autoridades chinas, la CCCME y tres grupos de productores exportadores, uno incluido en la muestra (BYD) y dos no incluidos, a saber, Tesla y Great Wall Motor Company Limited («GWM»), y un productor de la Unión (empresa 24).
- (53) Todas estas partes preguntaron acerca de las razones para desviarse de la práctica habitual de la Comisión de utilizar únicamente el mayor volumen representativo de exportaciones a la Unión como criterio decisivo para incluir en la muestra a los productores exportadores. Además, alegaron que, al utilizar elementos distintos del mayor volumen de exportaciones en el proceso de muestreo, tales como la admisibilidad de los productores exportadores a los regímenes de subvención y la variedad de modelos vendidos en diferentes segmentos de mercado, la Comisión no seleccionó una muestra de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 27, apartado 1, del Reglamento de base y en el artículo 6.10 del Acuerdo Antidumping de la OMC, en ausencia de una disposición sobre muestreo en el Acuerdo SMC. Tesla solicitó ser incluida en la muestra en virtud de la práctica de la Comisión de basarse en el «mayor volumen representativo de exportaciones a la Unión».
- (54) A este respecto, la Comisión apuntó que el artículo 27 del Reglamento de base no contiene ninguna obligación de seleccionar únicamente a los mayores productores en términos de volúmenes, así como tampoco ninguna clasificación de los criterios a efectos del muestreo. A fin de garantizar la efectividad de la investigación, la Comisión dispone de un margen de apreciación ⁽¹¹⁾ para la selección de una muestra sobre la base de criterios que garanticen que es representativa de la admisibilidad de las subvenciones alegadas en el anuncio de inicio. En particular, el artículo 27, apartado 2, del Reglamento de base expone que «la selección final de las partes, [...] incumbirá a la Comisión». En consecuencia, la Comisión sopesó otros elementos que también se tuvieron en cuenta en investigaciones antisubvenciones anteriores ⁽¹²⁾ para garantizar la representatividad de la muestra de la industria de los BEV en China.

⁽¹¹⁾ Asunto T-444/11, Gold East Paper (Jiangsu) Co. Ltd y Gold Huasheng Paper (Suzhou Industrial Park) Co. Ltd contra Consejo de la Unión Europea, 11.9.2014 (T-444/11) (apartado 275). El Tribunal recuerda el margen de apreciación del que disfrutaban las instituciones de la UE, tal como lo reconoce la jurisprudencia, de modo que el control jurisdiccional de la apreciación debe limitarse a un error manifiesto de apreciación.

⁽¹²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1519 de la Comisión, de 14 de septiembre de 2015, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de biodiésel originario de los Estados Unidos de América tras una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 597/2009 del Consejo [DO L 239 de 15.9.2015, p. 99 (considerando 20)]. La Comisión seleccionó la muestra de tres productores exportadores con el mayor volumen de ventas nacionales y de exportación];

Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2287 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2021, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de hojas de aluminio convertible originarias de la República Popular China y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/2170 por el que se establecen derechos antidumping definitivos sobre las importaciones de hojas de aluminio convertible originarias de la República Popular China [DO L 458 de 22.12.2021, p. 344];

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 de la Comisión, de 18 de enero de 2022, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China [DO L 12 de 19.1.2022, p. 34 (considerando 49)]; la Comisión también tuvo en cuenta la distribución geográfica de las empresas];

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/969 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alea o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China [DO L 146 de 9.6.2017, p. 17 (considerando 28)]; la Comisión consideró que los cuatro grupos de productores exportadores incluidos en la muestra eran representativos, no solo en cuanto a volumen, sino también en términos de su admisibilidad a las subvenciones alegadas en la denuncia, así como en cuanto a las prácticas de subvención investigadas en el anuncio de inicio];

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China [DO L 283 de 12.11.2018, p. 1 (considerando 41) «(...) el objetivo que se perseguía con la muestra era representar al conjunto del sector chino de los neumáticos en lo que respecta a la admisibilidad de todos los tipos de presuntas subvenciones»];

Reglamento (CE) n.º 930/2003 del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por el que se dan por concluidos los procedimientos antidumping y antisubvenciones referentes a las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originarias de Noruega y el procedimiento antidumping correspondiente a las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originarias de Chile y de las Islas Feroe [DO L 133 de 29.5.2003, p. 1 (considerando 25)]; los criterios que también se consideraron importantes en la selección de la muestra chilena fueron las ventas internas representativas y la producción significativa].

- (55) La selección de la muestra de productores exportadores no solo se basó en el volumen de las exportaciones, sino también en la variedad de modelos de BEV vendidos en diferentes segmentos de mercado (es decir, tipos de producto), la representatividad de las empresas o grupos en términos de posible admisibilidad a los regímenes incluidos en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas y la capacidad de producción global, en particular la capacidad excedentaria. Teniendo en cuenta todos estos factores, se consideró que la muestra seleccionada era la más representativa que podía razonablemente investigarse en el tiempo disponible. La selección de la muestra se ajustó plenamente a lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento de base, habida cuenta de las especificidades del caso. Teniendo en cuenta la fuerte representatividad de la muestra a la vista de los criterios enumerados en el considerando 49 y el tiempo disponible para la investigación, la Comisión no consideró adecuada la selección de un productor exportador adicional en la muestra. Por lo tanto, se rechazó la solicitud de Tesla de ser incluida en la muestra.
- (56) Además, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no facilitó la aclaración solicitada acerca de la selección de la muestra de los productores exportadores, especialmente en lo que respecta a la consideración y al peso relativo de los cuatro criterios considerados para la selección de la muestra, la base para determinar las ventas de exportación de los diferentes segmentos de mercado, la base para evaluar la posible admisibilidad de los grupos de productores exportadores a los regímenes de subvenciones y la disponibilidad de capacidades excedentarias, así como tampoco el sentido de la decisión de la Comisión de basarse en las respuestas a los formularios de muestreo a efectos del ejercicio de muestreo, sin perjuicio de si pueden estar vinculados a otros grupos de productores exportadores y con independencia de que lo estén.
- (57) La Comisión consideró que su selección de tres grupos de empresas constituía el volumen más representativo que podía investigar en el tiempo disponible, para lo cual no solo examinó las cifras absolutas de producción, ventas y exportaciones, sino que también tuvo en cuenta una serie de elementos adicionales para evaluar la representatividad de la muestra, en particular la variedad de modelos de BEV vendidos en diferentes segmentos de mercado, la representatividad de las empresas/grupos en términos de posible admisibilidad a los regímenes incluidos en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas y la capacidad de producción global, en concreto la capacidad excedentaria, sobre la base de la información proporcionada en el formulario de muestreo. Al evaluar estos elementos se adoptó un enfoque global, en el que ninguno de los elementos se consideró decisivo por sí solo. Los segmentos de mercado se valoraron sobre la base de la información públicamente disponible de los modelos vendidos por los productores exportadores en el mercado de la Unión. Tal como se establece en la nota sobre la muestra definitiva de productores exportadores, la Comisión consideró que la admisibilidad a los regímenes de subvención de los productores exportadores incluidos en la muestra era un criterio objetivo destinado a garantizar que la muestra fuera representativa del nivel de subvención en el país en cuestión. La selección se basó en los formularios de muestreo recibidos de los productores exportadores que cooperaron, que debían incluir a todas sus partes vinculadas pertinentes para la investigación. Dado que estas respuestas son autodeclaradas, la Comisión aclaró expresamente que cualquier evaluación adicional con respecto a las partes vinculadas de estos productores exportadores incluidos en la muestra podría estar justificada.
- (58) Según las autoridades chinas y la CCCME, en la decisión sobre la muestra final no se proporcionó ninguna justificación para la exclusión del mayor productor exportador chino, esto es, Tesla, de la muestra de productores exportadores.
- (59) Efectivamente, Tesla fue uno de los mayores productores exportadores en términos de exportaciones a la Unión durante el período de investigación. Sin embargo, contrariamente a la alegación de la CCCME, y como se explica en los considerandos 54 y 57, la selección de la muestra no debe basarse únicamente en el mayor volumen de producción, ventas o exportaciones, sino en el mayor volumen representativo. Tal como se establece en la nota sobre la muestra definitiva de productores exportadores, se consideró que la selección de la muestra final representaba adecuadamente a los productores exportadores de BEV que operaban en China y se basó en el mayor volumen representativo de producción, ventas o exportaciones a la Unión durante el período de investigación que pudiera razonablemente investigarse en el tiempo disponible, teniendo en cuenta los elementos establecidos en el considerando 57. Por lo tanto, la Comisión rechazó las alegaciones de las autoridades chinas y de la CCCME.
- (60) Además, Tesla alegó que la Comisión no tomó muestras de grupos completos, sino que solo seleccionó a algunos de los productores exportadores y empresas vinculadas del grupo incluido en la muestra.

- (61) Esta observación carece de fundamento fáctico. La Comisión no tomó su muestra sobre la base de entidades específicas, sino sobre la base de grupos identificados a través de la información facilitada en las respuestas a los formularios de muestreo. Todas las empresas productoras pertenecientes a dichos grupos forman parte de la muestra, independientemente de si se mencionan específicamente en la nota sobre la muestra definitiva de productores exportadores.
- (62) Además, tanto las autoridades chinas como la CCCME plantearon que, al seleccionar tres empresas de propiedad china y no incluir en la muestra empresas de propiedad extranjera o empresas en participación, hay una discriminación contra las marcas chinas. Las autoridades chinas, BYD y Tesla señalaron que el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas en el que la Comisión basó su evaluación sobre la posible admisibilidad a los regímenes de subvención y la selección de la muestra está sesgado y se asoció y orientó deliberadamente a determinados productores de China. Las autoridades chinas, la CCCME, Tesla y GWM alegaron que, al seleccionar una muestra sobre la base de criterios que probablemente conducirían a una conclusión afirmativa de amenaza de perjuicio, la Comisión no cumplió con la obligación de llevar a cabo un examen objetivo del perjuicio establecida en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento de base. Todas las partes que formularon observaciones subrayaron la falta de información suficiente sobre la metodología y el análisis empleados para la selección de la muestra.
- (63) La Comisión rechazó el argumento de que había actuado de manera discriminatoria. Como se explica en la nota al expediente sobre la selección de una muestra definitiva, en primer lugar, algunos de los grupos incluidos en la muestra tienen empresas en participación con fabricantes de automóviles europeos. En segundo lugar, cualquier medida impuesta como resultado de la investigación se aplicaría a todos los BEV producidos y exportados desde China, independientemente de la propiedad de los productores exportadores. En tercer lugar, la mayoría de las empresas/grupos que se presentaron para ser incluidos en la muestra son total o parcialmente de propiedad china o tienen acuerdos de empresas en participación con socios extranjeros.
- (64) La posible admisibilidad a los regímenes incluidos en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas fue tan solo uno de varios elementos que la Comisión tuvo en cuenta para garantizar la mayor representatividad de los productores de BEV y fundamentar la representatividad de la muestra de conformidad con el artículo 27 del Reglamento de base. Además, la posible admisibilidad de los regímenes de subvención es un elemento que, lejos de ser sesgado, es un criterio objetivo destinado a garantizar que la muestra sea representativa del nivel de subvención en el país en cuestión. Así pues, al utilizar la posible admisibilidad como criterio para elegir entre los productores exportadores que cooperaron, la Comisión no seleccionó a las empresas con las subvenciones más elevadas, ya que, en el momento de decidir la muestra, no se conocían los importes específicos recibidos por dichas empresas. Además, el hecho de que una empresa sea *a priori* potencialmente elegible para acogerse a un régimen de subvenciones específico no significa automáticamente que dicha empresa se haya beneficiado de dicho régimen durante el período de investigación. Por lo tanto, la Comisión consideró que las empresas no habían demostrado cómo cometió la Comisión un error manifiesto de apreciación⁽¹³⁾ al seleccionar a los exportadores incluidos en la muestra, lo que habría dado lugar a resultados engañosos y habría constituido una infracción de la obligación de llevar a cabo un examen objetivo del perjuicio, en el que la Comisión recuerda que también dispone de un amplio margen de apreciación⁽¹⁴⁾.
- (65) Por último, contrariamente a los argumentos presentados por algunas partes, la metodología de muestreo ya se había explicado en detalle en la nota sobre la muestra provisional publicada el 25 de octubre de 2023.
- (66) El productor exportador GWM solicitó ser incluido en la muestra y que se eliminara una empresa incluida en la muestra, alegando que la empresa seleccionada no era lo suficientemente representativa de la totalidad de la industria de los BEV en China en términos de marca, tecnología y precios de su modelo principal de vehículo eléctrico de batería exportado a la Unión. GWM alegó que debía ser incluido en la muestra, ya que era uno de los pocos productores exportadores que había presentado oportunamente la información de muestreo solicitada y uno de los mayores exportadores representativos de BEV en China, habida cuenta de la significativa variedad de modelos de BEV que exportaba a la Unión, su ubicación geográfica, su conformidad con la tecnología medioambiental y de seguridad de los productos, su importante inversión en I+D y la integración vertical de su sistema de cadena de suministro.

⁽¹³⁾ Asunto T-30/19 y T-72/19, China Rubber Industry Association (CRIA) y China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC) contra Comisión Europea, 4 de mayo de 2022 (T-30/19) (apartado 115; cabe recordar que la determinación de la existencia y del importe del perjuicio causado a la industria de la Unión y la existencia de un nexo causal requiere una valoración de situaciones económicas complejas en relación con las cuales las instituciones de la Unión disponen de un amplio margen de apreciación).

⁽¹⁴⁾ *Ibid.*

- (67) Todas las empresas que se dieron a conocer en el ejercicio de muestreo presentaron sus respuestas en el plazo establecido en el anuncio de inicio o en el plazo acordado a raíz de solicitudes de prórroga justificadas. Como se indica en los considerandos 53 a 57, la Comisión consideró que la muestra seleccionada era la más representativa que podía razonablemente investigarse en el tiempo disponible. La selección de la muestra se ajustó plenamente a lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento de base, teniendo en cuenta las especificidades del caso. Dado que ninguno de los argumentos presentados por GWM invalidaba la selección de la muestra por parte de la Comisión, se rechazó la solicitud de GWM de ser seleccionado en la muestra.
- (68) La CCCME, BYD, GWM y Tesla alegaron además que la capacidad excedentaria no podía considerarse un factor a utilizar para establecer una muestra, sino que es un factor que debía evaluarse durante el curso de la investigación.
- (69) Esta investigación se basa en una amenaza de perjuicio. Por lo tanto, se consideró que la información sobre el nivel de ventas potenciales de los productores exportadores en un futuro próximo era importante para la selección de una muestra representativa. Que la capacidad excedentaria fuera uno de los elementos en los que se basó la decisión de la Comisión sobre la muestra no impidió que se evaluara este factor en el curso de la investigación con el fin de establecer una amenaza de perjuicio importante para la industria de la Unión.
- (70) Habida cuenta de las razones mencionadas, la Comisión decidió mantener la muestra propuesta como muestra final.
- (71) En sus observaciones tras la decisión sobre la muestra, NIO solicitó aclaraciones adicionales con respecto a su situación específica entre los productores no incluidos en la muestra.
- (72) La Comisión abordó dichas observaciones en un escrito separado enviado únicamente a esta empresa.
- (73) Tras el ejercicio de muestreo, el 8 de noviembre de 2023 tuvo lugar una audiencia con Smart, que solicitó que no se le considerara parte del grupo Geely, sino como un productor exportador independiente. Para esta alegación, Smart se basó en particular en las conclusiones de la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en un procedimiento de fusión con respecto a la producción de BEV de la marca Smart en China ⁽¹⁵⁾.
- (74) La Comisión rechazó esta alegación. En primer lugar, las decisiones sobre fusiones se adoptan de acuerdo con una base jurídica diferente a la del Reglamento de base, que establece objetivos diferentes y requiere distintos tipos de evaluación. En segundo lugar, la decisión sobre la fusión establecía que la empresa en participación entre Daimler y Geely era una empresa en participación plenamente funcional, pero no llegó a ninguna conclusión en cuanto a su dependencia del grupo Geely. De hecho, la decisión puso de manifiesto que las operaciones de fabricación y distribución de Smart en China se llevan a cabo desde una empresa en participación con Geely. Además, las ventas y la comercialización para la Unión también entran en el ámbito de actuación de la empresa en participación. Por otro lado, teniendo en cuenta la relación comercial existente entre Smart y el grupo Geely, ambas partes parecían claramente vinculadas en el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión ⁽¹⁶⁾. Sobre esta base, la Comisión concluyó que Smart debía tratarse como parte del grupo Geely.
- (75) La CCCME consideró que los requisitos de presentación de información sobre los productores exportadores chinos incluidos en la muestra eran excesivamente gravosos, especialmente en lo que respecta a la información solicitada a los proveedores de insumos vinculados y a la traducción de los informes anuales.
- (76) El memorándum sobre la suficiencia de las pruebas establecía que la concesión de subvenciones por parte de las autoridades chinas se extendía a toda la cadena de producción y suministro de la industria de los BEV, entre otras cosas mediante el suministro de piezas y componentes a cambio de una retribución inferior a la adecuada. La Comisión consideró que la información solicitada a las partes vinculadas de los productores exportadores incluidos en la muestra era necesaria para evaluar la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias en relación con las piezas y componentes de los BEV, en particular las baterías, por lo que rechazó la alegación de la CCCME.

⁽¹⁵⁾ Asunto M.9360 - Daimler/Geely/JV, Decisión de la Comisión de 10.12.2019, con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo y el artículo 57 del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

⁽¹⁶⁾ DO L 343 de 29.12.2015, p. 558.

1.5.4. *Respuestas al cuestionario e inspecciones in situ*

- (77) La Comisión envió cuestionarios a las autoridades chinas, a los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, a los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra y a dos usuarios.
- (78) La Comisión recibió respuestas al cuestionario de las autoridades chinas, los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra y los dos usuarios.
- (79) Recabó y verificó toda la información que consideró necesaria para determinar la subvención, el perjuicio resultante (en particular la amenaza de perjuicio) y el interés de la Unión.
- (80) Se realizaron inspecciones *in situ*, de conformidad con el artículo 26 del Reglamento de base, en las instalaciones de las siguientes empresas:

Productores de la Unión y sus empresas vinculadas:

- empresa 7;
- empresa 17;
- empresa 18;
- empresa 27.

Usuarios:

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

Productores exportadores de China y empresas vinculadas:

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

- Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, China;
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, China;
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, China;
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, China;
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nankín, China;
- Shanghai BYD Co., Ltd., Shangháí, China;
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, China;
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwéi, China;
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, China;
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, China;
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, China.
- Grupo 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 (ventas de exportación) Co., Ltd.;
- Wuhan Lotus cars (I+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., sucursal de Ningbo;
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sucursal de Wuhan;
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sucursal de Chengdu;
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., oficinas centrales;
- 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, Gotemburgo, Suecia;
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Alemania.
- Grupo 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) Como se indica en la sección 3.3, la Comisión se enfrentó a problemas de cooperación debido a que varios grupos chinos incluidos en la muestra no respondieron al cuestionario para determinadas empresas o presentaron información incompleta o ninguna información en absoluto sobre la estructura de su empresa o sus costes de producción. Sobre esta base, la Comisión no tenía una visión completa ni de las empresas que debían responder al cuestionario ni del porcentaje que representaban como parte del coste total de producción.
- (82) Por lo tanto, sobre la base de la información contenida en el expediente, la Comisión decidió centrarse en los productores de BEV, los proveedores de insumos principales y otras empresas que participaban en actividades de financiación e investigación y desarrollo, que respondieron al cuestionario y pudieron verificarse en el período anterior a la imposición de medidas provisionales.
- (83) Aunque la Comisión también recibió respuestas al cuestionario de otras empresas vinculadas cuyas actividades entraban en el ámbito de actividades que requerían que se proporcionara una respuesta al cuestionario, no pudo evaluar tales respuestas en el período anterior a la imposición de medidas provisionales. La Comisión se reserva el derecho de evaluar las respuestas en cuestión hasta la fase definitiva del presente procedimiento.

1.5.5. *Reclamaciones relativas a la transparencia y al procedimiento*

- (84) Según las autoridades chinas, el hecho de que MLex pareciera tener más información sobre la muestra de productores de BEV de la Unión que las partes interesadas confirmaba que la investigación no fue transparente y afectó a las debidas garantías procesales de las partes interesadas.
- (85) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se ha señalado en el considerando 43, la Comisión no puede formular observaciones sobre el contenido de los informes de prensa, y la información pertinente figura en el expediente de la presente investigación. La Comisión añadió al expediente no confidencial de la investigación toda la información pertinente a su debido tiempo y brindó a las partes amplias oportunidades para formular observaciones. La Comisión evaluó debidamente todas las observaciones recibidas en el curso de la investigación, que se explican en la sección pertinente del presente Reglamento.

- (86) La CCCME alegó que la Comisión retrasó la inclusión en el expediente no confidencial de la investigación de las respuestas al cuestionario de la industria de la Unión, lo que contrastaba notablemente con la velocidad con la que la Comisión subió a Internet las versiones no confidenciales de las respuestas al cuestionario presentadas por los productores exportadores chinos. La CCCME alegó que estos retrasos contribuyeron a la falta de transparencia en lo que respecta a la industria de los BEV de la Unión y a los aspectos de la investigación relacionados con el perjuicio.
- (87) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explica en los considerandos 12 y 13, se concedió el anonimato a los productores de la Unión. Por lo tanto, la Comisión debía comprobar cuidadosamente que los documentos presentados por la industria de la Unión no revelaran involuntariamente la identidad de los productores de la Unión, poniendo así en peligro el anonimato concedido. Estas comprobaciones requirieron mucho tiempo. La CCCME y otras partes interesadas tuvieron tiempo suficiente para formular observaciones sobre las respuestas al cuestionario una vez que estas se añadieron al expediente no confidencial de la investigación.
- (88) La CCCME alegó que la ausencia de correspondencia en el expediente no confidencial entre la Comisión y la ACEA era un claro indicio de falta de transparencia en la investigación, ya que los datos sobre indicadores macroeconómicos los presentaban generalmente asociaciones comerciales. La CCCME pidió a la Comisión que aclarara cómo se recopilarían y evaluarían los datos macroeconómicos en la investigación.
- (89) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. No existe ninguna disposición legal para que la Comisión obtenga los datos sobre indicadores macroeconómicos de una asociación comercial como la ACEA. La Comisión puede recurrir también a otras fuentes de información. Estas fuentes y la evaluación de los indicadores macroeconómicos se proporcionan en la sección «Perjuicio». La Comisión no podía revelar la fuente y la metodología de la evaluación de los indicadores macroeconómicos antes de que la investigación finalizara en la fase provisional.
- (90) La CCCME señaló que la empresa 29 presentó cierta información únicamente en una versión confidencial y que, en consecuencia, se impidió a las partes interesadas conocer y formular observaciones sobre la información presentada por dicha empresa. Por lo tanto, la CCCME pidió a la Comisión que publicara esta información en el expediente no confidencial.
- (91) La Comisión comprobó dicha información y concluyó que un resumen de la misma no habría resultado relevante. Por otro lado, la Comisión no utilizó esta información concreta en la presente investigación. Por consiguiente, se rechazó esta solicitud.
- (92) La versión no confidencial de la información principal solicitada en los cuadros del cuestionario para los productores de la Unión incluidos en la muestra se añadió, de forma indexada y consolidada (esto es, se agregaron los datos de los productores de la Unión incluidos en la muestra), en el expediente no confidencial de la investigación de la Comisión. La Comisión consideró apropiado no añadir una versión no confidencial de los cuadros correspondientes de cada productor de la Unión por separado a fin de proteger el anonimato de la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra, ya que existía el riesgo de que las tendencias de los índices por empresas pudieran revelar involuntariamente la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra y, por tanto, poner en peligro el anonimato.
- (93) A este respecto, la CCCME pidió a la Comisión aclaraciones respecto a: i) cómo la justificación del cambio en la práctica de la Comisión explicada en el considerando 92 estaba respaldada por hechos contenidos en el expediente del caso, ya que cada uno de los productores de la Unión incluidos en la muestra facilitó sus datos indexados individualmente para varios de los indicadores económicos (en particular, la capacidad de producción, la producción, el volumen de ventas, el valor para partes vinculadas y no vinculadas y el empleo) para el período considerado en las respuestas al formulario de muestreo que se publicaron en el expediente no confidencial de la investigación; ii) cómo los datos indexados individualmente y las tendencias de los mismos relativas a los restantes indicadores de perjuicio podían revelar la identidad de un productor de BEV de la Unión; y iii) cómo los datos indexados individualmente de los cuatro productores de la Unión podían dar lugar a que se revelaran sus identidades cuando los datos relativos a los indicadores económicos, y específicamente a los BEV, no estaban públicamente disponibles en los informes anuales ni en otros archivos de los productores de BEV, mientras que la mayoría de los productores de este tipo de vehículos de la Unión también producían otros tipos de vehículos distintos de los BEV.

- (94) Por lo tanto, la CCCME pidió a la Comisión que añadiera en el expediente no confidencial de la investigación los datos indexados por empresas de los cuatro productores de BEV de la Unión incluidos en la muestra, ya que no existía riesgo de identificar a dichos productores sobre la base de esos datos. Además, la CCCME recordó que esta información era pertinente para la presentación de su defensa, por los siguientes motivos: i) la identidad de los productores de BEV de la Unión incluidos en la muestra se ha mantenido confidencial y no había forma de saber los resultados que realmente estaban teniendo las empresas y si se enfrentaban a una amenaza de perjuicio debido a las importaciones chinas de BEV; ii) los datos indexados agregados facilitados por la Comisión no proporcionaban ninguna información significativa y, de hecho, parecían ser incorrectos; iii) los datos indexados específicos de cada empresa permitirían a la CCCME comprender la situación económica de los productores de la Unión incluidos en la muestra, ya que sus datos serán la base para la evaluación de los indicadores microeconómicos y de la subcotización/subvalorización; y iv) mientras que la CCCME no tenía forma de comprobar la exactitud de los datos comunicados por los productores de BEV de la Unión, con una indexación específica de cada empresa la CCCME estaría, al menos, en condiciones de comparar los datos facilitados originalmente en las respuestas al formulario de muestreo y posteriormente en las respuestas al cuestionario.
- (95) La Comisión señaló que el mercado de BEV de la Unión está formado por un pequeño número de grupos de productores. Hay una cantidad significativa de información pública, así como información muy detallada disponible mediante una suscripción de pago en relación con la industria de BEV de la Unión a la que la CCCME podría tener acceso. Así pues, existe un alto riesgo de que la tendencia de la información económica y financiera solicitada por la Comisión en el cuestionario, junto con determinada información pública y de pago, pueda hacer que las correspondientes entidades sean reconocibles y, por lo tanto, se ponga en peligro el anonimato.
- (96) Además, la información solicitada en los formularios de muestreo era significativamente menos detallada que la información solicitada en el cuestionario. Por ejemplo, en lo que respecta a la información económica y financiera, el formulario de muestreo pedía información sobre: i) el volumen de producción, ii) la capacidad de producción, iii) el volumen total y el valor de las ventas en la Unión, iv) el volumen y el valor de las ventas a empresas vinculadas y v) el número de empleados. Además de esta información, el expediente correspondiente con índices consolidados que se añadió al expediente no confidencial de la investigación incluía también información sobre: i) el precio medio de venta del total de las ventas, de las ventas en el mercado de la Unión a clientes no vinculados y a clientes vinculados; ii) el volumen, el valor y los precios de las ventas de exportación a clientes no vinculados y vinculados; iii) el coste unitario medio de producción; iv) el beneficio antes de impuestos en la Unión a clientes no vinculados y vinculados; v) la utilización de la capacidad; vi) la cantidad de existencias al cierre; vii) el coste laboral de los BEV; viii) el flujo de caja; ix) los activos fijos totales utilizados para la producción del producto investigado; x) la rentabilidad de la inversión; xi) la inversión total en el producto investigado; y xii) la depreciación total del producto investigado.
- (97) Además, la Comisión añadió el expediente en cuestión al expediente no confidencial de la investigación después de que los productores de la Unión incluidos en la muestra presentaran su respuesta al cuestionario. Por lo tanto, el expediente en cuestión se basaba en datos no verificados. Una vez verificados los datos, la Comisión añadió un expediente revisado al expediente no confidencial de la investigación. La Comisión analizó esta alegación a la vista de la información revisada y constató que ya no era aplicable. Por otro lado, la Comisión también añadió en el expediente los porcentajes de representatividad sobre la base de las ventas y la producción de los productores de la Unión incluidos en la muestra una vez verificados los datos presentados por estos últimos.
- (98) Por lo tanto, sobre la base de lo anterior, se rechazó la petición.
- (99) La CCCME también solicitó que, como alternativa a la solicitud formulada en el considerando 94, la Comisión facilitara los datos agregados de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra para cada uno de los indicadores de perjuicio en cifras absolutas o en rangos numéricos.
- (100) Como se explica en el considerando 95, la Comisión presentó los indicadores microeconómicos en valores absolutos en la sección «Perjuicio». Los demás indicadores macroeconómicos que la Comisión presentó también en la sección «Perjuicio» no se basan únicamente en los datos de los productores de la Unión incluidos en la muestra, sino de toda la Unión, como se explica en la mencionada sección. Por consiguiente, se rechazó esta solicitud.

- (101) Por lo que respecta al volumen de ventas de los productores de la Unión incluidos en la muestra, la CCCME pidió a la Comisión que facilitara: i) el porcentaje de ventas en la Unión y fuera de ella de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra directamente a clientes independientes y a empresas vinculadas durante el período considerado; ii) la cobertura geográfica de las ventas de los productores de la Unión a partes vinculadas y no vinculadas; iii) si todas las ventas de la UE a las partes vinculadas se realizaron a entidades vinculadas que habían cumplimentado el anexo I del cuestionario; y iv) qué porcentaje de la producción total de la UE de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra se exportó en cada año del período considerado. Además, la CCCME alegó que el hecho de que no todas las empresas vinculadas hubieran cumplimentado el anexo I implicaría que las ventas a los clientes independientes no equivaldrían al 38 % de las ventas en la Unión, como indicó la Comisión en la nota al expediente relativa a la muestra de productores de la Unión.
- (102) Por lo que se refiere a las ventas a empresas no vinculadas y vinculadas en la Unión, la Comisión facilitó aclaraciones adicionales en la nota al expediente del 4 de junio de 2024 ⁽¹⁷⁾, en la que afirmaba que había recopilado estas ventas al nivel del precio al primer cliente no vinculado y las había consolidado con las ventas a clientes no vinculados de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por lo que respecta a las ventas fuera de la Unión, se recuerda que el objeto de la investigación es, entre otras cosas, evaluar la situación económica y financiera de la producción y las ventas de la industria de la Unión en la UE, y no fuera de ella. El impacto de las exportaciones de la industria de la Unión se explicó en los considerandos 1183 a 1185. Además, la cobertura geográfica de las ventas de los productores de la Unión incluidos en la muestra era confidencial por naturaleza y tampoco se pidió a los productores exportadores chinos que presentaran dicha información en el expediente no confidencial. Por otro lado, la CCCME no explicó por qué esta información en particular era pertinente.
- (103) La CCCME también solicitó a la Comisión que facilitara la relación entre la capacidad de producción y la producción de BEV y otros tipos de vehículos durante el período considerado.
- (104) La Comisión recordó que la presente investigación se refería únicamente a los BEV y que, por lo tanto, la capacidad de producción y la producción de otros vehículos de los productores de la Unión incluidos en la muestra eran irrelevantes. Por consiguiente, se rechazó esta solicitud.
- (105) La CCCME pidió a la Comisión que facilitara la lista de Estados miembros que abarcaban los productores de la Unión incluidos en la muestra, alegando que la ubicación geográfica de estos últimos se había divulgado en casos en que se había concedido el anonimato a los productores de la Unión.
- (106) La Comisión recordó que en la Unión tan solo había un pequeño número de grupos de productores de vehículos eléctricos de la batería. Por otro lado, la ubicación de su producción es información pública. Por lo tanto, en este caso, la Comisión no podía revelar la ubicación de los productores de la Unión incluidos en la muestra, ya que esto podría hacer que las entidades correspondientes fueran reconocibles, lo que pondría en peligro el anonimato. En consecuencia, se rechazó la solicitud.
- (107) La CCCME también pidió a la Comisión que facilitara: i) una lista combinada de los números de control del producto (NCP) vendidos por los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado dentro y fuera de la Unión, diferenciando entre ventas a empresas vinculadas y a empresas no vinculadas; ii) segmentos de mercado abarcados por las ventas de los productores de BEV de la Unión a entidades vinculadas y no vinculadas dentro y fuera de la Unión; y iii) características del producto solicitadas en el cuadro titulado «características del producto» del cuestionario para los productores de la Unión.
- (108) La Comisión señaló que en el cuestionario se pedía información a nivel de NCP solo para el período de investigación y no para todo el período considerado. Esto se hizo tanto para los productores de la Unión incluidos en la muestra como para los productores exportadores chinos incluidos en la muestra. Por lo tanto, la Comisión no podía facilitar a la CCCME información de la que no disponía. Además, la información relativa a los NCP y las características del producto de cada productor de la Unión incluido en la muestra y cada productor exportador chino es confidencial por naturaleza, por lo que no podía incluirse en el expediente no confidencial de la investigación. Normalmente, los NCP se comunican en la divulgación individual a los productores exportadores chinos y a los productores de la Unión incluidos en la muestra cuando no son confidenciales. Por lo que se refiere a los segmentos de mercado, como se explica en los considerandos 1040 a 1048, la Comisión no consideró necesario llevar a cabo un análisis de segmentación del mercado. Por consiguiente, se rechazó esta solicitud.

⁽¹⁷⁾ t24.004547.

1.5.6. Observaciones sobre el inicio

- (109) Se recibieron observaciones de las autoridades chinas, la CCCME y la empresa 24 sobre el inicio de la investigación.
- (110) Las autoridades chinas alegaron que la investigación es puramente política y discriminatoria, y que la propia UE ha concedido miles de millones de euros en subvenciones para construir una cadena de suministro de BEV en los últimos años y que seguirá subvencionando su industria de BEV en el futuro. Las autoridades chinas consideraron que esta investigación era perjudicial para el desarrollo de la industria mundial de BEV, especialmente teniendo en cuenta que las cadenas de suministro de BEV de China y de la Unión son interdependientes y están profundamente integradas, y creará obstáculos a los esfuerzos bilaterales para combatir el cambio climático.
- (111) No todas las subvenciones están sujetas a medidas compensatorias en virtud del Acuerdo SMC, y la presente investigación se limita a las subvenciones concedidas en China en beneficio de los productores exportadores del producto afectado. En cualquier caso, las alegaciones de las autoridades chinas no afectan a las conclusiones provisionales de la Comisión de que las autoridades chinas han concedido subvenciones a los productores exportadores de BEV, que están sujetas a medidas compensatorias con arreglo al Acuerdo SMC y el Reglamento de base. Contrariamente a lo alegado por las autoridades chinas, las subvenciones chinas sujetas a medidas compensatorias dan lugar a una competencia desleal que obstaculizaría el desarrollo de la industria mundial de BEV, en especial la industria de la Unión. Los esfuerzos para combatir el cambio climático no pueden basarse en la competencia desleal ocasionada por BEV a bajo precio subvencionados, sino que deben basarse en condiciones de competencia equitativas en las que la competencia leal y la innovación impulsen la transición hacia una economía verde. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (112) Las autoridades chinas alegaron que no se les brindó una oportunidad significativa y adecuada en el sentido del artículo 13.1 del Acuerdo SMC para las consultas previas al inicio, ya que la Comisión anunció públicamente el inicio de la investigación antes de invitar a las autoridades chinas a celebrar consultas, que se programaron durante un período festivo nacional en China, dificultando la capacidad de las autoridades chinas para llevar a cabo consultas adecuadas. Las autoridades chinas alegaron, además, que no se les facilitó ninguna información o prueba con respecto a la definición del producto, las circunstancias especiales que justificaban la investigación *ex officio*, la composición de la industria de la Unión, la información y las pruebas en las que se basaban las alegaciones de subvención, los datos relativos a la amenaza de perjuicio y los datos subyacentes al nexo causal. Además, las consultas previas al inicio no abarcaron todos los supuestos regímenes de subvención.
- (113) De conformidad con el artículo 10, apartado 7, del Reglamento de base y el artículo 13.1 del Acuerdo SMC, la Comisión invitó a las autoridades chinas a celebrar consultas con el fin de aclarar la situación con respecto a las supuestas subvenciones antes del inicio de la investigación. El anuncio realizado por la presidenta de la Comisión en el discurso sobre el estado de la Unión el 13 de septiembre de 2023 de que la Comisión estaba iniciando una investigación antisubvenciones de los vehículos eléctricos procedentes de China no constituyó el inicio de la investigación. El 22 de septiembre de 2023, las autoridades chinas recibieron una nota verbal en la que se les notificaba la decisión de la Comisión Europea de incoar un procedimiento antisubvenciones *ex officio*. Dicha nota se envió antes del período festivo nacional en China. Junto con esta nota verbal, se facilitó a las autoridades chinas un resumen de las subvenciones y de la amenaza de perjuicio, aportando pruebas suficientes de la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias, del perjuicio y del nexo causal. Ni el artículo 11, apartado 8, del Reglamento de base ni el artículo 13.1 del Acuerdo SMC exigían que la Comisión enviara el expediente *ex officio* completo a las autoridades chinas antes del inicio de la investigación. Los regímenes que presuntamente no estaban contemplados en las consultas no son otras subvenciones identificadas, sino que entran en el ámbito de los regímenes debatidos entre la Comisión y las autoridades chinas durante las consultas. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (114) Las autoridades chinas alegaron que sus derechos de defensa se vieron afectados por la denegación por parte de la Comisión de una prórroga adecuada del plazo pese a haber proporcionado una serie de razones para dicha prórroga.
- (115) La sección 9 del anuncio de inicio establece que las prórrogas de los plazos deben solicitarse únicamente en circunstancias excepcionales y solo se concederán si están debidamente justificadas mediante la exposición de motivos válidos. Además, la Comisión especificó que, en lo que respecta a los plazos para la presentación de información distinta de las respuestas al cuestionario, las prórrogas se limitarían a tres días, salvo que se demostraran circunstancias excepcionales. Las autoridades chinas no demostraron circunstancias de tal naturaleza excepcional que justificaran una prórroga del plazo superior a tres días. Debido a que hubo un fin de semana comprendido en esta prórroga de tres días, se concedió a las autoridades chinas una prórroga de cuatro días naturales. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

- (116) Además, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que no se cumplían los requisitos para iniciar una investigación *ex officio* con arreglo al artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base. Según las autoridades chinas y la CCCME, la Comisión no estableció la presencia de ninguna circunstancia especial que justificara el inicio de una investigación sin haber recibido una denuncia por escrito de la industria de la Unión o en su nombre. Las autoridades chinas alegaron que la propia industria de BEV de la Unión podría haber presentado una denuncia y que el hecho de que no lo hiciera era una prueba clara de que no existían circunstancias excepcionales ni especiales que justificaran el inicio *ex officio* de la investigación. Además, las autoridades chinas alegaron que, según informes de prensa, los productores de BEV de la Unión se opusieron públicamente a la presente investigación y que esta era una prueba clara de que no existían circunstancias excepcionales ni especiales que justificaran el inicio *ex officio* del caso.
- (117) En el documento de inicio, la Comisión justificó suficientemente el inicio *ex officio*. En particular, la Comisión consideró que la rápida penetración en el mercado de las importaciones chinas de BEV a bajo precio y subvencionadas, que supone un riesgo de perjuicio irreparable para la industria de la Unión, tenía un carácter especial que justificaba el inicio de una investigación *ex officio*. La subvención del sector chino de los BEV causó una importante y acelerada afluencia de importaciones de dichos vehículos de producción china en el mercado de la Unión a precios que presionan los precios o evitan aumentos de precios que de otro modo se habrían producido, amenazando con causar un perjuicio importante a la industria de los BEV de la Unión, que podría ser irreparable debido al desarrollo tecnológico y al nivel de financiación en I+D requerido. La posibilidad de que la propia industria de BEV de la Unión pudiera haber presentado una denuncia no afecta a la conclusión de la Comisión de que, en este caso concreto, existían circunstancias especiales que justificaban el inicio *ex officio* de la investigación. Además, la Comisión no realiza observaciones sobre los informes de prensa. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (118) Las autoridades chinas alegaron que el documento de inicio no contenía pruebas de préstamos preferenciales ni seguros de crédito a la exportación, que las pruebas de la concesión de subvenciones eran insuficientes, que no contenía pruebas de suministro de bienes y servicios a una remuneración inferior a la adecuada, así como tampoco pruebas para investigar los ingresos fiscales sacrificados o no percibidos, y un discernimiento incorrecto de las reducciones fiscales a la exportación.
- (119) Las pruebas incluidas en el documento de inicio constituían la información razonablemente disponible al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. Como se indica en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, que contiene la evaluación de la Comisión de todas las pruebas que tuvo a su disposición en relación con China, y sobre cuya base inició la investigación, había pruebas suficientes en la fase de inicio de que las supuestas subvenciones estaban sujetas a medidas compensatorias en términos de su existencia, cuantía y naturaleza. Para todos los diferentes regímenes aducidos en el documento de inicio, la Comisión proporcionó la base jurídica, la especificidad de estos regímenes de subvención para el sector de los BEV y, en la medida en que la Comisión tuvo acceso a ella, información detallada de fuentes públicamente disponibles sobre los importes de las subvenciones concedidas por las autoridades chinas a los productores exportadores de BEV. Por lo tanto, la Comisión consideró que disponía de pruebas suficientes de la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias de conformidad con el Reglamento de base y el Acuerdo SMC.
- (120) Las autoridades chinas declararon que, en las investigaciones iniciadas sobre la base de una denuncia de la industria de la Unión, la Comisión verifica generalmente las cuestiones relativas a las importaciones de los productores de la Unión procedentes del país investigado y sus relaciones con los productores exportadores, así como sus actividades en la Unión, en el curso del ejercicio de legitimación que se lleva a cabo antes del inicio de la investigación. Por lo tanto, las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que: i) aclarara si, en la definición de la industria de los BEV de la Unión que figura en el documento de inicio, la Comisión consideraba que algunos productores de la Unión tienen producción en China, si algunos son propiedad de empresas chinas o si tienen una producción pequeña en la Unión; ii) indicara la composición de la industria de los BEV de la Unión en términos del número de productores y grupos de productores, el volumen total de producción de BEV de la Unión y el volumen y valor totales de las ventas de la industria de la Unión de este tipo de vehículos en cada año del período considerado; iii) aclarara si la Comisión excluía a algún productor de BEV de la Unión de la lista de doce productores mencionada en el documento de inicio; iv) proporcionara el volumen y el valor totales de las importaciones realizadas por los productores de BEV de la Unión procedentes de China y de países distintos de China; y v) proporcionara el volumen y el valor, incluso dentro de rangos, de las importaciones de los productores de BEV de la Unión procedentes de China en comparación con su producción y sus ventas totales en la UE.

- (121) La Comisión señaló que la presente investigación se inició por iniciativa propia y no sobre la base de una denuncia. Por lo tanto, en la presente investigación, la Comisión no necesitó llevar a cabo un ejercicio de legitimación. De ello se desprende que las solicitudes de aclaración de las autoridades chinas y las solicitudes de información relacionadas con el documento de inicio no eran pertinentes a este respecto, por lo que fueron rechazadas.
- (122) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, en el documento de inicio, la Comisión utilizó de forma selectiva e injustificada varias bases de datos, como Global Trade Atlas («GTA»), Eurostat y S&P Global Mobility, para diferentes aspectos de la evaluación del perjuicio, sin tratar de conciliar la información ni explicar cómo o por qué un conjunto de datos específico era adecuado para una parte específica de la evaluación del perjuicio.
- (123) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En el documento de inicio, la Comisión utilizó la información de que disponía antes del inicio de la investigación. Aparte de Eurostat, las otras dos bases de datos no son propiedad de la Comisión, por lo que esta última no pudo conciliar plenamente la información de estas bases de datos. Además, en el documento de inicio, la Comisión explicó que, siempre que fue posible, cotejó la información de estas bases de datos y la ajustó, cuando fue necesario, con otra información que tenía a su disposición. La Comisión también explicó que los datos de S&P Global Mobility proporcionaban una visión más detallada de los tipos de BEV vendidos en el mercado de la Unión y explicó los dos módulos de datos que utilizó. Además, la base de datos de Eurostat se utilizó para el volumen de las importaciones de BEV procedentes de China, mientras que el GTA se utilizó para el volumen de las exportaciones de China a la Unión. El volumen de las importaciones en la Unión de BEV procedentes de China y el volumen de exportaciones de este tipo de vehículos procedentes de China a la Unión no son los mismos, ya que se basan en datos notificados por diferentes autoridades aduaneras. Por otro lado, independientemente de la fuente de información, la conclusión fue la misma, es decir, que el volumen de importaciones/exportaciones de BEV procedentes de China aumentó durante el período que abarca el documento de inicio. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (124) Las autoridades chinas alegaron que, en el documento de inicio, la Comisión había comparado los datos semestrales de 2023 con años completos anteriores, como 2020, 2021 y 2022, para extraer conclusiones acerca de los precios de importación y la cuota de mercado chinos y sus efectos en los precios de la industria de los BEV de la Unión, a fin de estimar los futuros efectos en los precios de estas importaciones, así como con respecto a la situación de la industria de la Unión de este tipo de vehículos, y que dicha evaluación no era objetiva.
- (125) En el documento de inicio, la Comisión utilizó como período de evaluación los años 2020, 2021 y 2022 completos y el primer semestre de 2023, teniendo en cuenta que la investigación se inició en octubre de 2023, como se explica en el considerando 1. Para evaluar la tendencia de los indicadores de perjuicio en términos de volumen, como el volumen de las importaciones, las ventas, las exportaciones, la producción y el consumo, la Comisión calculó un índice solo para los años completos, utilizando 2020 como año de referencia. La Comisión no calculó un índice para el primer semestre de 2023 utilizando el año 2020 completo como año de referencia, ya que, para un indicador de volumen, el período de evaluación y el año de referencia deben ser idénticos (esto es, un semestre no puede compararse con un año completo). Los precios medios no son un indicador de volumen y, por lo tanto, la Comisión calculó un índice también para el primer semestre de 2023 utilizando el año 2020 completo como año de referencia. Dicha evaluación es perfectamente objetiva para industrias como la industria los BEV, cuyo precio de venta no varía por temporada y siempre que se divulgue el período de tiempo correspondiente. Por lo que se refiere a las cuotas de mercado, la Comisión calculó dichas cuotas en cada año completo (2020, 2021 y 2022), así como en el primer semestre de 2023, y explicó cómo evolucionó la cuota de mercado durante este período. En cuanto a las conclusiones a las que llegó la Comisión en el documento de inicio respecto a los efectos de los precios de las importaciones chinas en la industria de los BEV de la Unión y los efectos futuros estimados de los precios de estas importaciones, las autoridades chinas no explicaron el motivo exacto por el que las conclusiones de la evaluación de la Comisión no eran objetivas. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (126) Las autoridades chinas alegaron que los datos sobre el volumen de ventas y los precios de venta de la industria de la Unión se basaban en diferentes fuentes y conjuntos de datos y que, en consecuencia, la evaluación de la Comisión no era objetiva. La CCCME alegó que el hecho de que la Comisión utilizara diferentes conjuntos de datos para diferentes aspectos de la evaluación del perjuicio hacía imposible obtener una imagen precisa de la situación de la industria de los BEV de la Unión.

- (127) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. La información incluida en el documento de inicio se basa en información razonablemente al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. En el documento de inicio, la Comisión tuvo que utilizar varias bases de datos, tales como Eurostat, GTA y S&P Global Mobility, ya que no existía una base de datos única que incluyera toda la información que la Comisión necesitaba para su evaluación. El hecho de que el volumen de ventas de la industria de la Unión no se basara en la misma base de datos que los precios de venta no imposibilita que la evaluación de la Comisión sea objetiva. Como se explicó en el documento de inicio, la base de datos utilizada por la Comisión para evaluar la tendencia de los precios de la industria de la Unión no indicaba el origen del automóvil. Esto fue especialmente importante para los BEV fabricados por el grupo Tesla, en cuyo caso concreto algunos modelos de BEV podían fabricarse tanto en China como en la Unión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (128) Las autoridades chinas y la CCCME solicitaron a la Comisión que: i) proporcionara más información sobre los módulos de datos y los informes de S&P Global Mobility que utilizó en el documento de inicio, en concreto en relación con la metodología de S&P Global Mobility para la recopilación de datos sobre el volumen y el valor de las ventas, en particular la base de la recopilación de datos, la fuente y si los datos incluyen estimaciones y, en caso afirmativo, la naturaleza de tales estimaciones; y ii) divulgara los datos subyacentes de S&P Global Mobility que había clasificado/seleccionado sobre la base de parámetros específicos. Se afirmó además que, aunque la S&P Global Mobility era una publicación de pago, podía equipararse al GTA y que, al igual que en las investigaciones antidumping, la Comisión divulga datos detallados procedentes del GTA (en el contexto de la selección del país representativo), por lo que, al igual que en el caso del GTA, la Comisión debería proporcionar los datos detallados con respecto a los módulos de S&P Mobility. Asimismo, la CCCME alegó que los datos y la información subyacentes de S&P Global Mobility relativos a la fuente y la metodología empleadas para la recopilación de datos en lo que respecta al volumen y el valor de las ventas de BEV y su origen son fundamentales para que las partes interesadas puedan verificar la credibilidad y fiabilidad de los datos utilizados por la Comisión. La CCCME alegó que no estaba claro si los datos de S&P Global Mobility coinciden en los dos módulos utilizados por la Comisión y si cubren todas las ventas en la UE de BEV producidos en China y en la Unión.
- (129) Como se explicó en el documento de inicio, la Comisión utilizó dos módulos de datos de S&P Global Mobility para evaluar las importaciones de BEV chinos en la Unión. Un módulo de datos (módulo 1) se basaba en datos relativos al volumen de producción para las ventas en el mercado de la Unión. En este módulo, la Comisión pudo determinar el lugar exacto de fabricación de un modelo concreto de vehículo eléctrico de batería destinado a su venta en el mercado de la Unión. Esta cuestión era especialmente pertinente para los modelos de BEV que se vendían en el mercado de la Unión pero se producían en varios países (no solo en China), como, por ejemplo, los modelos del grupo Tesla. El otro módulo de datos (módulo 2) se basaba en datos relativos a las ventas de BEV en el mercado de la Unión. Sin embargo, en este módulo no fue posible identificar el lugar exacto de fabricación de un modelo de automóvil en particular. Como recalcaron las autoridades chinas, S&P Global Mobility es una publicación de pago, por lo que la Comisión no puede divulgar los datos subyacentes. El nivel de datos de S&P Global Mobility (producción para las ventas en la Unión por productor, modelo de vehículos, etc.) no es comparable con la información que la Comisión divulga a partir del GTA (datos de importación) para la selección del país representativo en la investigación antidumping. No obstante, las autoridades chinas y la CCCME pueden adquirir los datos de S&P Global Mobility. En cualquier caso, la Comisión observó que la CCCME ya tenía acceso a los datos del módulo 2 de S&P Global Mobility, ya que estos datos se utilizaron en el análisis presentado en el anexo I de la información presentada por la CCCME el 20 de diciembre de 2023. Por consiguiente, se rechazó esta solicitud.
- (130) La CCCME alegó que, en el documento de inicio, la Comisión clasificó los BEV de la Unión en varios segmentos, pero no facilitó ninguna información sobre los BEV chinos ni sobre si estos eran comparables a los BEV de la Unión en cada segmento. Por otro lado, la CCCME alegó que en el documento de inicio no se tenían en cuenta ni la competencia ni la sustituibilidad entre los BEV chinos y los producidos por los productores de la Unión en la UE dentro de cada segmento. Además, la CCCME alegó que dentro de cada segmento podría haber diferentes modelos y tipos de carrocería de los BEV, como automóviles y todoterrenos, y esta diferencia en los tipos de carrocería afectó a la comparabilidad de precios, y que la diferencia en los tipos de carrocería, entre otros factores, también hace que los modelos de BEV dentro de un segmento específico probablemente no puedan compararse.

- (131) Los segmentos (en términos de tipos de productos) utilizados por la Comisión para la comparación de precios no los creó la Comisión en la presente investigación. La información relativa a los segmentos se encontraba en los datos obtenidos de S&P Global Mobility, ya que todos los BEV que se venden en el mercado de la Unión están clasificados en dichos segmentos por otros terceros, como productores, concesionarios de automóviles, empresas de alquiler, etc. Estos segmentos se aplican tanto a los BEV fabricados en la industria de la Unión como a los BEV importados de China. Además, en el documento de inicio, la Comisión no estaba obligada a realizar una evaluación comparativa exhaustiva entre los BEV importados de China y los producidos por la industria de la Unión. Esta comparación se realiza en el transcurso de la investigación sobre la base de los NCP que se pide que presenten los productores exportadores chinos y los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (132) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, para la evolución de los precios chinos de los BEV en el mercado de la Unión, la Comisión había utilizado los datos de Eurostat, que incluían las importaciones propias de la industria de la Unión, y había concluido que los precios disminuyeron un 2 % durante el período 2020 y el primer semestre de 2023, pero ignoró el hecho de que los datos de S&P Global Mobility mostraban un aumento del 3 % en el precio de venta medio ponderado de las importaciones de BEV chinos entre 2022 y el primer semestre de 2023. Además, las autoridades chinas también alegaron que, dado que la mayoría de las importaciones procedentes de China fueron efectuadas por la industria de la Unión a precios de transferencia, no puede realizarse una evaluación significativa de los precios de importación de los BEV chinos sobre la base de los datos de Eurostat.
- (133) La Comisión señaló que las autoridades chinas presentaron alegaciones contradictorias. Por un lado, alegaron que no era objetivo que la Comisión comparara los precios medios en un período de medio año con los precios medios de un año completo, como se explica en el considerando 124, y, por otro lado, criticaron el hecho de que la Comisión no tuviera en cuenta en su análisis el aumento de precios en el primer semestre de 2023 en comparación con 2022. Además, al evaluar la tendencia de los precios de importación, la Comisión debe tener en cuenta todas las importaciones procedentes de China, aun en el caso de que algunas de ellas se realizaran a precios de transferencia. Por otra parte, los datos de S&P Global Mobility no reflejaban el precio de importación de China, sino el precio medio ponderado al consumidor final de BEV importados de China. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (134) Las autoridades chinas alegaron que el precio de importación unitario medio ponderado basado en Eurostat estaba desconectado del precio de venta real de los BEV al consumidor que reflejaban los datos de S&P Global Mobility y, por lo tanto, esto indicaba que la evaluación de los precios en el documento de inicio no era objetiva ni se basaba en pruebas positivas.
- (135) Los precios en las dos bases de datos, Eurostat y S&P Global Mobility, son diferentes, ya que son precios para diferentes tipos de clientes y en diferentes fases comerciales. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (136) Las autoridades chinas alegaron que la declaración de la Comisión en el documento de inicio de que el módulo 2 de S&P Global Mobility utilizado para la comparación de precios entre la industria de la Unión y las importaciones chinas incluía la mayoría de las ventas de todos los BEV en el mercado de la Unión en los principales Estados miembros pone en duda el alcance y la cobertura de los datos de S&P Global Mobility. La CCCME repitió esta misma alegación, y pidió además a la Comisión que explicara su elección de las fuentes de datos y la representatividad de los datos utilizados.
- (137) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En el documento de inicio, la Comisión no estaba obligada a realizar una comparación de precios de todos los BEV chinos y de la industria de la Unión. Como se explicó en el documento de inicio, el módulo 2 de S&P Global Mobility incluía la mayor parte de las ventas de todos los BEV en el mercado de la Unión en los principales Estados miembros, por lo que eran datos representativos. Además, dado que la investigación se inició *ex officio*, la Comisión no disponía de datos de la industria de la Unión en el documento de inicio y, por lo tanto, recurrió a la mejor información disponible para la comparación de precios, esto es, los datos de S&P Global Mobility, que es una fuente de información fiable utilizada por los productores de automóviles.
- (138) Además, las autoridades chinas y la CCCME declararon que, dado que la Comisión no reveló el volumen de BEV chinos y de la Unión considerado para los efectos sobre los precios en su conjunto y por segmento, no pudieron discernir si el segmento específico y la diferencia global de precios calculada eran representativos.

- (139) En el documento de inicio, la Comisión no llevó a cabo una evaluación de precios por segmento, en el sentido de segmentación del mercado. La Comisión utilizó el factor de segmento para la comparación de precios en el sentido de los tipos de producto con el fin de que la comparación fuera significativa, a la vista de los diferentes modelos de BEV vendidos en el mercado de la Unión y a falta de otra información disponible a este respecto. Por lo tanto, la Comisión no tuvo que revelar el volumen de BEV chinos y de la Unión considerado para los efectos sobre los precios. En consecuencia, se rechazó la alegación.
- (140) Por otro lado, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no especificó si los segmentos de turismos indicados por la Comisión y considerados para la comparación de precios fueron creados por la Comisión o si también eran segmentos que utilizaba S&P Global Mobility.
- (141) La Comisión recordó que la información relativa a los segmentos estaba disponible en el módulo 2 de S&P Global Mobility.
- (142) Las autoridades chinas y la CCCME también alegaron que en el documento de inicio no se había facilitado ninguna comparación de precios para determinados segmentos, así como tampoco una explicación sobre su exclusión. Las autoridades chinas y la CCCME alegaron además que, en caso de que los BEV chinos no se vendieran en esos segmentos en el mercado de la Unión, dichos tipos de BEV deberían excluirse de la definición del producto.
- (143) Como se explica en el considerando 139, la Comisión no realizó una comparación de precios por segmento en el sentido de segmentación. Además, la investigación abarcaba todos los vehículos eléctricos de batería, por lo que era irrelevante que los productores exportadores chinos no exportaran BEV en el mercado de la Unión en determinados segmentos. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (144) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, en su comparación de precios, la Comisión debería haber tenido en cuenta otros factores que afectan a la comparabilidad, como las diferencias en los volúmenes de ventas a los clientes y la fase comercial.
- (145) En el documento de inicio, la Comisión no está obligada a realizar una comparación de precios que tenga en cuenta todos los factores que afectan a la comparabilidad, ya que antes del inicio de la investigación la Comisión no tiene acceso a dicha información detallada. Este cálculo se lleva a cabo en el curso de la investigación sobre la base de la información detallada presentada por los productores exportadores chinos y los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (146) Las autoridades chinas, la CCCME y la empresa 24 alegaron que la comparación de precios realizada por la Comisión en el documento de inicio no era objetiva, ya que excluía las ventas del grupo Tesla, cuando dichas ventas eran significativas.
- (147) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explicó en el documento de inicio, el origen de las ventas del grupo Tesla en el mercado de la Unión no se recogía en la base de datos de S&P Global Mobility que la Comisión utilizó para la comparación de precios. Además, en el documento de inicio no se exigía a la Comisión que hiciera una comparación de precios para todas las ventas de exportación y todas las ventas de la industria de la Unión. La información incluida en el documento de inicio se basa en información razonablemente al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (148) Las autoridades chinas alegaron que, en el documento de inicio, la Comisión realizó una comparación de precios para 2022 y el primer semestre de 2023 y no tuvo en cuenta los datos para 2020 y 2021, ni tampoco tuvo en consideración cómo interactuaban a lo largo del tiempo los precios de los BEV chinos y de la Unión y, a este respecto, remitió a los informes del Órgano de Apelación *China - HP-SSST (UE y Japón)* ⁽¹⁸⁾. La CCCME reiteró esta alegación en su presentación de 20 de diciembre de 2023 y remitió también al informe del Grupo Especial *Marruecos - Medidas antidumping definitivas sobre los cuadernos de ejercicios (Túnez)* ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Informes del Órgano de Apelación, *China - Medidas por las que se imponen derechos antidumping a los tubos sin soldadura (sin costura) de acero inoxidable para altas prestaciones procedentes del Japón y China - Medidas por las que se imponen derechos antidumping a los tubos sin soldadura (sin costura) de acero inoxidable para altas prestaciones procedentes de la Unión Europea*, WT/DS454/AB/R y Add.1, y WT/DS460/AB/R y Add.1, adoptados el 28 de octubre de 2015, DSR 2015:IX, p. 4573, apartados 5.159-5 160.

⁽¹⁹⁾ Informe definitivo del Grupo Especial, *Marruecos - Medidas antidumping definitivas sobre los cuadernos escolares procedentes de Túnez*, WT/DS578/R y Add.1, remitido a los miembros de la OMC el 27 de julio de 2021, impugnado el 28 de julio de 2021, apartados 7.218-7.220.

- (149) La Comisión señaló que los dos informes de la OMC se refieren al análisis de precios realizado durante una investigación y no al realizado en una denuncia o en un documento de inicio, en el que el nivel de pruebas es inferior. La Comisión consideró que el análisis de precios presentado en el documento de inicio, antes del inicio de la investigación, era suficiente. En el transcurso de la investigación se realiza un análisis más profundo sobre la base de los datos presentados por los productores exportadores chinos y los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (150) Las autoridades chinas y la CCCME también alegaron que, para la comparación de precios, la Comisión no tuvo en cuenta las importaciones de los productores de BEV de la Unión, así como tampoco el hecho de que la estrategia de fijación de precios de los productores de la Unión para los BEV fabricados en China probablemente se viera afectada por la estrategia comercial global de los productores de la Unión.
- (151) Para la comparación de precios, la Comisión solo excluyó de dicha comparación las ventas de Tesla, ya que la información de que disponía no podía diferenciar entre los BEV de Tesla fabricados en China y los fabricados en la Unión, como se explica en el considerando 147. Además, la Comisión señaló que las autoridades chinas y la CCCME no justificaron su alegación relativa a la estrategia de fijación de precios de la industria de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.
- (152) Las autoridades chinas y la CCCME también alegaron que, para la comparación de precios, la Comisión no tuvo en cuenta el factor de marca, pero no explicaron cómo debía tenerlo en cuenta en su comparación de precios. Además, las autoridades chinas y la CCCME también alegaron que el aumento de los precios de venta de la industria de la Unión junto con el aumento del volumen de ventas plantea dudas sobre la medida en que los BEV de marca china compiten con la industria de la Unión y que los precios supuestamente más bajos de las importaciones chinas de BEV no son en sí mismos indicativos de una bajada o contención de los precios. Las autoridades chinas y la CCCME declararon que el Grupo Especial en *Marruecos - Medidas antidumping definitivas sobre los cuadernos escolares procedentes de Túnez* ⁽²⁰⁾ señaló que un examen de los efectos sobre los precios exige que una autoridad investigadora tenga en cuenta las diferencias entre los tres efectos sobre los precios, ya que los elementos pertinentes para considerar una subcotización significativa de los precios difieren de los pertinentes para considerar una bajada o contención significativas de los precios. Las autoridades chinas y la CCCME señalaron además que no se llevó a cabo ningún análisis independiente de la bajada y contención de los precios y que la afirmación de la bajada de los precios era infundada, ya que los precios de la industria de la Unión aumentaron durante el período considerado. La empresa 24 también añadió como factores no tenidos en cuenta por la Comisión en el documento de inicio para el análisis de precios: i) los segmentos de mercado y ii) otros factores que influyen en la dinámica de la competitividad en el sector del automóvil, sin especificar dichos factores.
- (153) La Comisión consideró que había facilitado suficiente información en relación con los precios en el documento de inicio, que se basó en la información razonablemente al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. En el curso de la investigación, la Comisión llevará a cabo un análisis en profundidad de los precios sobre la base de la información presentada por los productores exportadores chinos y los productores de la Unión incluidos en la muestra.
- (154) Por lo que se refiere a la evaluación de la supuesta vulnerabilidad de la industria de los BEV de la Unión, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que: i) en el documento de inicio, la Comisión se centró selectivamente en indicadores económicos específicos de la industria de la Unión, como el volumen de producción, el volumen de ventas, la cuota de mercado, los precios de venta y el empleo, omitiendo otros indicadores fundamentales para la evaluación de la situación y las perspectivas de la industria de los BEV de la Unión, tales como la capacidad de producción, la utilización de la capacidad, los costes de producción, factores que influyen en los precios de venta, la rentabilidad y el rendimiento de las inversiones; ii) los indicadores utilizados por la Comisión en el documento de inicio mostraban una industria de la Unión saludable, ya que esta mantuvo la cuota de mercado mayoritaria durante el período considerado, y la disminución marginal de la cuota de mercado observada durante un período de seis meses no servía como indicador fiable de la vulnerabilidad, ya que los productores de BEV de la Unión estaban vendiendo satisfactoriamente la totalidad de su producción, que iba en aumento, y experimentaban simultáneamente un crecimiento sustancial de las ventas en un mercado en expansión; iii) las ventas de la industria de la Unión aumentaron entre 2020 y 2022 a un ritmo superior a la tasa de aumento del consumo de la Unión; iv) los precios de venta de la industria de la Unión, que aumentaron un 30 %, sugieren que los productores de la Unión pudieron mantener su cuota de mercado y aumentar los precios a pesar de las importaciones chinas de BEV; v) el aumento del empleo pone de manifiesto que la industria de la Unión es optimista sobre sus perspectivas futuras; y vi) las exportaciones de la industria de la Unión aumentaron. La empresa 24 también alegó que la industria de la Unión no se encontraba en una posición vulnerable y que, de hecho, estaba creciendo, ya que los datos sobre el volumen de ventas, la producción y las exportaciones muestran una tendencia positiva, mientras que los datos relativos a la cuota de mercado no indican ninguna tendencia clara, a pesar de que se había producido una mejora del mercado desde 2021.

⁽²⁰⁾ Informe definitivo del Grupo Especial, *Marruecos - Medidas antidumping definitivas sobre los cuadernos de ejercicios procedentes de Túnez*, apartados 7.195-7.196.

- (155) En el documento de inicio, la Comisión presentó la información que estaba públicamente disponible, teniendo en cuenta que la investigación se había iniciado *ex officio*. La Comisión consideró que había facilitado suficiente información en el documento de inicio sobre la vulnerabilidad de la industria de la Unión. En particular, la Comisión explicó que la situación de la industria de la Unión no apuntaba a la existencia de un perjuicio importante causado por las importaciones procedentes de China. Sin embargo, los exportadores chinos han aumentado significativamente su penetración en el mercado de la Unión en un período de tiempo muy corto, a precios significativamente más bajos en comparación con los precios de la industria de la Unión, reduciendo así los precios o impidiendo un aumento de los precios que de otro modo se habría producido y, en consecuencia, ejerciendo una presión significativa sobre las ventas, las cuotas de mercado y los márgenes de beneficio de la Unión. Esto es especialmente pertinente en un contexto en el que la industria de la Unión deberá lograr mayores volúmenes de ventas en el mercado de los BEV con el fin de atraer las fuertes inversiones que requiere para seguir siendo competitiva en su transición a la plena electrificación. El aumento de las importaciones a bajo precio de BEV originarios de China, que ganan cuotas de mercado significativas en un mercado en crecimiento, llevaría a la industria de la Unión a sufrir grandes pérdidas que podrían volverse rápidamente insostenibles.
- (156) Por lo que se refiere a la amenaza de perjuicio, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión no había aportado ninguna prueba ni explicación en relación con la disposición legal de la entradilla del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base relativo al cambio de circunstancias que da lugar a una situación en la cual el perjuicio es claramente previsible e inminente, así como que no llevó a cabo ningún análisis prospectivo.
- (157) En el documento de inicio, la Comisión aportó pruebas suficientes que tendían a demostrar que la evolución de las importaciones subvencionadas plantearía una amenaza inminente de perjuicio a una industria de la Unión ya vulnerable. En particular, la Comisión aportó pruebas de que la combinación de grandes volúmenes y cuotas de mercado a precios muy bajos de los BEV chinos podría poner en peligro la supervivencia de la industria de los BEV de la Unión. Los productores exportadores chinos de BEV consideran que el mercado de la Unión es muy atractivo a la vista de la clara hoja de ruta hacia la electrificación, el tamaño y los precios. Además, en relación con el análisis prospectivo, la Comisión señaló que el análisis de la amenaza de perjuicio es prospectivo por naturaleza y que el análisis de los elementos contenido en la sección 6 del documento de inicio constituye un análisis prospectivo. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (158) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, para evaluar la tasa de aumento de las importaciones chinas en el documento de inicio, la Comisión solo tuvo en cuenta la cuota de mercado de las marcas chinas, mientras que debería haber incluido todas las importaciones procedentes de China.
- (159) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En el documento de inicio, la Comisión calculó la cuota de mercado de todas las importaciones procedentes de China en la sección sobre el perjuicio. En la sección sobre la amenaza de perjuicio, la Comisión complementó la información relativa a la cuota de mercado especificada en la sección sobre el perjuicio y explicó que las importaciones de BEV procedentes de China podían desglosarse en tres categorías (marcas europeas, marcas estadounidenses y marcas chinas), y proporcionó asimismo la cuota de mercado de las marcas chinas. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (160) La empresa 24 alegó que la Comisión no explicó adecuadamente en el documento de inicio la metodología para el cálculo de la tasa significativa de aumento de las subvenciones a las importaciones en el mercado de la Unión. En particular, la empresa 24 alegó que la Comisión se basó en gran medida en los datos de exportación de BEV chinos de la base de datos GTA y que no explicó la metodología subyacente de dicha base de datos a la vista de las significativas diferencias entre los datos de GTA y otras fuentes como Eurostat y S&P Global Mobility.
- (161) La Comisión no estuvo de acuerdo con la conclusión infundada de la empresa 24 de que se basó principalmente en los datos de GTA para la evaluación de la tasa de crecimiento de las subvenciones a las importaciones en la Unión. Además, en relación con el GTA, no está claro qué metodología debía explicar la Comisión. La Comisión utilizó tres fuentes que tenía a su disposición antes del inicio de la investigación a fin de evaluar el aumento de las importaciones/exportaciones de BEV chinos a la Unión: Eurostat, S&P Global Mobility y GTA. La Comisión no dio un peso particular a ninguna de estas bases de datos en su evaluación. Como destacó la propia empresa 24, GTA aportó los datos de las exportaciones chinas al mercado de la Unión. Eurostat aportó los datos de las importaciones procedentes de China en el mercado de la Unión. El volumen de las exportaciones puede diferir del volumen de las importaciones, especialmente en aquellos casos en que los datos los proporcionan diferentes autoridades aduaneras. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

- (162) Las autoridades chinas alegaron que la cuota de mercado calculada por la Comisión de las marcas chinas sobre la base de una combinación de fuentes de datos parecía sobrestimar deliberadamente la cuota de las marcas chinas con el fin de crear la falsa impresión de una tasa significativa de aumento de las importaciones de marcas chinas en la Unión, ya que la cuota de mercado calculada por la Comisión era superior a la correspondiente cuota de mercado comunicada por la ACEA.
- (163) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. La Comisión no puede formular observaciones sobre los datos relativos a la cuota de mercado presentados por la ACEA y sus fuentes y metodología, ya que no tenía acceso al conjunto detallado de datos utilizados por la ACEA a este respecto. Sin embargo, al comparar la cuota de mercado aportada por la ACEA con la calculada por la Comisión para las marcas chinas, parece que la ACEA no incluyó en este cálculo las importaciones del grupo chino Geely, en particular las ventas de Polestar.
- (164) Las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la evaluación de la Comisión no era objetiva, ya que las importaciones propias de la industria de la Unión se excluyeron en la evaluación de la tasa de crecimiento futuro de las importaciones chinas y de la evaluación del volumen de ventas de la Unión.
- (165) Las importaciones realizadas por la industria de la Unión no se excluyeron en la evaluación del crecimiento futuro de las importaciones chinas. Además, en el análisis del perjuicio, el volumen de ventas de la industria de la Unión debe incluir solo el volumen de BEV fabricados en la Unión; el volumen de vehículos eléctricos importados de China representa, de hecho, reventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión, ya que para este tipo de ventas la industria de la Unión actúa como comerciante en el mercado de la Unión y no como productor. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (166) Las autoridades chinas y la empresa 24 alegaron que la Comisión no realizó un examen objetivo, ya que la evaluación de las importaciones de BEV chinas no se había realizado por segmentos, como sí se hizo para el análisis del efecto sobre los precios.
- (167) En el documento de inicio, la Comisión no llevó a cabo un análisis del efecto sobre los precios por segmentos. La Comisión simplemente comparó los precios de los BEV de la industria de la Unión con los BEV chinos en diferentes segmentos, en el sentido de los tipos de productos, para que la comparación de precios fuera significativa teniendo en cuenta los distintos tipos de BEV vendidos por la industria de la Unión. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (168) Por lo que se refiere a la cuota de mercado de las marcas chinas calculada sobre la base de S&P Global Mobility en el documento de inicio, las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que: i) confirmara si los intervalos de cuota de mercado facilitados eran correctos; ii) aclarara por qué se habían facilitado intervalos cuando, de hecho, según el documento de inicio, la Comisión disponía de los datos exactos y se había facilitado la cuota de mercado exacta de las marcas chinas para 2021 (esto es, el 3 %).
- (169) La cuota de mercado de las marcas chinas se proporcionó en intervalos porque la Comisión utilizó dos módulos de datos de S&P Global Mobility cuya base para la recogida de datos era distinta, como se explica claramente en el documento de inicio. Los intervalos facilitados por la Comisión indicaban el resultado del cálculo de las cuotas de mercado sobre la base de estos dos módulos. Para el año 2021 la Comisión no facilitó un intervalo, ya que el resultado del cálculo de la cuota de mercado fue el mismo para ambos módulos de datos.
- (170) Las autoridades chinas y la CCCME también expusieron que las alegaciones de la Comisión sobre el exceso de capacidad de China eran inexactas y que una parte importante de la capacidad de producción de BEV en China podía atribuirse a la producción de BEV de la Unión. La empresa 24 alegó que el análisis de la Comisión de la capacidad excedentaria en China carecía de granularidad, ya que no tenía en cuenta los diferentes segmentos del mercado y la evolución de las políticas en China y en terceros países, lo que aumentaría la demanda de BEV en el futuro en todos los segmentos. Por otro lado, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión no evaluó el crecimiento previsto de la demanda interna china, a pesar de que China es el mayor mercado mundial de BEV, que la mayor parte de la producción de BEV en China se destinó al mercado interno y la capacidad de absorción de otros mercados. La empresa 24 alegó que la Comisión había realizado una evaluación insuficiente de la evolución y las tendencias del mercado de los BEV en terceros países.

- (171) La Comisión consideró que había facilitado suficiente información con relación a la capacidad y la capacidad excedentaria en China en el documento de inicio. En particular, la Comisión explicó que varias fuentes declararon que la capacidad excedentaria es de alrededor del 50 % en China y se espera que aumente en el futuro a medida que se construyan más fábricas. Si bien es cierto que China es el mayor mercado de BEV, también es cierto que está orientado a la exportación. Un gran número de empresas chinas de BEV han expresado públicamente su interés por las exportaciones de dichos vehículos a la Unión y están construyendo modelos de BEV específicamente para el mercado de la Unión, como se explica en el documento de inicio. Además, en el documento de inicio, la Comisión explicó que el tercer mayor mercado para los BEV después de China y la Unión eran los Estados Unidos, que estaban efectivamente cerrados a los productores exportadores chinos en vista de los derechos de importación totales del 27,5 % (derechos de aduana del 2,5 % y derechos del 25 %⁽²¹⁾) sobre la base del artículo 301 de la Ley de Comercio de 1974)⁽²²⁾. Otros mercados más pequeños, como Turquía y la India, también tenían derechos de importación elevados para las importaciones de BEV procedentes de China. Durante la investigación, la Comisión evaluará en profundidad la capacidad de absorción de otros mercados para la capacidad excedentaria china.
- (172) La CCCME alegó que la Comisión no evaluó si las importaciones chinas de BEV y los BEV de la Unión mantienen una relación competitiva y son sustituibles entre sí, de tal manera que las primeras pudieran tener el efecto de causar una amenaza de perjuicio a la industria de los BEV de la Unión. A este respecto, la CCCME se refirió a los informes del Órgano de Apelación en *China - HP-SSST (Japón y UE)*⁽²³⁾.
- (173) La Comisión señaló que dicho informe hacía referencia a la evaluación correspondiente que la Comisión debe llevar a cabo durante una investigación y no en una denuncia ni en un documento de inicio, donde el nivel de pruebas es inferior al de una investigación. Además, en la sección 5.4.2 del documento de inicio, la Comisión mostró la comparación de precios entre los BEV chinos y los de la Unión por segmentos, en el sentido de los tipos de productos; en la sección 5.4.4, la Comisión explicó los componentes del coste de producción de los BEV, que son los mismos para los productores exportadores chinos que para los productores de la Unión; en la sección 5.5, la Comisión concluyó que los productores chinos de BEV han aumentado significativamente su penetración en el mercado de la UE en un período de tiempo muy corto, a precios significativamente inferiores a los precios de la industria de la Unión; por último, en las secciones 6.2 y 6.3, la Comisión explicó por qué el mercado de la Unión es atractivo para los productores chinos, especialmente para determinados productores exportadores chinos que la Comisión presentó en la sección 6.3. Por otro lado, en la sección 7.1 dedicada a la causalidad, la Comisión explicó que la presencia de los automóviles chinos en el mercado de la Unión en grandes volúmenes y a precios significativamente más bajos que los precios de la industria de la Unión no permitirá a la industria de la Unión construir una industria de BEV adecuada en el mercado de la Unión. Por lo tanto, en la fase inicial había pruebas suficientes que tendían a demostrar que los BEV chinos y los de la Unión están en competencia directa y son sustituibles entre sí. Por tanto, se rechazó la alegación.
- (174) La empresa 24 alegó que no había pruebas que demostraran que las importaciones de BEV supuestamente subvencionados procedentes de China causarían una amenaza de perjuicio importante a la industria de los BEV de la Unión, teniendo en cuenta: i) la industria en crecimiento de BEV de la Unión, que, según la empresa 24, no se encontraba en una posición vulnerable; ii) el crecimiento previsto del mercado de los BEV de la Unión; y iii) la evolución de las importaciones procedentes de otros terceros países. La empresa 24 también alegó que la Comisión no había tenido en cuenta la segmentación del mercado de los turismos, aunque se trata de un elemento pertinente, ya que explicaría que los bajos precios de los BEV chinos en un segmento del mercado no pueden causar ninguna supuesta amenaza de perjuicio a la industria de la Unión, que opera en diferentes segmentos del mercado. Además, la empresa 24 alegó que, aun en el caso de que existiera una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión, dicha amenaza no podía atribuirse a las importaciones de BEV procedentes de China, debido a: i) que gran parte de la industria de la UE se centraba en los automóviles de motor de combustión interna (ICE), en los que tenía una ventaja competitiva, y solo había comenzado a invertir recientemente en el mercado de los BEV; ii) la baja inversión en una cadena de suministro mundial de baterías eléctricas; y iii) la falta de materias primas asequibles para la producción de baterías y los elevados precios de la electricidad agravados por perturbaciones externas, en particular la agresión de Rusia en Ucrania.
- (175) Las autoridades chinas alegaron que la Comisión no evaluó adecuadamente: i) las importaciones procedentes de terceros países, ii) las importaciones propias de BEV procedentes de China por parte de los productores de BEV de la Unión (esta cuestión también la planteó la CCCME), y iii) los cambios en las pautas de consumo.

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

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

⁽²³⁾ Informe del Órgano de Apelación, *China - HP-SSST (Japón y UE)*, apartado 5 262.

- (176) La CCCME alegó que la Comisión no tuvo debidamente en cuenta otros factores conocidos que podrían perjudicar a los productores de BEV de la Unión en el futuro, como: i) la dependencia por parte de estos últimos de baterías y otros componentes de terceros países, lo que afecta a su competitividad en general, así como en caso de perturbaciones de la cadena de suministro, como la pandemia de COVID-19 y la guerra de Rusia contra Ucrania; ii) la presión inflacionista y los elevados precios de la electricidad en la Unión; iii) la política de la UE para la promoción de los biocarburantes; iv) la competencia entre los automóviles ICE y los BEV; v) la situación de puesta en marcha de varios productores de BEV de la Unión y su escala de producción limitada; y vi) la política de precios de los productores tradicionales de marcas de automóviles de la UE que fabrican BEV, así como la competencia de productores dentro de la UE.
- (177) De hecho, la industria de los BEV de la Unión estaba aumentando en consonancia con el mercado de la Unión, que está realizando la transición progresiva de los vehículos ICE a los BEV. Sin embargo, en el documento de inicio, la Comisión explicó además que la información disponible mostraba que la industria de los BEV de la Unión se encontraba cerca del punto de equilibrio de su negocio de BEV y esperaba alcanzar niveles rentables en torno a 2025. El bajo rendimiento de la industria se atribuyó principalmente a los elevados costes de las baterías y los costosos esfuerzos en I+D en volúmenes aún relativamente bajos. La industria de los BEV de la Unión necesitaba invertir continuamente, especialmente en plantas de baterías e investigación y desarrollo para que los nuevos modelos de BEV siguieran siendo competitivos. Si bien la situación era actualmente sostenible, ya que la mayoría de los productores de BEV de la Unión podían compensar con los márgenes más altos que lograban con la venta de vehículos ICE, esta posibilidad se reduciría gradualmente a medida que el mercado de la Unión transicionara a la electrificación total. En otras palabras, la rentabilidad futura de la industria de los BEV de la Unión dependerá en gran medida de que esta garantice unos volúmenes elevados de producción y ventas. Además, como se explicó en el documento de inicio, la industria de la Unión necesitaba seguir aumentando sus ventas de BEV en el mercado de la Unión en grandes volúmenes. La presencia de los BEV chinos en el mercado de la UE en grandes volúmenes y a precios significativamente más bajos que los precios de la industria de la Unión no permitirá a esta última construir un sector de BEV adecuado en el mercado de la Unión.
- (178) Los datos proporcionados en el documento de inicio se basaban en información públicamente al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. Antes del inicio de la investigación, la Comisión no disponía de información que indicara la necesidad de un análisis por segmentos. La Comisión siguió investigando esta cuestión en el transcurso de la investigación y llegó a la conclusión de que un análisis por segmentos no estaba justificado ni era adecuado en este caso, como se explica en los considerandos 1041 a 1049.
- (179) Además, la Comisión no necesitaba incluir en el documento de inicio una lista exhaustiva de factores que podrían suponer una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión, ya que el nivel de pruebas necesario en el documento de inicio es significativamente inferior que durante la investigación que impone medidas compensatorias. En el documento de inicio, la Comisión evaluó la evolución de las importaciones procedentes de terceros países y otros factores que afectan a los resultados de la industria de la Unión, como la escasez de semiconductores, las dificultades para abastecerse de materias primas suficientes y la infraestructura de recarga. Durante la investigación, la Comisión evaluará detalladamente estos factores, como se expone en la sección 6.2. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.
- (180) Por lo que respecta al interés de la Unión, las autoridades chinas, aunque admitieron que la Comisión no solía tener en cuenta el interés de la Unión para el inicio de una investigación, alegaron que en la presente investigación dicha evaluación habría sido pertinente y adecuada, ya que la investigación se inició *ex officio* y no parecía contar con el apoyo de los productores de BEV de la Unión. Las autoridades chinas consideraron que el inicio de la presente investigación era contrario a la lógica de la UE y que la imposición de medidas iría en contra del interés de la Unión, ya que: i) la investigación no beneficiaría a la industria de los BEV de la Unión y, si se impusieran medidas, crearía problemas de asequibilidad y disponibilidad de BEV en la Unión, y ii) la investigación no era coherente con los objetivos climáticos y de energía verde de la UE.
- (181) No existe ninguna disposición legal para incluir una evaluación del interés de la Unión ni en una denuncia ni en un documento de inicio para las investigaciones iniciadas *ex officio*. Además, la Comisión se mostró completamente en desacuerdo con las alegaciones de las autoridades chinas expuestas en el considerando 180. La Comisión abordó en profundidad los aspectos del interés de la Unión en el transcurso de la investigación y presentó sus conclusiones en la sección «Interés de la Unión».

- (182) Las pruebas incluidas en el documento de inicio constituían la información razonablemente disponible al alcance de la Comisión antes del inicio de la investigación. Dado que la investigación se inició *ex officio*, la Comisión no tuvo acceso a la misma información que en el caso en que se inicia una investigación sobre la base de una denuncia. Cierta información, como datos precisos sobre el coste de producción y, por lo tanto, la rentabilidad, no está a disposición del público. No obstante, el documento de inicio contenía pruebas suficientes que tendían a demostrar la existencia de una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión y de un nexo causal entre dicha amenaza de perjuicio y las importaciones de BEV chinos, derivados de las importaciones subvencionadas. Por lo tanto, la Comisión consideró que disponía de pruebas suficientes de una amenaza de perjuicio resultante de las importaciones subvencionadas, de conformidad con el Reglamento de base y el Acuerdo SMC.

1.6. Examen individual

- (183) Tesla (Shanghái) Co., Ltd, un productor exportador de China, presentó una solicitud de examen individual con arreglo al artículo 27, apartado 3, del Reglamento de base. Posteriormente, también presentó una respuesta al cuestionario. Esta solicitud se está analizando en esta fase del procedimiento.

2. PRODUCTO INVESTIGADO, PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

2.1. Producto investigado

- (184) El producto investigado son vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, excluidos los vehículos de las categorías L6 y L7 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 168/2013 ⁽²⁴⁾, propulsados (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento) únicamente por uno o varios motores eléctricos, incluidos los que tienen un diluyente de combustión interna (una unidad de potencia auxiliar) clasificado actualmente en el código NC ex 8703 80 10 (código TARIC 8703 80 10 10) («el producto investigado»). Las motocicletas están excluidas de la presente investigación.
- (185) En el anuncio de inicio, la referencia explícita al extensor de autonomía no se incluyó en la definición del producto investigado. Sin embargo, la Comisión consideró necesario aclarar que un tipo de BEV son también los vehículos que tienen un extensor de autonomía (una unidad de potencia auxiliar) consistente en un pequeño motor de combustión interna acoplado a un generador eléctrico que se utiliza para recargar la batería mientras el vehículo es propulsado. Este tipo de BEV tiene las mismas características físicas y usos y compite con los demás tipos de BEV que no tienen un extensor de autonomía. En el período considerado, este tipo de BEV se importaba desde China y se fabricaba en la Unión en pequeños volúmenes. Así pues, el análisis de la Comisión incluyó, desde el inicio, datos sobre este tipo de BEV.

2.2. Producto afectado

- (186) El producto afectado es el producto investigado originario de China («el producto afectado»).

2.3. Producto similar

- (187) La investigación puso de manifiesto que los productos que figuran a continuación presentan las mismas características físicas y técnicas básicas y se destinan a los mismos usos básicos:

el producto afectado cuando se exporta a la Unión;

- a) el producto investigado fabricado y vendido en el mercado interno de China; y
- b) el producto investigado fabricado y vendido en la Unión por la industria de la Unión.

- (188) La Comisión decidió que, a efectos de la presente investigación, dichos productos eran, por tanto, productos similares a tenor del artículo 2, letra c), del Reglamento de base.

⁽²⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

2.4. Observaciones sobre la definición del producto

- (189) Se recibieron observaciones sobre la definición del producto de Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. («XEV») y Green World Mobility.
- (190) XEV es un productor exportador chino de cuatriciclos que se comercializan con la marca «XEV» y se exportan a la Unión. Su modelo principal es el XEV YOYO.
- (191) XEV alegó que el XEV YOYO es un cuatriciclo de categoría L7 totalmente eléctrico, con arreglo a las categorías de vehículos definidas en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 ⁽²⁵⁾. Como tal, según XEV, difiere de los vehículos de motor para el transporte de pasajeros y su equipaje, clasificados como vehículos de categoría M con arreglo a las categorías de vehículos definidas en el artículo 4 del Reglamento 2018/858 ⁽²⁶⁾. Por otra parte, XEV alegó que los cuatriciclos de la categoría L7 no tienen similitudes con los BEV objeto de la investigación, debido a diferencias físicas y técnicas. Entre estas, XEV mostró que el XEV YOYO tenía un rendimiento de potencia, capacidad de la batería, autonomía máxima, peso en vacío y velocidad máxima menores que algunos BEV pequeños de categoría M, además de diferentes requisitos de licencia y diferentes dimensiones de la matrícula. XEV también identificó distintos usos y percepciones de los consumidores.
- (192) Por lo tanto, XEV solicitó a la Comisión que confirmara que los cuatriciclos, como el XEV YOYO, no se consideran BEV a efectos de la presente investigación y que, por lo tanto, no estaban cubiertos por la definición del producto investigado.
- (193) El análisis de la Comisión confirmó que, de hecho, los cuatriciclos (categorías L6 y L7) no tienen las mismas características físicas y técnicas que los vehículos eléctricos de batería objeto de la investigación. En particular, entre las características físicas y técnicas, los cuatriciclos se definen por límites en términos de velocidad máxima, peso, potencia motriz y asientos, mientras que los vehículos eléctricos de batería incluidos en el ámbito de la investigación no tienen tales límites. Así pues, la Comisión concluyó que los cuatriciclos no formaban parte del producto investigado y, por lo tanto, no entraban en el ámbito de la investigación. En consecuencia, se constató que las exportaciones de cuatriciclos a la Unión procedentes, entre otros, de XEV no estaban afectadas por la presente investigación.
- (194) Green World Mobility importa de China ciclomotores eléctricos y determinados vehículos eléctricos diseñados para personas con discapacidad. La empresa alegó que estos vehículos eran diferentes del producto investigado. De hecho, los ciclomotores se incluyen en la categoría L6, tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, mientras que los vehículos eléctricos diseñados para personas con discapacidad importados por Green World Mobility se habían clasificado en el pasado en el código NC 8713 90 00. No obstante, las autoridades aduaneras de los Países Bajos los reclasificaron posteriormente en el código NC 8703 80 10. Dichos vehículos pueden transportar solamente un máximo de dos personas y pueden viajar a una velocidad máxima de 45 km/h en la vía pública. Por último, Green World Mobility confirmó que también estaban clasificados en la categoría L, tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 168/2013.
- (195) El análisis de la Comisión confirmó que los ciclomotores y los vehículos eléctricos diseñados para personas con discapacidad importados por Green World Mobility no tenían las mismas características físicas y técnicas que los vehículos eléctricos de batería incluidos en el ámbito de la investigación. Así pues, la Comisión concluyó que los estos productos no formaban parte del producto investigado y, por lo tanto, no entraban en el ámbito de la investigación.

⁽²⁵⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

⁽²⁶⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

3. SUBVENCIONES

3.1. Introducción: presentación de los planes, proyectos y otros documentos gubernamentales

- (196) Antes de analizar la presunta concesión de ayudas en forma de subvenciones o programas de subvenciones, la Comisión evaluó los planes, proyectos y otros documentos de las autoridades chinas que guardaban relación con el análisis de los regímenes de subvención investigados.
- (197) Como observación preliminar, la Comisión señaló que la configuración económica general de China se caracteriza por un papel especialmente importante del Estado, y que las autoridades estatales están a su vez controladas por el Partido Comunista Chino («PCC»), la entidad política gobernante del país. Como consecuencia de ello, las empresas chinas operan en un entorno específico que, a diferencia de las economías occidentales, en las que las fuerzas del mercado representan el principio organizativo dominante, cuenta con numerosos mecanismos que proporcionan a las autoridades chinas un grado sustancial de control sobre cualquier aspecto de la actividad económica del país. Este estricto control impide a los operadores económicos actuar como operadores del mercado racionales que intentan maximizar los beneficios y, de hecho, les obliga a actuar como un brazo del Gobierno en la aplicación de sus políticas y planes.
- (198) Las siguientes características son las más significativas a la hora de transmitir las decisiones políticas de las autoridades chinas a la conducta empresarial cotidiana de los operadores económicos: i) doctrina de la economía socialista de mercado, ii) liderazgo del PCC, iii) sistema de planificación industrial, iv) sistema financiero.
- (199) La doctrina socialista de la economía de mercado, consagrada en la Constitución china ⁽²⁷⁾, otorga al Estado un control inherente e integral sobre la economía, que va mucho más allá de las normas tradicionales de establecer un marco regulador en el que los agentes del mercado puedan actuar libremente. En particular, según el artículo 6 de la Constitución: «La base del sistema económico socialista de la República Popular China es la propiedad pública socialista de los medios de producción [...]. En la etapa primaria del socialismo, el Estado defiende el sistema económico básico en el que la propiedad pública es dominante y las diversas formas de propiedad se desarrollan de forma paralela y se mantiene en el sistema de distribución en el que la distribución según el trabajo es dominante y coexisten diversos modos de distribución». Asimismo, según el artículo 15 de la Constitución: «El Estado practica una economía socialista de mercado. El Estado refuerza la legislación económica y mejora la macrorregulación y el control. El Estado, de conformidad con la ley, prohíbe que cualquier empresa o persona altere el orden socioeconómico». Además, el artículo 11 de la Constitución asigna al Estado una función intervencionista que vaya más allá de la protección de los derechos e intereses de los sectores no públicos, en el sentido de que el Estado «fomentará, apoyará y guiará el desarrollo de los sectores no públicos y ejercerá, de conformidad con la ley, la supervisión y el control de los sectores no públicos de la economía».
- (200) Estos fundamentos constitucionales se reflejan en todos los actos legislativos pertinentes ⁽²⁸⁾ que hacen hincapié en la economía socialista de mercado como principio rector en el que se basa la economía china. Además, el Estado, bajo la dirección del PCC, utiliza de hecho una amplia variedad de instrumentos, tanto incentivadores como restrictivos, para orientar la economía hacia la modernización socialista, es decir, hacia los objetivos (incluidos los objetivos de política industrial) establecidos por las autoridades chinas.

⁽²⁷⁾ Constitución de la República Popular China, adoptada el 4 de diciembre de 1982, en su versión modificada; Disponible en: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

⁽²⁸⁾ Véanse, por ejemplo, los artículos 1 y 206 del Código Civil de la República Popular China, según los cuales: «La presente Ley se formula [...] con el fin de proteger los derechos e intereses legítimos de las personas del Derecho civil, regular las relaciones de Derecho civil, mantener el orden social y económico, satisfacer las necesidades de desarrollo del socialismo con características chinas y hacer avanzar los valores socialistas fundamentales» y «el Estado defiende y mejora los sistemas económicos socialistas fundamentales, como el sistema de propiedad en virtud del cual diversas formas de propiedad se desarrollan conjuntamente con la propiedad pública como eje central, el sistema de distribución en el que coexisten múltiples formas de distribución con la distribución en función del trabajo como eje, así como el sistema de economía socialista de mercado. El Estado consolida y desarrolla el sector público de la economía, fomenta, apoya y orienta el desarrollo del sector no público de la economía. El Estado aplica una economía socialista de mercado [...]; Disponible en: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china/. Del mismo modo, de conformidad con el artículo 1 del Derecho de sociedades de la República Popular China: «La Ley de sociedades de la República Popular China [...] se ha promulgado con el fin de normalizar la organización y las actividades de las empresas, proteger los derechos e intereses legítimos de las empresas, los accionistas y los acreedores, salvaguardar el orden social y económico y promover el desarrollo de la economía socialista de mercado»; Disponible en: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>.

- (201) El liderazgo del PCC, aunque está formalmente consagrado en la Constitución del país ⁽²⁹⁾, así como en el Derecho derivado pertinente y en los propios estatutos del Partido ⁽³⁰⁾, adopta diversas formas en la práctica; en particular, dado que la separación de poderes no existe en China y, por lo tanto, el Partido ejerce pleno control sobre las ramas legislativa ⁽³¹⁾, ejecutiva ⁽³²⁾ y judicial ⁽³³⁾ del aparato del Estado; además, el Partido supervisa ámbitos cruciales de la economía, incluidos el sector financiero y los sectores industriales considerados estratégicos, en particular mediante la propiedad o mediante la designación y rotación de personal clave; asimismo, la creación de células del Partido es obligatoria en todas las empresas con más de tres miembros del Partido ⁽³⁴⁾ (véase también el considerando 785), tanto estatales como privadas, y las estructuras del Partido dentro de las empresas reclaman con frecuencia el derecho a participar en la toma de decisiones operativas de las empresas (véase también el considerando 786). Todos estos mecanismos de control proporcionan al PCC un estrecho control de la economía del país y permiten al Partido formular y aplicar sus políticas económicas en consonancia con sus consideraciones y prioridades estratégicas.
- (202) La dirección de la economía china está determinada en gran medida por un complejo sistema de planificación que establece las prioridades y fija los objetivos en los que deben centrarse la administración central y los entes locales. Existen planes correspondientes a todos los niveles de la administración pública que abarcan todos los sectores económicos. Los objetivos fijados a través de los instrumentos de planificación tienen carácter vinculante y las autoridades de cada nivel administrativo supervisan la ejecución de los planes por parte de los poderes públicos del nivel inferior correspondiente. Por lo general, el sistema de planificación de China hace que los recursos se destinen a los sectores que las autoridades chinas consideran estratégicos o políticamente importantes por cualquier otro motivo, en lugar de asignarse en consonancia con las fuerzas del mercado ⁽³⁵⁾.
- (203) Para asignar recursos en consonancia con las prioridades políticas de las autoridades chinas, la instrumentación del sector financiero es esencial para las autoridades chinas. El sistema financiero chino estando dominado por el sector bancario que, a su vez, está bajo el control del Estado (véase también la sección 3.5.1, en particular, la subsección 3.5.1.3), a través de la propiedad (véase el considerando 465), así como a través de vínculos personales. En consecuencia, las autoridades chinas, en su calidad de accionista mayoritario o de control, tienen la facultad de designar los puestos más importantes dentro de los bancos de gestión de propiedad estatal (véase el considerando 454), así como de los bancos propiedad total o parcial del propio Estado o de personas jurídicas de propiedad estatal (véase el considerando 468).
- (204) Además, los estatutos de los principales bancos chinos suelen contener un capítulo específico sobre la creación de un comité del Partido ⁽³⁶⁾. Por ejemplo, según los estatutos del Industrial and Commercial Bank of China («ICBC»), «el presidente del consejo de administración del Banco y el secretario del Comité del Partido serán la misma persona» ⁽³⁷⁾. El artículo 53 enumera las funciones del Comité del Partido, incluido el seguimiento de la aplicación práctica de las decisiones del Partido y de los Estados en el banco. El Comité del Partido también desempeña un

⁽²⁹⁾ Véase el artículo 1 de la Constitución: «El sistema socialista es el sistema fundamental de la República Popular China. El liderazgo del Partido Comunista de China es el rasgo característico del socialismo con características chinas. Está prohibido que cualquier organización o persona perjudique al sistema socialista».

⁽³⁰⁾ Véase el Programa General de los estatutos del PCC, según el cual: «El liderazgo del Partido Comunista de China es el atributo más esencial del socialismo con características chinas y la mayor fuerza de este sistema. El Partido es la máxima fuerza de liderazgo político. El Partido ejerce el liderazgo general en todos los ámbitos de actuación en todas las partes del país»; Disponible en: <https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html> (página consultada el 3 de junio de 2024).

⁽³¹⁾ Para más información sobre la composición del Congreso Popular Nacional y su relación con el Partido Comunista Chino, véase, por ejemplo: <https://npcobserver.com/about-npc/>.

⁽³²⁾ Disponible en <https://www.gov.cn/>.

⁽³³⁾ Véase el artículo 12 de la Ley de Jueces de la República Popular China, que establece que los jueces deben «[d]efender [...] la Constitución de la República Popular China, el liderazgo del Partido Comunista de China y el sistema socialista»; Disponible en: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

⁽³⁴⁾ Véase el artículo 30 de los estatutos del PCC: «Se constituirá una organización del Partido de primer nivel en cualquier empresa, [...], órgano gubernamental, [...] y cualquier otra [organización en la que trabajen personas] de primer nivel cuando haya tres o más miembros de pleno derecho del Partido».

⁽³⁵⁾ *Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial»; documento en inglés], de 20 de diciembre de 2017, SWD(2017) 483 final/2 (el «Informe de China de 2017»), capítulo 4, pp. 41-42 y 83. Véase también la *Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial»; documento en inglés], de 10 de abril de 2024, SWD(2024) 91 final (el «Informe de China»), capítulo 4, pp. 57-59 y 99.

⁽³⁶⁾ Estatutos del ICBC, capítulo 6, artículos 52 a 53; Disponible en: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

⁽³⁷⁾ *Ibidem*, artículo 52.

papel en la selección y evaluación del personal, junto con el consejo de administración. Por último, el Comité del Partido participará en el debate sobre «las principales cuestiones operativas y de gestión y las cuestiones importantes relativas a los intereses de los trabajadores y presentará observaciones y sugerencias»⁽³⁸⁾. Además, de conformidad con las disposiciones relativas al consejo de administración, debe consultarse al Comité del Partido antes de que se decidan cuestiones importantes⁽³⁹⁾. Los estatutos del Banco Agrícola de China utilizan el mismo lenguaje para establecer el Comité del Partido en el artículo 58 y sobre la participación del Comité en el debate de las principales cuestiones del artículo 161⁽⁴⁰⁾.

- (205) Además de la capacidad de las autoridades chinas para controlar el sector bancario a través de la propiedad y la configuración organizativa, las autoridades chinas ejercen un control sobre el sector también teniendo en cuenta la legislación china aplicable (véase la sección 3.5.1.5 para el análisis de los documentos reglamentarios pertinentes), que exige que los bancos se atengan a los objetivos de la política industrial del país a la hora de tomar decisiones financieras.
- (206) En conclusión, todos estos elementos muestran que la estructura del sistema jurídico y político de China se basa en un estrecho control por parte del Gobierno de todos los aspectos de la economía y el comercio, ya que son gestionados y supervisados de forma centralizada por las autoridades chinas. Los operadores económicos forman parte de este sistema no como agentes del mercado libre cuyo objetivo es tomar decisiones empresariales impulsadas exclusivamente por la lógica económica y la maximización de los beneficios, sino como uno de los agentes integrantes para aplicar las políticas generales y sus objetivos específicos fijados por las autoridades chinas a escala central.

3.2. Planes y políticas gubernamentales de apoyo a la industria de los BEV

- (207) En este contexto, la Comisión constató que todas las subvenciones o regímenes de subvención sujetos a evaluación forman parte de la aplicación de una planificación central por parte de las autoridades chinas para el fomento de la industria de los BEV por las razones que se exponen a continuación.
- (208) Las autoridades chinas consideran que la industria de los BEV es un sector de importancia estratégica, y han subrayado de forma sistemática, al menos desde 2010, el apoyo político al desarrollo acelerado del sector. Esta categorización es de gran importancia, ya que califica a determinados sectores para ser incluidos en una serie de políticas y medidas de apoyo específicas diseñadas para estimular el desarrollo de cada sector⁽⁴¹⁾.
- (209) Así se desprende de una serie de documentos de política industrial que han ido aplicándose sucesivamente desde, al menos, 2010 y que se enumeran a continuación.

Decisión n.º 40 del Consejo de Estado sobre la promulgación y ejecución de las disposiciones temporales para la promoción del ajuste de la estructura industrial

- (210) La Decisión n.º 40 del Consejo de Estado de la República Popular China es un documento jurídico publicado en 2005 destinado a promover ajustes de la estructura industrial en China mediante el fomento del desarrollo de industrias de alta tecnología y la eliminación de la capacidad de producción obsoleta. El «Catálogo de orientaciones para el ajuste de la estructura industrial», que es una medida de ejecución de la Decisión n.º 40, sienta las bases para orientar las direcciones de inversión mediante la designación de sectores industriales que deben beneficiarse de un acceso privilegiado al crédito. También se orienta a las autoridades chinas en la gestión de proyectos de inversión, así como para la formulación y aplicación de políticas sobre finanzas públicas, fiscalidad, créditos, tierras, e importación y exportación. La Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma publicó, y posteriormente modificó, un catálogo de orientaciones para el ajuste de la estructura industrial en febrero de 2013 y en 2019.
- (211) Los documentos de 2013 y 2019 hacen referencia a la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas (NEV, por sus siglas en inglés), que incluyen los BEV, como «industria fomentada».

⁽³⁸⁾ *Ibidem*, artículo 53, apartado 3.

⁽³⁹⁾ *Ibidem*, artículo 144.

⁽⁴⁰⁾ Estatutos del ABC; Disponible en: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf>.

⁽⁴¹⁾ «Informe sobre China» de 2017, capítulo 2, p. 17 y p. 20.

Decisión del Consejo de Estado de 2010 sobre la aceleración del desarrollo de industrias estratégicas emergentes

- (212) En la Decisión del Consejo de Estado de 2010 sobre la aceleración del desarrollo de industrias estratégicas emergentes⁽⁴²⁾, las autoridades chinas identificaron la industria de los NEV entre los sectores que debían modernizarse con carácter prioritario.
- (213) En virtud del artículo II de la Decisión, las autoridades chinas se comprometieron a «dar prioridad al fomento y el desarrollo de industrias como la conservación de la energía, la protección del medio ambiente, las tecnologías de la información de nueva generación, la biología, la fabricación de equipos de alta gama, los nuevos recursos energéticos, los nuevos materiales, los vehículos propulsados con energías alternativas, etc.».
- (214) La Decisión también contenía un objetivo explícito de desarrollo a largo plazo para la industria, que implicaba también la formación de grandes empresas activas a nivel mundial: «De aquí a 2020, [...] las industrias de los nuevos recursos energéticos, los nuevos materiales y los vehículos propulsados con energías alternativas se habrán convertido en las industrias pioneras de la economía nacional. La capacidad de innovación se habrá mejorado notablemente, habremos pasado a tener el control de un conjunto de tecnologías clave y esenciales y se habrá alcanzado un nivel de liderazgo a escala mundial en algunos campos. Se habrá constituido un grupo de grandes empresas con influencia internacional y un grupo de pymes vigorosas»⁽⁴³⁾.
- (215) La designación de los NEV como industria estratégica señaló a todos los niveles de gobierno la importancia que las autoridades chinas conceden al sector, dejando así claro que se aplicarían políticas adicionales en apoyo de la industria a nivel central y que se esperan también políticas adicionales en los niveles inferiores de la administración del país.

Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020)

- (216) El apoyo al desarrollo de la industria de los NEV ya se incluyó en el Decimosegundo Plan Quinquenal Nacional⁽⁴⁴⁾ para el período 2011-2015 y se articuló más específicamente en el Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020)⁽⁴⁵⁾, que indicaba que «los vehículos propulsados con energías alternativas a los que se hace referencia en este plan incluyen principalmente los vehículos eléctricos puros, los vehículos híbridos enchufables y los vehículos con pila de combustible. Los vehículos eficientes se refieren a los vehículos con motor de combustión interna como sistema de energía principal [...]»⁽⁴⁶⁾.
- (217) El Plan especificaba además que, si bien «los vehículos propulsados con energías alternativas de China disponen prácticamente de las bases para el desarrollo de la industrialización, y tecnologías clave como las baterías, los motores, el control electrónico y la integración de sistemas han logrado avances significativos y los vehículos eléctricos puros y los vehículos híbridos enchufables han comenzado a comercializarse a pequeña escala», seguían existiendo obstáculos importantes para el desarrollo del sector: «las tecnologías clave de los vehículos propulsados con energías alternativas de China y algunos componentes básicos aún no se han implantado, el coste del producto es elevado, las medidas de apoyo de la industria de los NEV no son perfectas y la industrialización del sector, así como su evolución hacia un sector basado en el mercado, se ven restringidas; las principales tecnologías clave para la conservación de la energía de los automóviles no se han dominado por completo [...]».
- (218) En este contexto, las autoridades chinas formularon el objetivo general de política industrial para el sector de la siguiente manera: «Debemos aprovechar la oportunidad, fomentar el despliegue, acelerar la sofisticación y el desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas, promover la optimización y la mejora de la industria automovilística y realizar la transformación para pasar de una gran industria automovilística a potencia de la industria automovilística».
- (219) En el Plan, también se establecieron los métodos (que se basan principalmente en mecanismos de apoyo gubernamental) para alcanzar estos objetivos: «Adherirnos a la combinación de orientación gubernamental e impulso del mercado. En el período de sofisticación industrial, desempeñaremos activamente el papel de orientación de la planificación e incentivación política; reuniremos recursos científicos, tecnológicos e industriales; fomentaremos el desarrollo y la producción de vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas; y orientaremos el consumo del mercado. Tras entrar en el período de madurez de la industria, aprovecharemos plenamente el papel impulsor del mercado en el desarrollo industrial [...]»⁽⁴⁷⁾.

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

⁽⁴³⁾ Véase el artículo II, apartado 3, de la Decisión.

⁽⁴⁴⁾ Véase el capítulo 10, sección 3, del Plan. Disponible en: <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⁾ Disponible en: www.gov.cn/jwzq/2012-07/09/content_2179032.htm.

⁽⁴⁶⁾ Véase el artículo 1 del Plan.

⁽⁴⁷⁾ Véase el artículo 2, apartado 2, del Plan.

- (220) Este artículo del Plan establecía que las orientaciones de mercado de las autoridades chinas eran aplicables no solo a la producción de NEV acabados, sino también a sus piezas: «Adherirnos a la combinación de sofisticación de las industrias y refuerzo de las instalaciones de apoyo. Con todo el sector del automóvil como líder, cultivar e impulsar el desarrollo acelerado de la cadena industrial, como las baterías de tracción, los motores, la electrónica automotriz, los motores avanzados de combustión interna y las transmisiones de alta eficiencia»⁽⁴⁸⁾.
- (221) Una vez especificados los objetivos y los métodos para lograrlos, el Plan pasaba a establecer metas (resultados) específicas: «De aquí a 2015, la producción acumulada y las ventas de vehículos eléctricos puros y vehículos híbridos enchufables alcanzarán las 500 000 unidades; de aquí a 2020, la capacidad de producción de vehículos eléctricos puros y vehículos híbridos enchufables alcanzará los 2 millones de unidades, y la producción acumulada y las ventas superarán los 5 millones de unidades [...]»⁽⁴⁹⁾. Finalmente, el Plan enumeraba los mecanismos de apoyo gubernamental a los que podría optar el sector de los NEV, abarcando áreas como la asistencia relacionada con el establecimiento de estándares internacionales o la captación y el desarrollo de talentos y el apoyo gubernamental centrado en varias formas de ayuda financiera, que se subdividen en:
- subvenciones («El Gobierno central organiza fondos para prestar un apoyo adecuado a la ejecución de proyectos de innovación tecnológica para vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas, guiar a las empresas para que aumenten la inversión en desarrollo tecnológico, ingeniería, formulación de normas, aplicación en el mercado y otras fases de desarrollo, y crear un sistema de innovación tecnológica que combine la producción, la educación y la investigación; conceder subvenciones para demostraciones de vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas en el ámbito del servicio público y la compra privada de vehículos propulsados con energías alternativas, y animar a los consumidores a comprar y utilizar vehículos eficientes [...]»);
 - apoyo a la política fiscal («Los vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas y sus piezas y componentes clave que cumplan los requisitos para recibir incentivos del impuesto sobre la renta para las empresas de alta tecnología podrán disfrutar de las políticas preferenciales pertinentes de conformidad con la ley»);
 - apoyo a los servicios financieros («Guiar a las instituciones financieras para que establezcan sistemas de gestión del crédito y evaluación de préstamos a fin de fomentar el desarrollo del sector de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas, promover activamente la innovación de productos financieros como la financiación mediante garantías de propiedad intelectual y la financiación de la cadena industrial, acelerar el establecimiento de un sistema de garantía multinivel que incluya contribuciones financieras e inversiones de capital social, hacer un uso exhaustivo de la compensación de riesgos y otras políticas, y promover una mayor ayuda financiera»); y
 - apoyo al capital riesgo («El nuevo fondo de capital riesgo para vehículos propulsados con energías alternativas que cumpla con los requisitos puede solicitar la participación financiera central de conformidad con la normativa y orientar a los fondos sociales para que inviertan de diversas maneras en el sector de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas»).

Dictamen orientativo sobre la intensificación de la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas

- (222) En 2014, el Consejo de Estado publicó el «Dictamen orientativo sobre la intensificación de la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas»⁽⁵⁰⁾ [Guobanfa (2014) n.º 35] (también denominado «Dictamen orientativo NEV»). El Dictamen orientativo NEV pretende «combinar el dominio del mercado con el apoyo del gobierno»⁽⁵¹⁾ y prevé diferentes formas de apoyo gubernamental para el desarrollo de la industria, tales como planes locales para la promoción de los NEV, subvenciones para compras, ayuda financiera, bonos, etc.
- (223) Los objetivos e instrucciones contenidos en los 14.º planes quinquenales a menudo se complementan con planes de ejecución, planes de acción, dictámenes orientativos, directrices, etc. Los dictámenes orientativos son documentos emitidos por el Gobierno, con el fin de orientar el comportamiento de la industria para alcanzar los objetivos políticos de las autoridades chinas en sectores específicos. Aunque los dictámenes orientativos se consideran documentos de orientación dentro del sistema jurídico chino, apuntan a una intervención estatal concreta para configurar diferentes sectores de la economía china⁽⁵²⁾. Esto es especialmente cierto en el caso del

⁽⁴⁸⁾ Véase la nota anterior.

⁽⁴⁹⁾ Véase el artículo 3, apartado 2, del Plan.

⁽⁵⁰⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.

⁽⁵¹⁾ Véase la sección I, apartado 1, del Dictamen orientativo NEV.

⁽⁵²⁾ Véase, por ejemplo, DO L 228 de 15.9.2023, p. 217, y el Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo Económico y Social Nacional y los Objetivos a Largo Plazo para 2035.

Dictamen orientativo NEV, que incluyen tanto instrucciones descendentes para los gobiernos locales para que formulen planes e incentivos para la promoción de los NEV, como directivas a nivel central sobre la asignación de fondos para recompensar a las ciudades y empresas que obtienen una puntuación especialmente positiva en la promoción de NEV, así como incentivos fiscales, financieros y de inversión por parte de las autoridades gubernamentales, las instituciones financieras, etc. Por consiguiente, los Dictámenes orientativos son otra herramienta utilizada por las autoridades estatales para ejercer su control directo sobre la forma en que la industria de los NEV desarrolla el Decimotercer Plan Quinquenal chino

- (224) Puede encontrarse un lenguaje similar con relación al apoyo al sector en todos los documentos de políticas públicas recientes, comenzando con el Decimotercer Plan Quinquenal Nacional («Decimotercer Plan Quinquenal») para los años 2016 a 2020 ⁽⁵³⁾. De conformidad con el capítulo 23, sección 1, del Decimotercer Plan Quinquenal, las autoridades chinas tenían la intención de «apoyar el desarrollo de las tecnologías de la información de próxima generación, los vehículos propulsados con energías alternativas, la biotecnología, la tecnología ecológica y de baja emisión de carbono, los equipos y materiales de alta gama y las industrias creativas digitales».
- (225) Además, el mismo capítulo del Decimotercer Plan Quinquenal enumeraba una serie de políticas que las autoridades chinas tenían previsto aplicar en apoyo del pleno desarrollo del sector, en particular desde insumos esenciales hasta el producto final, a saber: i) «promover el uso de los vehículos propulsados con energías alternativas; ii) fomentar el uso de los vehículos propulsados con energías alternativas para el transporte público urbano y los servicios de taxis; iii) desarrollar vehículos totalmente eléctricos y vehículos eléctricos híbridos, centrándose en realizar avances en ámbitos tecnológicos clave como la densidad energética de las baterías y la adaptabilidad de la temperatura de las baterías; iv) facilitar el desarrollo de una red de instalaciones y servicios de recarga que sean compatibles entre sí y se ajusten a normas unificadas [...]; v) garantizar que las cifras acumuladas de producción y ventas totales de los vehículos propulsados con energías alternativas en China alcancen los 5 millones; vi) intensificar los esfuerzos para recuperar y eliminar las baterías usadas de los vehículos propulsados con energías alternativas.» ⁽⁵⁴⁾.

Made in China 2025

- (226) En 2015, las autoridades chinas publicaron su estrategia industrial integral a largo plazo conocida como «Made in China 2025» ⁽⁵⁵⁾. Esta estrategia estableció hitos para mejorar los sectores manufactureros seleccionados del país para 2020 y 2025, y reiteró la intención de las autoridades chinas de «[s]eguir apoyando el desarrollo de los vehículos eléctricos y los vehículos con pila de combustible; dominar las tecnologías clave de automóviles con bajas emisiones de carbono, informatizados e inteligentes; mejorar las capacidades de ingeniería e industrialización de tecnologías básicas como las baterías de arranque, los motores de propulsión, los motores de combustión interna de alta eficiencia, las transmisiones avanzadas, los materiales ligeros y los controles inteligentes; establecer un sistema industrial completo y un sistema de innovación, desde componentes clave hasta vehículos completos; y promover la integración de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas con marcas independientes a niveles internacionalmente avanzados» ⁽⁵⁶⁾ y, en consecuencia, «[o]rganizar y ejecutar una serie de proyectos especiales y grandes proyectos de innovación e industrialización para aeronaves grandes, motores aeronáuticos y turbinas de gas, la industria aeroespacial civil, trenes ecológicos inteligentes, vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas, equipos de ingeniería marina y buques de alta tecnología, juegos completos de equipos para redes inteligentes, máquinas operadas por control numérico computarizado de alta gama, equipos de energía nuclear y equipos médicos de alta gama» ⁽⁵⁷⁾.
- (227) Para lograr estos objetivos, *Made in China 2025* hizo hincapié en la necesidad de «[p]rofundizar la reforma en el ámbito financiero, ampliar el canal financiero para la industria manufacturera y reducir los costes financieros, [a fin de a]provechar las ventajas de la financiación de políticas, la financiación del desarrollo y la financiación comercial, y aumentar el apoyo a las tecnologías de la información de nueva generación, los equipos de alta gama y los nuevos materiales, [para a]poyar al Banco de Exportación e Importación de China con objeto de aumentar el servicio a la industria manufacturera que se presta en el marco de su actividad empresarial, alentar al Banco de Desarrollo de China a aumentar los préstamos a las empresas manufactureras y orientar a las instituciones financieras para que innoven productos y empresas que sean adecuados para las características de las empresas manufactureras» ⁽⁵⁸⁾.

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

⁽⁵⁴⁾ Véase el capítulo 23, recuadro 8, del Plan Quinquenal.

⁽⁵⁵⁾ Véase en: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; traducción al inglés disponible en: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽⁵⁶⁾ Véase la sección 3.6.6 de *Made in China 2025*.

⁽⁵⁷⁾ *Ibid.*, recuadro 5.

⁽⁵⁸⁾ *Ídem*, sección 4.3.

- (228) La estrategia prevé además el uso de instrumentos presupuestarios: «Hacer pleno uso de los canales existentes, reforzar el apoyo de los fondos financieros a la industria manufacturera, centrarse en ámbitos clave en la transformación y la mejora de la industria manufacturera, como [...] los equipos de gama alta, [...] y crear un entorno político favorable para el desarrollo de la industria manufacturera. Utilizar el modo de asociación público-privada [...] para orientar los fondos sociales para que formen parte de la construcción de grandes proyectos, la innovación tecnológica empresarial y la construcción de infraestructuras clave de la industria manufacturera. Innovar los medios de ayuda financiera, pasar del «apoyo a la construcción» al «apoyo a las operaciones» y mejorar la eficiencia en el uso de los fondos financieros ⁽⁵⁹⁾».

Reglamento sobre las normas de la industria de baterías de tracción para automóviles

- (229) La Comisión también constató que, en 2015, el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de China publicó el «Reglamento sobre las normas de la industria de baterías de tracción para automóviles» ⁽⁶⁰⁾ («el Reglamento sobre las normas»), a fin de «orientar y regular el desarrollo saludable de la industria de las baterías de tracción para automóviles. [...] El Estado alienta a las empresas de baterías de tracción para automóviles a mejorar y fortalecerse, a establecer especificaciones de producción de productos y sistemas de garantía de calidad, a reforzar la innovación tecnológica y de gestión, a mejorar la investigación y el desarrollo de productos y los niveles de fabricación, así como a mejorar el rendimiento y la calidad de los productos para satisfacer las necesidades del desarrollo de la nueva industria de los vehículos propulsados con energías alternativas» ⁽⁶¹⁾. El Reglamento establece los requisitos para que las empresas de baterías de tracción para automóviles soliciten su inclusión en el catálogo de empresas que cumplen los requisitos, uno de los cuales es ser productores y proveedores de «productos de automoción en el territorio de la República Popular China (excepto Taiwán, Hong Kong y Macao)» ⁽⁶²⁾. En consecuencia, «[l]a lista de empresas incluidas en el anuncio servirá de base esencial para el apoyo político pertinente» ⁽⁶³⁾. Tras este anuncio, se han publicado cuatro lotes de catálogos de empresas que cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento sobre las normas y en dichos catálogos no se ha incluido a ningún fabricante extranjero de baterías de tracción ⁽⁶⁴⁾. A pesar de que los requisitos se abolieron en 2019 mediante el anuncio n.º 22 del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de la República Popular China ⁽⁶⁵⁾, puede suponerse que la existencia del catálogo de empresas de baterías de tracción dio a los fabricantes chinos de baterías una ventaja competitiva sobre los fabricantes extranjeros en un momento en que la industria de las baterías de tracción estaba en su desarrollo inicial.

Plan de acción para promover el desarrollo de la industria de baterías de NEV

- (230) El plan de acción para promover el desarrollo de la industria de baterías de NEV ⁽⁶⁶⁾ de 2017 explica que las baterías de tracción son el núcleo de los vehículos eléctricos y la clave para el desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas. Tras más de diez años de desarrollo, el sector de las baterías de tracción del país ha realizado grandes avances. Sin embargo, el rendimiento, la calidad y el coste actuales de los productos de baterías de tracción todavía no cubren las necesidades de promoción y popularización de los vehículos propulsados con energías alternativas, especialmente en cuanto a materiales clave básicos, tecnología de integración de sistemas, equipos y procesos de fabricación, etc. El plan se elaboró para acelerar la mejora de las capacidades de desarrollo y el nivel de la industria de baterías de tracción para vehículos del país, así como para promover el desarrollo saludable y sostenible de la industria de vehículos propulsados con energías alternativas.

⁽⁵⁹⁾ Ídem, sección 4.4.

⁽⁶⁰⁾ Anuncio n.º 22 de 2015 del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de la República Popular China (MIIT), disponible en: <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml>.

⁽⁶¹⁾ Sección 1, artículo 2, del Reglamento sobre las normas.

⁽⁶²⁾ Sección 1, artículo 4, del Reglamento sobre las normas.

⁽⁶³⁾ Sección 8, artículo 26, del Reglamento sobre las normas.

⁽⁶⁴⁾ Primer lote: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; segundo lote: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; tercer lote: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html>; cuarto lote: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html>.

⁽⁶⁵⁾ Anuncio n.º 22 de 2019 del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información de la República Popular China, MIIT, disponible en 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 ejecución del proyecto de mejora de las baterías de tracción por parte del MIIT y el Ministerio de Ciencia y Tecnología (MST) se basa en los planes nacionales de ciencia y tecnología (proyectos especiales, fondos) y otros tipos generales de apoyo a la investigación y el desarrollo de baterías de tracción para lograr una energía específica única de más de 300 Wh/kg en 2020, mejorar continuamente el rendimiento de los productos y acelerar la instalación y aplicación de productos de alto nivel. El objetivo era animar a las principales empresas de baterías de tracción a colaborar con recursos superiores en las fases anteriores y posteriores, concentrarse en los avances en tecnologías clave de materiales y componentes, celdas y sistemas de baterías, mejorar considerablemente el rendimiento y la seguridad de los productos de baterías de tracción y esforzarse por lograr una unidad única de 350 Wh/kg y la industrialización y la aplicación en vehículos de nuevos productos de iones de litio con un sistema de 260 Wh/kg.
- (232) El plan también prevé un aumento del apoyo político, basándose en el papel rector de la inversión pública en capital social, fomentando el uso del capital social para establecer fondos de desarrollo de la industria de las baterías de tracción y aumentando el apoyo a la tecnología de industrialización de las baterías de tracción. Según el plan, si los productos de baterías de tracción cumplen las condiciones, estarán exentos del impuesto sobre el consumo con arreglo a la normativa; si las empresas de baterías de tracción cumplen las condiciones, disfrutarán de políticas fiscales preferenciales para las empresas de alta tecnología, la transferencia de tecnología y el desarrollo tecnológico con arreglo a la normativa.

Decimocuarto Plan Quinquenal Nacional

- (233) Sin desviarse de la estrategia *Made in China 2025*, el Decimocuarto Plan Quinquenal Nacional⁽⁶⁷⁾ para el período comprendido entre 2021 y 2026 demuestra que la política de las autoridades chinas de priorizar y apoyar el sector de los NEV continuó y que, de hecho, está creciendo. En virtud del artículo IX del Plan, las autoridades chinas se comprometieron a «elevar el valor añadido de las industrias estratégicas emergentes hasta más del 17 % del PIB». Para el sector de los NEV, como una de las industrias emergentes estratégicas, ese compromiso implica «realizar avances en tecnologías clave como las baterías de tracción de alta seguridad, los motores de propulsión de alta eficiencia y sistemas de potencia de alto rendimiento para vehículos propulsados con energías alternativas y acelerar la I+D de componentes clave, como las plataformas tecnológicas básicas para vehículos inteligentes (conectados), sistemas de software y hardware, chasis de accionamiento asistido y terminales inteligentes»⁽⁶⁸⁾.
- (234) Dada la naturaleza del sistema de planificación chino, todas las autoridades pertinentes deben hacer un seguimiento y aplicar los planes de nivel superior, esto es, el Decimosegundo, Decimotercer y Decimocuarto Plan Quinquenal Nacional. Los Planes Nacionales establecen obligaciones expresas a este respecto, como el artículo LXV del Decimocuarto Plan Quinquenal Nacional, según el cual las autoridades chinas «reforzarán la organización, la coordinación y la supervisión de la aplicación del presente Plan y establecerán y mejorarán el seguimiento y la evaluación de su planificación y aplicación, la garantía de las políticas y los mecanismos de evaluación y supervisión». En consecuencia, las autoridades de nivel inferior «deben crear un entorno político, un entorno institucional y un entorno jurídico favorables. Los Planes Anuales aplicarán los objetivos de desarrollo y las tareas clave propuestas en el presente Plan»⁽⁶⁹⁾.
- (235) Fundamentalmente, las autoridades chinas se comprometen inequívocamente a proporcionar ayuda financiera, así como ayuda en forma de otros factores de producción, como la tierra, a los proyectos y sectores que el Plan identifica: «[n]os adheriremos al principio del plan que determina la dirección, con el gasto fiscal como garantía, la financiación como apoyo y la coordinación con otras políticas. [...] Perseveraremos en hacer que el gasto fiscal público obedezca y sirva a las políticas públicas; mejoraremos la ayuda financiera para las principales tareas estratégicas nacionales; reforzaremos la coordinación de los planes financieros a mediano plazo y los presupuestos anuales, los planes de inversión del gobierno y la implementación de este Plan; y priorizaremos los fondos fiscales centrales para las principales tareas y los principales proyectos de ingeniería que el Plan identifica. Insistiremos en que los proyectos se ajusten al Plan y en que los fondos y factores de producción se ajusten a los proyectos; desarrollaremos una lista de los principales proyectos de ingeniería basados en este Plan; simplificaremos los procedimientos de aprobación para los proyectos incluidos en la lista; y velaremos por que se dé prioridad a la planificación de la selección del sitio, el suministro de tierra y las necesidades de capital. El Estado garantiza de manera unificada las necesidades de terrenos para grandes proyectos de ingeniería individuales»⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁷⁾ Véase: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. La traducción al inglés está disponible en: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

⁽⁶⁸⁾ Véase el artículo XI, cuadro 4, del Plan.

⁽⁶⁹⁾ Véase el artículo LXV, sección 1, del Plan.

⁽⁷⁰⁾ Véase el artículo LXV, sección 3, del Plan.

- (236) Por lo tanto, este mandato de ejecución da lugar a la puesta en marcha de toda una red de instrumentos políticos adicionales por parte de las autoridades públicas pertinentes, en particular el plan sectorial nacional a largo plazo, a saber, el Plan de desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas (2021-2035) ⁽⁷¹⁾, que sustituyó al Plan 2012-2020 correspondiente, tal como se establece en los considerandos 216 a 224.

Plan de desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas (2021-2035)

- (237) El Plan de desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas determina la siguiente visión: «De aquí a 2025, la competitividad del mercado chino de los vehículos propulsados con energías alternativas mejorará significativamente, se lograrán avances importantes en tecnologías clave como las baterías de tracción, los motores de propulsión y los sistemas operativos de los vehículos, y el nivel de seguridad se mejorará de forma integral. El consumo medio de electricidad de los nuevos vehículos eléctricos puros de pasajeros habrá bajado de los 12,0 kWh/100 km, el volumen de ventas de vehículos propulsados con energías alternativas habrá alcanzado aproximadamente el 20 % de las ventas totales de vehículos nuevos, y los vehículos plenamente autónomos habrán logrado una aplicación comercial en áreas limitadas y escenarios específicos, y la comodidad de los servicios de recarga e intercambio habrá mejorado significativamente» ⁽⁷²⁾.
- (238) Para lograr este objetivo, el Plan enumera varias medidas que deben adoptarse. Algunos de ellas prevén un apoyo gubernamental horizontal a la industria, como «mejorar la capacidad de apoyo de servicios públicos como la transferencia de tecnología, los servicios de información, la formación de talentos, la financiación de proyectos y los intercambios internacionales» ⁽⁷³⁾, «emprender de manera eficaz políticas de subvenciones financieras» ⁽⁷⁴⁾ o «[a]plicar políticas fiscales preferenciales relacionadas con los vehículos propulsados con energías alternativas» ⁽⁷⁵⁾. Otras se centran en componentes específicos de los vehículos o en elementos concretos de la cadena de valor de los NEV, como «[f]omentar que las empresas mejoren la capacidad de garantizar recursos clave como el litio, el níquel, el cobalto y el platino», «[r]eforzar la interacción energética entre los vehículos propulsados con energías alternativas y la red» ⁽⁷⁶⁾, «[a]celerar la construcción de infraestructuras de recarga y sustitución» ⁽⁷⁷⁾ o «[a]poyar el uso de los emplazamientos e instalaciones existentes para prestar servicios integrados de suministro de petróleo, gas, hidrógeno y electricidad» ⁽⁷⁸⁾.

Dictámenes de implementación de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma sobre el refuerzo de los vehículos propulsados con energías alternativas

- (239) En enero de 2024, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma publicó una serie de recomendaciones en materia de reforma sobre la integración de los NEV en la planificación de la red eléctrica de China. Además de la interacción entre el vehículo y la red, estas recomendaciones también incluyen el fomento de la innovación y la unificación de normas en el sector de los NEV a fin de «promover la investigación de tecnologías clave y equipos básicos, reforzar el papel esencial de la innovación empresarial y liderar el desarrollo con innovación. Acelerar la formulación y revisión de normas y liderar el desarrollo colaborativo y normalizado de la industria» ⁽⁷⁹⁾.

Planes provinciales y municipales

- (240) Las medidas de apoyo especificadas en el Plan de desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas (2021-2035) se reflejan (y se traducen en orientaciones más precisas) en los correspondientes planes provinciales y municipales ⁽⁸⁰⁾.
- (241) Los planes provinciales proporcionan más información sobre la forma en que los objetivos de los planes centrales deben traducirse en políticas dentro de cada una de las provincias, adoptando la forma de medidas, como se muestra a continuación.

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

⁽⁷²⁾ Véase el capítulo II, sección 3, del Plan.

⁽⁷³⁾ Véase el capítulo III, sección 3, del Plan.

⁽⁷⁴⁾ Véase el capítulo VIII, sección 1, del Plan.

⁽⁷⁵⁾ Véase el capítulo VIII, sección 2, del Plan.

⁽⁷⁶⁾ Véase el capítulo V, sección 1, del Plan.

⁽⁷⁷⁾ Véase el capítulo VI, sección 1, del Plan.

⁽⁷⁸⁾ Véase el capítulo VI, sección 3, del Plan.

⁽⁷⁹⁾ Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma y otros departamentos sobre el fortalecimiento de los vehículos propulsados con energías alternativas, «Dictámenes de aplicación para la integración e interacción con la red eléctrica», Desarrollo y reforma de la energía (2023), n.º 1721. Disponible en https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.

⁽⁸⁰⁾ Como se reconoce en las normas de gestión de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de 2018 aplicables a los proyectos de inversión en automóviles. De conformidad con el artículo 38: las autoridades locales a todos los niveles no obstaculizarán la competencia justa en el mercado, se centrarán en proporcionar a los proyectos de inversión en automóviles condiciones fiscales, de capital, de tierras y otras condiciones preferenciales.

- (242) Por ejemplo, el control gubernamental general sobre la industria se proporciona en el plan de desarrollo del Decimocuarto Plan Quinquenal para la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas en la provincia de Anhui: «Orientación gubernamental, liderazgo en el mercado. Aprovechar plenamente el papel del Gobierno en diversos aspectos, como el diseño de alto nivel, la construcción de plataformas, la demostración, la aplicación y la promoción, etc. Reforzar el apoyo político y crear aún más un entorno que oriente los factores de producción de alta gama para concentrarlos en la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas. Guiados por la demanda del mercado, aprovechar plenamente el papel decisivo del mercado en lo que respecta a la asignación de recursos, reforzar la posición clave de las empresas en la selección de las vías tecnológicas y la disposición de la capacidad de fabricación de productos, fomentar una mejor combinación de un mercado eficiente con una administración favorable y establecer un entorno de desarrollo dinámico»⁽⁸¹⁾.
- (243) Este plan provincial proporcionaba, además, metas de producción detalladas: «Esforzarse por garantizar que, de aquí a 2025, la escala de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas de la ciudad supere los 700 000 millones CNY y la capacidad de producción de vehículos completos supere los 3 millones, amparar 10 empresas con una escala de 10 000 millones CNY y garantizar que el valor y el volumen de producción ocupen el primer lugar en el país. Desarrollar un sistema para la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas y sus piezas con un ordenamiento integral y una estructura razonable; la capacidad de producción anual de baterías superará los 300 GWh y la capacidad de producción anual de sistemas de motores de propulsión superará los 3 millones de unidades»⁽⁸²⁾, así como también apoyo a la inversión en instalaciones y proyectos: «Esforzarnos por construir de aquí a 2025, a nivel nacional, un centro de innovación de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas, cinco centros públicos de innovación, y amparar un proyecto de innovación de modelo de negocio, así como diez nuevas plataformas de innovación que trasciendan el nivel provincial de aquí a 2025»⁽⁸³⁾.
- (244) Además, el plan de desarrollo de alta calidad del Decimocuarto Plan Quinquenal para la industria del automóvil en la provincia de Anhui establece un apoyo a la inversión en parques industriales: «Acelerar y promover la construcción del Parque Industrial de Vehículos Eléctricos Inteligentes de Xinqiao y crear una agrupación industrial de vehículos eléctricos inteligentes de primera categoría con una cadena industrial completa que incorpore la I+D y la fabricación, la demostración y aplicación, así como la industria y los servicios de apoyo. Apoyar la planificación y el diseño del desarrollo a largo plazo de NIO en torno al Parque Industrial de Xinqiao, y establecer equipos de I+D, fabricación, comercialización y gestión dentro del parque. Crear el Centro de I+D e Innovación de NIO, llevar a cabo una investigación y desarrollo innovadores relacionados con vehículos completos, componentes básicos y conducción autónoma, y crear una cadena de innovación líder y competitiva a nivel mundial; atraer al personal de I+D y a los trabajadores técnicos y esforzarse por crear un lugar innovador que reúna talentos de alto nivel. (...) Una vez finalizado el parque, se estima que la capacidad final de producción de vehículos será de 1 millón de vehículos al año y la capacidad de producción de baterías será de 100 GWh al año»⁽⁸⁴⁾.
- (245) Asimismo, amplió aún más la promoción de las exportaciones: «Apoyar el comercio electrónico de las empresas que suministran componentes, construir almacenes públicos en el extranjero para productos de exportación y compartir canales con los mercados extranjeros y sistemas de apoyo a los servicios. Crear herramientas, tales como plataformas comerciales de importación y exportación, parques industriales en el extranjero y parques comerciales y guiar el desarrollo de agrupaciones de empresas chinas de inversión en el extranjero. (...) De aquí a 2025, Chery Automobile exportará 500 000 vehículos con un valor de exportación de 5 000 millones USD. Alentar a Chery Automobile para mejorar aún más su competitividad internacional, (...) centrarse en la expansión en mercados estratégicos como Europa, América del Norte y los países de la ASEAN (...). Apoyar a NIO para expandirse en el mercado europeo. Alentar a NIO a aplicar el «Plan Marco Polo», adoptar una senda de desarrollo diferenciada y convertir el «Modelo NIO China» en el «Modelo NIO Internacional» de acuerdo con las condiciones locales. (...) Apoyar a NIO para que siga expandiéndose en el mercado europeo, para su expansión en cinco mercados nacionales de aquí a 2025 y para que seleccione oportunidades para construir fábricas en el extranjero»⁽⁸⁵⁾.
- (246) El Decimocuarto Plan Quinquenal para el desarrollo de alta calidad del sector manufacturero de la provincia Guangdong prevé el control gubernamental de la distribución geográfica de la industria de los NEV: «Confiar en Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu y otras ciudades y acelerar el ritmo de desarrollo de los vehículos propulsados con energías alternativas. Guangzhou acelerará la construcción de centros de producción de vehículos propulsados con energías alternativas y promoverá la rápida industrialización de modelos de este tipo de vehículos. Shenzhen, con el distrito de Pingshan como núcleo, construirá un centro a nivel nacional de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas. Zhuhai, con el distrito de Jinwan como núcleo, se centrará en el desarrollo de la fabricación de vehículos propulsados con energías alternativas completos, materiales para baterías de litio, grupos motopropulsores, equipos de carga y componentes clave de los vehículos propulsados con energías alternativas»⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸¹⁾ Decimocuarto Plan Quinquenal de Hefei para el desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas. Disponible en <https://www.ahchanye.com/zc/24046.html>. Véase el capítulo II, sección 2.

⁽⁸²⁾ Capítulo II, sección 3. Para los principales indicadores de desarrollo, véase el cuadro 1 del Plan.

⁽⁸³⁾ Véase la nota anterior.

⁽⁸⁴⁾ Plan de desarrollo de alta calidad del Decimocuarto Plan Quinquenal de la provincia de Anhui para la industria del automóvil, disponible en <http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf>. Véase el capítulo III, sección 1, columna 1.

⁽⁸⁵⁾ Véase el capítulo VI, sección 2, proyecto 9.

⁽⁸⁶⁾ Decimocuarto Plan Quinquenal para el desarrollo de alta calidad del sector manufacturero de la provincia Guangdong. Disponible en http://www.gd.gov.cn/zw/gk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Véase el capítulo III, sección 1, columna 4.

- (247) Además, el Decimocuarto Plan Quinquenal para el desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas en la provincia de Guizhou establece un apoyo para los proyectos clave relacionados con las partes y los componentes: «Apoyar la creación de proyectos *clave*. Acelerar y fomentar el proyecto de baterías de tracción de BYD en Guiyang con una producción anual de 10 GWH; el proyecto de baterías de tracción propulsadas con energías alternativas de Evergrande (primera fase); el proyecto de pilas de hidrógeno de Dongfang Electric; los proyectos de 30 000 toneladas/año de baterías de litio-ferrofosfato y los proyectos de apoyo a la construcción, así como su proyecto de transformación y expansión técnica de fabricación inteligente de 20 000 toneladas/año de baterías de litio-ferrofosfato; el proyecto de transformación técnica y reciclado de 50 000 toneladas/año de residuos de baterías de vehículos propulsados con energías alternativas de Anda Technology; la producción anual de Wuchuan Automobile de 1 millón de toneladas de proyectos de fundición a presión de aleación de aluminio para automóviles; el proyecto de la línea de producción de moldes de frenos de automóviles de Baike; y una serie de proyectos clave, como el proyecto del centro para la agrupación industrial de fabricación aeroespacial inteligente de Guizhou en la zona de desarrollo económico y tecnológico de Guiyang, y el proyecto de construcción de la línea de producción de nuevos materiales de Zhenhua con una producción anual de 12 000 toneladas de materiales catódicos de baterías de iones de litio (fase Shawen II)»⁽⁸⁷⁾.
- (248) Otros planes provinciales y municipales también mencionan el desarrollo de industrias estratégicas emergentes, entre las que se mencionan los vehículos eléctricos, como Pekín⁽⁸⁸⁾, Shanghái⁽⁸⁹⁾, Tianjín⁽⁹⁰⁾, Jiangsu⁽⁹¹⁾ y Shaanxi⁽⁹²⁾.
- (249) También se prevé apoyo para empresas de NEV específicas en algunos de los Planes Quinquenales provinciales, como en el Plan de implementación para la aceleración del desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas de Shanghái: «Apoyar a SAIC Motor en el desarrollo de vehículos propulsados con energías alternativas. Para 2025, las ventas de vehículos de pasajeros de marca propia y vehículos propulsados con energías alternativas representarán más del 30 %, y las ventas de vehículos propulsados con energías alternativas del grupo representarán más del 20 %, lo que garantizará que la tecnología básica esté bajo control independiente, así como una posición global de fortaleza y liderazgo nacional. Alentar a las empresas nacionales y extranjeras fuertes con tecnología punta a que inviertan en la fabricación de vehículos completos y en proyectos de I+D en Shanghái»⁽⁹³⁾.
- (250) Las empresas líderes de NEV, y específicamente de BEV, a menudo se señalan en los planes provinciales y municipales como modelos para un mayor desarrollo de la industria mediante apoyo del gobierno. En el Plan de creación de marca para la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas en el distrito de Pingshan, Shenzhen⁽⁹⁴⁾, BYD y Kaiwo New Energy Automobile Group se identifican como la base para la implementación del ordenamiento «Sede central I+D + Fabricación de alta gama»: «Apoyarse en las sólidas capacidades de investigación y desarrollo de las empresas de vehículos propulsados con energías alternativas de alta calidad en el distrito de Pingshan, como BYD y Kaiwo; reforzar la construcción de colegios y universidades, instituciones de investigación, laboratorios nacionales clave, laboratorios nacionales de ingeniería y centros de ingeniería; y mejorar la innovación a nivel regional. Complementar la cadena de innovación en torno a la cadena de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas, y mejorar las cadenas de la industria en fases anteriores y posteriores de vehículos propulsados con energías alternativas, baterías, fuentes de alimentación de comunicación (UPS), cargadores y cables, supercondensadores, productos químicos semiconductores, etc. para formar una cadena industrial completa. Asegurar un alto grado de agrupación de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas, seguir construyendo e introduciendo una serie de plataformas de innovación de la industria tecnológica que apoyen estrechamente la I+D y la fabricación de vehículos propulsados con energías alternativas, y acelerar la construcción de un sistema de innovación tecnológica que integre profundamente la producción, la formación, la investigación y la aplicación. Concentrarse en «integrar la sede, la I +D y la producción», desarrollar acciones para que las empresas cotizadas arraiguen, así como acciones para que las empresas clave establezcan su crecimiento, y acelerar la formación de un diseño funcional de «sede de I+D + fabricación de alta gama»⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁷⁾ Decimocuarto Plan Quinquenal de la provincia de Guizhou para el desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas. Disponible en <https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml>. Véase el capítulo III, sección 3, columna 3.

⁽⁸⁸⁾ Recomendaciones del Comité Municipal del Partido de Pekín sobre la formulación del Decimocuarto Plan Quinquenal y los objetivos a largo plazo para 2035. Disponible en https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

⁽⁸⁹⁾ Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo Económico y Social Nacional de Shanghái y borrador de los objetivos a largo plazo para 2035. Disponible en <https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf>.

⁽⁹⁰⁾ Gobierno Popular Municipal de Tianjín sobre la emisión del Decimocuarto Plan Quinquenal de Tianjín para el Desarrollo Económico y Social Nacional y el borrador de la Visión 2035. Disponible en https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

⁽⁹¹⁾ Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo Económico y Social Nacional de Jiangsu y borrador de los objetivos a largo plazo para 2035. Disponible en <http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf>.

⁽⁹²⁾ Borrador del Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo Económico y Social Nacional de la provincia de Shaanxi y objetivos a largo plazo para el año 2035. Disponible en http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

⁽⁹³⁾ Plan de implementación para la aceleración del desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas de Shanghái (2021-2025). Disponible en <https://app.shetc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm>. Véase el capítulo II, sección 2, punto 1.

⁽⁹⁴⁾ Disponible en https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

⁽⁹⁵⁾ Véase el capítulo IV, sección 1, punto 3.

Plan de trabajo para el crecimiento estable de la industria automovilística (2023-2024)

- (251) En agosto de 2023, el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información y otros siete departamentos emitieron el Plan de trabajo para estabilizar el crecimiento de la industria automovilística (2023-2024) ⁽⁹⁶⁾, con el fin de establecer los principales objetivos para el desarrollo económico de la industria automovilística. Entre las medidas previstas, la primera hace referencia al impuesto sobre el consumo de vehículos propulsados con energías alternativas y exige la aplicación de «políticas preferenciales existentes, como el impuesto sobre vehículos y buques y el impuesto sobre la compra de vehículos para los vehículos propulsados con energías alternativas; realizar una buena compensación y revisión de los fondos de subvenciones para vehículos propulsados con energías alternativas; y ampliar activamente el porcentaje de consumo personal de vehículos propulsados con energías alternativas». Además de eso, el anuncio también contiene instrucciones para aumentar el apoyo político a los vehículos propulsados con energías alternativas, tales como: «Aplicar políticas fiscales preferenciales en materia de compra de vehículos para los vehículos propulsados con energías alternativas con objeto de estabilizar las expectativas del sector. Fomentar el uso del capital social para establecer fondos de desarrollo de la industria automovilística y aumentar el apoyo a la investigación de tecnologías básicas. Utilizar diversos instrumentos financieros, como el crédito, los bonos y los seguros, para apoyar el desarrollo empresarial».
- (252) Por consiguiente, existen numerosas pruebas documentadas que demuestran el apoyo político para el desarrollo acelerado del sector de los BEV.
- (253) Si se consideran los planes y programas anteriormente expuestos, queda claro que el sector de los BEV se considera clave o estratégico, y que las autoridades chinas fomentan activamente su desarrollo como objetivo estratégico. Se ha demostrado que el sector de los BEV es de suma importancia para las autoridades chinas y que recibe apoyo político para su desarrollo acelerado. Incluidos desde insumos vitales hasta el producto final. Sobre la base de los documentos políticos mencionados en esta sección, la Comisión concluyó que las autoridades chinas intervienen en el sector de los BEV para aplicar las políticas correspondientes, y que interfieren en el libre juego de las fuerzas del mercado en este sector, en particular con diversas medidas de promoción y apoyo y pasos clave en su producción y venta.

3.3. No cooperación parcial y uso de los datos disponibles

3.3.1. *Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con las autoridades chinas*

- (254) Aunque las autoridades chinas respondieron a determinadas solicitudes de información de la Comisión durante la investigación, hubo casos notables de escasa cooperación. En concreto, en su respuesta al cuestionario gubernamental, las autoridades chinas no facilitaron información esencial relativa a la preparación, el seguimiento y la aplicación de diversos regímenes. Todos estos elementos críticos se documentaron meticulosamente en la carta enviada a las autoridades chinas con arreglo al artículo 28. Las autoridades chinas respondieron con observaciones, que la Comisión abordó en las secciones que figuran a continuación.

3.3.1.1. *Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con los préstamos preferenciales*

- (255) Con el fin de obtener la información necesaria de las instituciones financieras de China y por razones de conveniencia administrativa, la Comisión pidió a las autoridades chinas que enviaran un cuestionario específico a cualquier institución financiera que hubiera concedido préstamos o créditos a la exportación a las empresas incluidas en la muestra.

⁽⁹⁶⁾ Anuncio del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información y otros siete departamentos sobre la emisión del Plan de trabajo para estabilizar el crecimiento en la industria automovilística (2023-2024). Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

- (256) Las autoridades chinas consideraron que la solicitud que recibieron de la Comisión de remitir el cuestionario específico infringía el artículo 12, apartados 1 y 9, del Acuerdo SMC. Consideró que la obligación de llevar a cabo la investigación y recopilar información de las instituciones financieras recae en la autoridad investigadora y no puede solicitar a las autoridades chinas que envíen los cuestionarios a las instituciones financieras partiendo de la presunción de que estas entidades son organismos públicos. Alegó que este supuesto enfoque era incompatible con el artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC. Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión ya tenía acceso a la lista de bancos comerciales de los productores exportadores incluidos en la muestra y que podría haber enviado los cuestionarios directamente a las instituciones financieras en cuestión.
- (257) Las autoridades chinas declararon además que no se notificó adecuadamente a las instituciones financieras la información que se les exigía, que no se les concedió un plazo de treinta días para facilitar la información solicitada y que tampoco se les ofreció una amplia oportunidad de facilitar la información pertinente por escrito en el sentido del artículo 12, apartado 1, del Acuerdo SMC. Además, las autoridades chinas también consideraron que los miembros del personal de dichos bancos comerciales no están autorizados a revelar secretos de Estado o secretos comerciales de los que hayan tenido conocimiento en el desempeño de su trabajo, de conformidad con el artículo 53 de la Ley sobre bancos comerciales, por lo que no pueden responder al cuestionario.
- (258) La Comisión no estuvo de acuerdo con esta opinión. En primer lugar, la Comisión considera que la información solicitada a las entidades de propiedad estatal se encuentra a disposición de las autoridades chinas cuando estas son el accionista principal o mayoritario de dichas entidades. Además, aunque la Comisión no asumió en modo alguno que las entidades sean organismos públicos, consideró que las autoridades chinas también tienen la autoridad necesaria para interactuar con las instituciones financieras incluso cuando no son de propiedad estatal, ya que todas ellas son competencia de la Administración Nacional de Regulación Financiera («NFRA»), que sustituyó a la Comisión de Regulación Bancaria y de Seguros de China («CBIRC») ⁽⁹⁷⁾ en 2023. A este respecto, el hecho de que la Comisión pudiera ponerse en contacto con las entidades financieras afectadas carece de pertinencia. La forma y las modalidades de recogida de la información necesaria quedan a discreción de la autoridad investigadora ⁽⁹⁸⁾. La Comisión también señaló que las autoridades chinas habían enviado el cuestionario a determinados bancos en investigaciones anteriores ⁽⁹⁹⁾ sin cuestionar el enfoque adoptado por la Comisión. Además, por lo que se refiere a la información solicitada y al plazo para presentar una respuesta al cuestionario, la Comisión no recibió ninguna solicitud de aclaración ni de prórroga del plazo de ninguna entidad financiera. El Banco de Exportación e Importación de China («Banco EXIM»), que respondió al cuestionario, tampoco solicitó ninguna aclaración.
- (259) La Comisión señaló además que las autoridades chinas enviaron el cuestionario exclusivamente al Banco EXIM. La Comisión también señaló que el Banco EXIM fue el único banco que respondió al cuestionario tras recibirlo de las autoridades chinas. Este respondió al cuestionario en el plazo ampliado acordado. Aunque el cuestionario era deficiente, la Comisión observó que el Banco EXIM tenía muchas oportunidades de facilitar la información pertinente por escrito. Así pues, la Comisión concluyó que, si las autoridades chinas hubieran enviado el cuestionario a otras instituciones financieras, es probable que la Comisión hubiera recibido más respuestas.
- (260) La Comisión no envió su cuestionario al personal de las instituciones financieras, sino a las propias instituciones. En cualquier caso, el hecho de que determinada información pueda considerarse secreto de Estado o comercial es irrelevante en el marco de un procedimiento antisubvenciones dado el trato de confidencialidad otorgado a cualquier información presentada considerada confidencial. Además, se pidió a los productores incluidos en la muestra que proporcionaran una autorización bancaria que concediera autorización expresa a los representantes de la Comisión para revisar todos los documentos ⁽¹⁰⁰⁾ relativos a los préstamos concedidos por las distintas instituciones financieras. Algunos de los grupos incluidos en la muestra proporcionaron la autorización solicitada para determinados tipos de préstamos.

⁽⁹⁷⁾ La NFRA sustituyó a la Comisión de Regulación Bancaria y de Seguros de China («CBIRC») en 2023.

⁽⁹⁸⁾ Informe del Grupo Especial, *China – Productos de pollos de engorde (artículo 21.5 – EE. UU.)*, apartados 7.229-7.231. WT/DS427

⁽⁹⁹⁾ Véase el considerando 139 en DO L 325 de 5.12.2013, p. 88, y el considerando 48 en DO L 283 de 12.11.2018, p. 7.

⁽¹⁰⁰⁾ Tales como, pero no limitado a: contratos de préstamo, solicitudes de préstamo, evaluación interna del banco sobre la solicitud de préstamo, documentos de aprobación del préstamo.

- (261) Como se menciona en el considerando 259, la Comisión solo recibió una respuesta al cuestionario del Banco EXIM. La respuesta al cuestionario solo contenía información sobre la estructura corporativa, la gobernanza y la propiedad. Por lo que se refiere a la propiedad, el Banco EXIM no estaba en condiciones de proporcionar información adicional sobre la participación de uno de sus accionistas; a saber, Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., que poseía cerca del 90 % de sus acciones. El Banco EXIM no facilitó ninguna información sobre los préstamos (u otros instrumentos de financiación) a los productores incluidos en la muestra. A falta de respuesta de ninguna institución financiera, la Comisión no recibió ninguna información verificable específica de empresas en relación con la financiación preferente.
- (262) A falta de tal información, la Comisión consideró que no había recibido información crucial pertinente para este aspecto de la investigación. Por lo tanto, la Comisión informó a las autoridades chinas de que, con arreglo al artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base, podría tener que recurrir a los datos disponibles para examinar la existencia y el alcance de las presuntas subvenciones concedidas a través de financiación preferente.
- (263) Los productores exportadores incluidos en la muestra notificaron la emisión de bonos verdes y bonos de titulización de activos durante la investigación. Si bien estos bonos son solo una variación de los bonos ya sujetos a medidas compensatorias en investigaciones anteriores como parte del programa de préstamos preferenciales, parecía que se regían por un marco legislativo y reglamentario específico de las industrias ecológicas, al que pertenece el sector de los BEV. La Comisión identificó más de diez documentos legislativos y reglamentarios, como NDRC: *Guidelines on the Issuance of Green Bonds* [«CNDR: Directrices sobre la emisión de bonos verdes»; documento en inglés], *the Green Bonds Supporting Project Catalogue (2021 Edition) issued by the three ministries and commissions including the People's Bank of China* [«el Catálogo de proyectos que pueden optar a apoyo de los bonos verdes (edición de 2021) publicado por los tres ministerios y comisiones, incluido el Banco Popular de China»; documento en inglés] y *Announcement of the People's Bank of China [2015] No. 39 on the Issuance of Green Financial Bonds in the Interbank Bond Market* [«Anuncio del Banco Popular de China (2015) n.º 39 sobre la emisión de bonos financieros verdes en el mercado interbancario de bonos»; documento en inglés] relativos a estos bonos específicos, y pidió a las autoridades chinas que explicaran el marco regulador para la emisión y gestión de la financiación verde y los bonos de titulización de activos, así como el papel de cada uno de los agentes implicados, incluidas las empresas de financiación de automóviles. Las autoridades chinas se negaron a facilitar esta información alegando que la solicitud de la Comisión no proporcionaba una descripción completa del programa y que el Memorándum sobre la suficiencia de las pruebas no aportaba ninguna prueba de contribución financiera, beneficio y especificidad en lo que respecta a dichos bonos. Además, durante la inspección *in situ*, las autoridades chinas se negaron a abordar este tema concreto y a responder a las preguntas de la Comisión.
- (264) La Comisión señaló que la concesión de financiación preferente mediante la emisión de bonos figuraba en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas y que las autoridades chinas no cuestionaron la existencia de dicho sistema antes del inicio de la investigación. La Comisión también consideró que los bonos verdes y los bonos de titulización de activos son solo una variación de este sistema que es similar en la mayoría de los aspectos.
- (265) El 21 de mayo de 2024, las autoridades chinas presentaron observaciones sobre la carta de la Comisión de 8 de mayo de 2024 en la que indicaba su intención de aplicar los datos disponibles de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base («carta del artículo 28»).
- (266) En respuesta a la solicitud de remitir el apéndice A a las instituciones financieras, las autoridades chinas alegaron que la Comisión debía dirigir directamente sus solicitudes de información a las entidades pertinentes. Además, las autoridades chinas alegaron que las instituciones financieras son entidades económicas independientes y no están afiliadas a ellas. Además, las autoridades chinas alegaron que el apéndice A exige información confidencial y sensible a las empresas.
- (267) La Comisión no estuvo de acuerdo con esta opinión. En primer lugar, la Comisión considera que la información que solicitaba a las entidades de propiedad estatal (empresas o instituciones públicas y financieras) se encuentra a disposición de las autoridades chinas en el caso de todas las entidades en las cuales son ellas el accionista principal. Efectivamente, de conformidad con la Ley sobre los Activos Estatales de las Empresas de la RPC⁽¹⁰¹⁾, las agencias de supervisión y administración de activos de propiedad pública, establecidas por la Comisión de supervisión y administración de activos públicos del Consejo de Estado y los gobiernos locales del pueblo, ejercen el cometido y asumen las responsabilidades del aportador de capital de una empresa con inversión pública, en nombre del Gobierno. Por lo tanto, dichas agencias están facultadas para percibir el rendimiento de los activos,

⁽¹⁰¹⁾Ley de la República Popular China sobre los Activos Estatales de las Empresas, Decreto n.º 5 del Presidente de la República Popular China, 28 de octubre de 2008, artículos 11 y 12.

participar en la toma de decisiones fundamentales y seleccionar el personal que gestiona las empresas con inversión del Estado. Además, de conformidad con el artículo 17 de la mencionada Ley sobre los Activos Estatales de las Empresas, las empresas con inversión del Estado tienen que aceptar la administración y la supervisión por los poderes públicos y por los departamentos y las agencias gubernamentales competentes, así como la supervisión pública, y han de rendir cuentas a los aportadores de capital.

- (268) Las autoridades chinas tienen también las atribuciones necesarias para establecer un diálogo con las instituciones financieras, aunque no sean de propiedad estatal, puesto que estas están sujetas a la jurisdicción de la Comisión de Regulación Bancaria de China. Por ejemplo, de conformidad con los artículos 33 y 36 de la Ley de Supervisión Bancaria ⁽¹⁰²⁾, la NFRA posee la autoridad de exigir a todas las instituciones financieras con sede en China que presenten información, como estados financieros, informes estadísticos e información relativa a las operaciones empresariales y la gestión. La NFRA puede asimismo ordenar a las instituciones financieras que hagan pública determinada información.
- (269) Las autoridades chinas alegaron haber explicado el mecanismo de formación de tipos preferentes de préstamo y mencionaron la falta de claridad en relación con la solicitud de la Comisión de información relativa al sistema de gestión de créditos y evaluación de préstamos. En cuanto a los bonos verdes, las autoridades chinas alegaron que las solicitudes de la Comisión también adolecían de falta de claridad y precisión, lo que les impidió dar una respuesta exacta.
- (270) La Comisión consideró que las observaciones carecían de fundamento. La Comisión formuló reiteradamente preguntas claras y pertinentes específicas sobre las que las autoridades chinas se negaron a facilitar información pertinente. Las autoridades chinas no facilitaron la información necesaria que pudiera permitir la comprensión del mecanismo de formación del tipo preferente de préstamo y respaldar la respuesta de las autoridades chinas a este respecto. Del mismo modo, las autoridades chinas no proporcionaron la base jurídica ni el marco reglamentario del Sistema de Gestión de Créditos y Evaluación de Préstamos. Además, en su solicitud de información, la Comisión se refirió a varios documentos oficiales específicos relativos a los bonos verdes y las empresas de financiación de automóviles, para los que las autoridades chinas no proporcionaron el marco jurídico y reglamentario, ni estaban dispuestas a explicar qué constituye un bono verde a pesar de su mención en documentos oficiales.
- (271) Por lo que se refiere al Banco EXIM, las autoridades chinas alegaron que la información solicitada no podía considerarse necesaria. Además, las autoridades chinas alegaron que la información solicitada contenía secretos comerciales y el Banco EXIM no podía facilitarla. Asimismo, la Comisión debería haber recibido información pertinente de los productores exportadores incluidos en la muestra.
- (272) La Comisión señaló que corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación y no a ninguna de las partes. Además, la información relativa al Banco EXIM está directamente relacionada con el sistema investigado. Por consiguiente, la información solicitada es pertinente y necesaria para que la Comisión evalúe adecuadamente el régimen. Por último, la Comisión recordó que las autoridades chinas no solo tienen una facultad reguladora, sino también responsabilidades en la gestión del Banco EXIM. Por consiguiente, las autoridades chinas no pueden transferir plenamente la responsabilidad de facilitar información a los productores incluidos en la muestra. Por consiguiente, se rechazaron las alegaciones.
- (273) A falta de la información solicitada, la Comisión consideró que no había recibido información crucial pertinente para este aspecto de la investigación. Por lo tanto, la Comisión informó a las autoridades chinas de que, con arreglo al artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base, podría tener que recurrir a los datos disponibles para examinar la existencia y el alcance de las presuntas subvenciones concedidas a través de financiación preferente, incluida la emisión de bonos verdes y bonos de titulación de activos.

3.3.1.2. Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con los insumos

- (274) Con el fin de obtener la información necesaria de los proveedores no vinculados de insumos (piezas, componentes y materias primas) establecidos en China de manera efectiva y para facilitar la administración, la Comisión solicitó a las autoridades chinas que enviaran un cuestionario específico a los proveedores de insumos y a los productores exportadores incluidos en la muestra, tal como le comunicaron los productores exportadores incluidos en la muestra.

⁽¹⁰²⁾ Ley de la República Popular China sobre la Regulación y la Supervisión Bancaria, Decreto n.º 58 del Presidente de la República Popular China, 31 de octubre de 2006.

- (275) Las autoridades chinas consideraron que la solicitud que recibieron de la Comisión de remitir el cuestionario específico infringía el artículo 12, apartados 1 y 9, del Acuerdo SMC. Consideró que la obligación de llevar a cabo la investigación y recopilar información de los proveedores de insumos recae en la autoridad investigadora y no puede solicitar a las autoridades chinas que envíen los cuestionarios a entidades comerciales independientes partiendo de la presunción de que estas entidades son organismos públicos. Alegó que este supuesto enfoque era incompatible con el artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC. Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión ya tenía acceso a la lista de proveedores de los productores exportadores incluidos en la muestra y que podría haber enviado los cuestionarios directamente a estos.
- (276) Las autoridades chinas declararon además que no se notificó adecuadamente a los proveedores de insumos la información que se les exigía, que no se les concedió un plazo de treinta días para facilitar la información solicitada y que tampoco se les ofreció una amplia oportunidad de facilitar la información pertinente por escrito en el sentido del artículo 12, apartado 1, del Acuerdo SMC.
- (277) Además, alegó que podía disuadirse a los proveedores de presentar sus respuestas, que contenían información confidencial, a través de las autoridades chinas, y que el cuestionario no contenía instrucciones sobre la presentación de una versión no confidencial.
- (278) En ese sentido, la Comisión señaló que el cuestionario enviado a las autoridades chinas incluía instrucciones en las que se les pedía que aportaran pruebas de que efectivamente habían remitido el cuestionario a los proveedores de insumos. Las autoridades chinas no aportaron tales pruebas en su respuesta al cuestionario. A falta de tales pruebas, la Comisión consideró que las alegaciones relativas a los aspectos prácticos del cuestionario que debía enviarse a los proveedores de insumos eran discutibles.
- (279) Las autoridades chinas no facilitaron un resumen con los nombres y la estructura de propiedad de los proveedores chinos de insumos investigados, alegando que se trataba de información confidencial o que la información no estaba disponible. A ello se suma que no proporcionaron información detallada sobre la mayoría de las características del mercado interno chino de insumos para BEV, en concreto, el porcentaje de empresas públicas en la producción y el consumo nacionales, el tamaño del mercado interno, las políticas de precios del Estado o de las empresas públicas, los precios reales de los insumos en el mercado interno y las estadísticas.
- (280) Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas sobre los elementos enumerados anteriormente, entre ellos, la estructura del mercado interno, los mecanismos de fijación de precios y los precios, y la participación de las empresas, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación.
- (281) En su respuesta a la carta del artículo 28 de la Comisión, las autoridades chinas se opusieron a la aplicación de los datos disponibles.
- (282) Por lo que se refiere a la información sobre diversas piezas y componentes y materias primas, las autoridades chinas reiteraron su argumento de que no disponía de información sobre los proveedores de piezas y componentes, de que no tenía ningún control sobre los proveedores, de que era imposible obligarlos a cooperar y de que la Comisión debía dirigir sus solicitudes a estos. Además, alegó que la información solicitada por la Comisión era demasiado amplia, no era necesaria para la investigación y que el alcance de la investigación se había ampliado ilegalmente. Del mismo modo, en lo que respecta a la información sobre la Asociación China de la Industria de las Baterías («CBIA»), también alegó que no tenía ningún control sobre la CBIA, que no está formalmente afiliada a las autoridades chinas, y que la Comisión debería presentar sus solicitudes directamente a la asociación.
- (283) Por último, por lo que se refiere a la información sobre la producción, el consumo, la estructura del mercado nacional de proveedores y la elasticidad, las autoridades chinas alegaron que no disponían de los datos.
- (284) La Comisión señaló que corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación y no a ninguna de las partes. La Comisión tampoco puede aceptar el argumento de que la solicitud de información es demasiado amplia, ya que, habida cuenta del número de proveedores y de insumos implicados, la información requiere, por definición, una gran cantidad de datos. Además, por lo que se refiere al argumento de que las autoridades chinas no tienen ningún control sobre los proveedores y, por lo tanto, son imposibles de obligarlos a cooperar, la Comisión se refirió a las razones expuestas en el considerando 278, por las que consideró que estas alegaciones eran irrelevantes.

- (285) Por lo que se refiere a la alegación de ampliación del ámbito de aplicación, la Comisión señaló que este régimen particular ya formaba parte del memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, se incluyó en el anuncio de inicio y en parte de las consultas con las autoridades chinas. Por lo tanto, la información solicitada nunca se amplió más allá del ámbito de aplicación original.
- (286) La Comisión observó en primer lugar que las autoridades chinas no cuestionaron que no facilitaran información sobre ninguna de las demás asociaciones sobre las que la Comisión solicitó información, a saber, la CBIA, la Asociación China de la Industria de la Fabricación de Metales No Ferrosos (CNFA), la Asociación China Industrial de Fuentes de Energía (CIAPS), la Asociación China de la Industria Fotovoltaica (CPIA), la Asociación China de la Industria de Metales No Ferrosos (CNMIA) y la Asociación China de la Industria de Transformación de Metales No Ferrosos (CNMPIA). Además, como se describe en el considerando 278, las autoridades chinas no aportaron pruebas de que hubieran enviado los cuestionarios a los proveedores o a la CBIA. La ausencia de tales pruebas suscita preocupación en cuanto a la cooperación en la investigación. La Comisión tampoco puede aceptar que las autoridades chinas no tuvieran información sobre la estructura de los mercados de los proveedores nacionales. Como se describe en la sección 3.7.2, la Comisión estableció que el Estado tiene acciones en varios proveedores de baterías y litio. Por lo tanto, por las razones expuestas en el considerando 268, el Estado dispone de numerosos medios para recopilar información con el fin de recopilar datos sobre las empresas con inversión estatal. Además, como demuestra el papel directo de la CBIA y de la CIAPS en los mercados de proveedores, el Estado dispone de otros medios para recopilar datos de todas las entidades de propiedad estatal y de otro tipo que operan en los mercados de proveedores. Por último, la recopilación de estadísticas globales sobre consumo, producción, estructura de mercado y precios es inherente a las funciones que normalmente desempeña un Estado soberano. Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas sobre los elementos enumerados anteriormente, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación y que tenía que basarse en los datos disponibles para extraer conclusiones sobre insumos.
- 3.3.1.3. Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas
- (287) La Comisión pidió a las autoridades chinas que cumplimentaran un cuestionario con preguntas específicas sobre la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación del régimen de vehículos propulsados con energías alternativas. En su respuesta, las autoridades chinas no facilitaron la información básica solicitada sobre diferentes elementos, como la preparación, el seguimiento y la aplicación del régimen, así como las estimaciones de las cantidades de vehículos a los que se aplicaba el régimen.
- (288) Las autoridades chinas no divulgaron ningún documento preparatorio (viabilidad, resultados esperados), ni documentos intermedios ni finales (evaluación de los resultados, impacto en el desarrollo de la industria de los BEV, distribución de beneficios entre productores y consumidores). No identificó ni explicó los tipos de registros mantenidos por las autoridades pertinentes en relación con el programa.
- (289) Del mismo modo, las autoridades chinas no facilitaron el calendario de pagos del Gobierno para los BEV vendidos durante el período de investigación. Además, no proporcionó los importes totales de las subvenciones transferidas en relación con las solicitudes de BEV en los últimos cuatro años. Además, no proporcionó la base sobre la que se había reducido la subvención por vehículo a lo largo de los años. Tampoco proporcionó el número de BEV para los que se transfirieron subvenciones desde 2018. Además, las autoridades chinas no pudieron explicar el procedimiento para solicitar los fondos en el caso de los BEV importados.
- (290) Asimismo, las autoridades chinas no pudieron proporcionar lo siguiente: i) cuadros anuales consolidados que indiquen las cantidades pagadas por productor extranjero por modelo importado durante los últimos cuatro años; ii) solicitudes de instrucciones de empresas extranjeras sobre la resolución de la solicitud de fondos de subvenciones fiscales en 2020-2023; iii) el número de BEV importados para los que se transfirieron fondos durante el período de investigación o años anteriores.
- (291) Por último, las autoridades chinas no explicaron si existen regímenes similares a nivel central o provincial.
- (292) Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas sobre todos los elementos enumerados anteriormente, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación.

- (293) En su respuesta a la carta del artículo 28 de la Comisión, las autoridades chinas se opusieron a la aplicación de los datos disponibles.
- (294) Las autoridades chinas alegaron que no tenían acceso a la información relativa a los estudios de viabilidad, los resultados esperados ni los documentos intermedios ni finales.
- (295) Las autoridades chinas alegaron también que la información relativa al calendario de pagos del Gobierno para los BEV vendidos durante el período de investigación, la naturaleza de los registros mantenidos por los gobiernos pertinentes en relación con el programa y el número de BEV por los que se transfirieron subvenciones y las ventas declaradas de BEV, es irrelevante y no necesaria para la presente investigación.
- (296) Por lo que se refiere a la información sobre los importes pagados a los productores extranjeros en el marco del programa por modelo, las autoridades chinas alegaron que no disponían de esta información y que era irrelevante e innecesaria a efectos de la presente investigación.
- (297) La Comisión señaló la extrema improbabilidad de que las autoridades chinas no hayan conservado información sobre los estudios de viabilidad o los resultados esperados de un programa que lleva varios años en vigor, que había sido objeto de múltiples revisiones y ajustes sobre la base de evaluaciones, y que, sobre todo, había implicado cantidades significativas del presupuesto central gestionado por las autoridades chinas. Estas reevaluaciones deben requerir cierta información sobre los resultados previstos y sobre las empresas que se benefician de dichos programas. Por consiguiente, en la medida en que la información se considere necesaria para que la Comisión llegue a sus conclusiones, la Comisión podrá, cuando proceda, utilizar los datos disponibles.
- (298) Por lo que se refiere a la pertinencia de la información, la Comisión señaló que corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación, y no a ninguna de las partes para hacerlo. Además, el régimen de pagos del Gobierno a los productores de BEV basado en sus ventas de BEV, los importes desembolsados a productores nacionales frente a productores extranjeros y los registros mantenidos sobre estos desembolsos tienen una relación directa con el supuesto régimen de subvenciones para su cálculo y determinación de la especificidad, entre otros elementos. Por lo tanto, la información solicitada es pertinente y necesaria para que la Comisión evalúe adecuadamente el régimen.
- (299) Así pues, la Comisión concluyó que tenía que basarse en los datos disponibles para extraer conclusiones sobre la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación del régimen de vehículos propulsados con energías alternativas.

3.3.1.4. Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con las subvenciones / otros programas de subvenciones, incluidos los regímenes de gobierno estatal/regional/local

- (300) La Comisión pidió a las autoridades chinas que facilitaran información sobre los regímenes de subvenciones a nivel nacional, provincial o municipal que confirieron un beneficio a los productores/exportadores del producto investigado durante los tres últimos años naturales anteriores al período de investigación y durante este. Si bien las autoridades chinas no facilitaron ninguna información a este respecto, al parecer no se pusieron en contacto con ninguna autoridad subcentral, ya fuera a nivel provincial o municipal, para recabar la información solicitada.
- (301) En su respuesta a la carta del artículo 28 de la Comisión, las autoridades chinas se opusieron a la aplicación de los datos disponibles.
- (302) Las autoridades chinas alegaron que carecían de control de las subvenciones recibidas por las empresas de los gobiernos subcentrales. Además, alegó que la falta de especificidad en la pregunta de la Comisión hacía oneroso para las autoridades chinas recopilar información exhaustiva de todas las provincias y municipios de China. Por último, alegó que los productores exportadores chinos habían facilitado la documentación pertinente.
- (303) La Comisión señaló que era poco probable que las autoridades chinas no hubieran conservado ninguna información o no tuvieran derecho a solicitar a las provincias y municipios información sobre la transferencia de efectivo por parte de las autoridades chinas o en nombre de estas. Esto incluye detalles como los motivos de esas transferencias de efectivo, los importes implicados y los beneficiarios de los desembolsos. Por consiguiente, en la medida en que la información se considere necesaria para que la Comisión llegue a sus conclusiones, la Comisión podrá, cuando proceda, utilizar los datos disponibles.

- (304) La Comisión también observó que las solicitudes de información contenidas en el cuestionario y en las cartas de deficiencias eran detalladas y específicas. Del mismo modo, la Comisión recordó que las autoridades chinas participan activamente en los regímenes, ya que controlan el marco jurídico, el proceso de toma de decisiones, el desembolso y el diseño del programa de las subvenciones. Por consiguiente, las autoridades chinas no pueden transferir plenamente la responsabilidad de facilitar información a los productores incluidos en la muestra.
- (305) Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas sobre los elementos enumerados anteriormente, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación y que tenía que basarse en los datos disponibles para extraer conclusiones sobre subvenciones/otros programas de subvenciones, incluidos los regímenes de gobierno estatal/regional/local.

3.3.1.5. Régimen de exención del impuesto sobre las compras

- (306) La Comisión pidió a las autoridades chinas que cumplimentaran un cuestionario con preguntas específicas sobre el régimen de exención fiscal sobre las compras. En su respuesta al cuestionario del Gobierno, las autoridades chinas no facilitaron la información básica solicitada sobre ámbitos como la preparación, el seguimiento y la aplicación del régimen, así como las estimaciones de las cantidades de vehículos a los que se aplicaba el régimen.
- (307) Por lo que se refiere a la preparación y el seguimiento del programa, las autoridades chinas no facilitaron un análisis de los resultados esperados. Las autoridades chinas tampoco identificaron ni explicaron los tipos de registros mantenidos por las autoridades pertinentes (por ejemplo, registros contables, archivos específicos de empresas, bases de datos, autorizaciones presupuestarias, etc.). Además, las autoridades chinas no facilitaron el importe de los impuestos no percibidos en virtud de esta política. Además, las autoridades chinas no facilitaron documentos intermedios, incluidos los resultados de evaluación, la evaluación de impacto sobre el desarrollo de la industria de los BEV y la distribución de beneficios entre productores y consumidores. Del mismo modo, las autoridades chinas no pudieron facilitar las ventas de BEV importados incluidas en el catálogo que eran subvencionables en el marco de este programa.
- (308) En cuanto al Catálogo de modelos de vehículos propulsados con energías alternativas exentos del impuesto sobre la adquisición de vehículos, las autoridades chinas no facilitaron respuestas sobre i) los criterios de subvencionabilidad, ii) los documentos informativos relativos a los modelos rechazados y las solicitudes de modelos, ni iii) la comunicación recibida de los productores sobre sus solicitudes. Concretamente, las autoridades chinas no facilitaron ninguna explicación o prueba que justificara la base sobre la que se aceptaron o rechazaron las solicitudes de inclusión de vehículos en el programa. Además, las autoridades chinas no facilitaron documentos informativos sobre los modelos rechazados ni las solicitudes de modelos ni los documentos enviados a los productores en relación con el rechazo de estos modelos.
- (309) Del mismo modo, las autoridades chinas no facilitaron información sobre el volumen de BEV matriculados en China. Además, las autoridades chinas no facilitaron información sobre el volumen de BEV importados matriculados durante el período de investigación o períodos anteriores. Las autoridades chinas tampoco facilitaron información sobre el volumen de matriculación de NEV o de BEV por marca, modelo y lugar de matriculación. Por último, las autoridades chinas no facilitaron ninguna investigación que pudiera utilizarse como referencia en relación con la elasticidad de los precios en China.
- (310) Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas sobre ninguno de los elementos enumerados anteriormente, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación.
- (311) En su respuesta a la carta del artículo 28 de la Comisión, las autoridades chinas se opusieron a la aplicación de los datos disponibles alegando que ninguna de las autoridades chinas disponía de la información solicitada.
- (312) Además, las autoridades chinas alegaron que la información relativa al volumen de matriculaciones de BEV era irrelevante a efectos de la investigación.

- (313) La Comisión señaló que es muy improbable que las autoridades chinas no dispongan de información sobre el número de BEV matriculados en China durante un período determinado. Este es el caso, en particular, dado que los BEV se benefician de condiciones especiales en el momento de la matriculación, que deben ser evaluadas, controladas y supervisadas por las autoridades chinas. Existe un conjunto completo de documentos que los propietarios de vehículos deben presentar a las autoridades de tráfico durante el proceso de compra, matriculación y obtención del número de matrícula de un vehículo en China. Desde el momento de la compra, los compradores de vehículos están obligados a cumplir la normativa sobre el impuesto sobre la compra mediante la presentación de una declaración del impuesto sobre la compra de vehículos. Esta declaración requiere información detallada, incluido el número de identificación del vehículo (NIV), que identifica de manera unívoca el modelo del vehículo y algunas de sus características. Además, los vehículos matriculados en China deben someterse a un proceso de matriculación ante la autoridad de tráfico china, que incluye la identificación del tipo de vehículo y del modelo. Del mismo modo, las matrículas pueden vincularse a vehículos específicos.
- (314) Del mismo modo, es poco probable que las autoridades chinas no conserven documentación escrita relativa al rechazo de modelos para su inclusión en el catálogo, especialmente cuando el procedimiento de inclusión en el catálogo requiere la presentación de una cantidad significativa de datos de los productores e implica la evaluación de varios servicios técnicos en el seno de las autoridades chinas. Además, la Comisión señaló que es poco probable que las autoridades chinas desconozcan la estimación de los ingresos fiscales no percibidos como consecuencia de un programa de larga duración. De hecho, se trata de un programa que tiene repercusiones directas en el presupuesto y puede dar lugar a la pérdida anual de cientos de miles de millones de CNY de ingresos fiscales.
- (315) Por consiguiente, en la medida en que la información se considere necesaria para que la Comisión llegue a sus conclusiones, la Comisión se basó en fuentes disponibles públicamente.
- (316) Por lo que se refiere a la pertinencia de la información, la Comisión señaló que corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación y no a ninguna de las partes. Además, la matriculación de BEV tiene una relación directa con el supuesto régimen de subvenciones y, por lo tanto, la información solicitada era pertinente y necesaria para que la Comisión evaluara adecuadamente el régimen.
- (317) Aunque, como se indica en la sección 3.9, la Comisión decidió provisionalmente no emitir conclusiones sobre este régimen, se reserva el derecho de seguir investigando la sujeción a medidas compensatorias del programa. Por consiguiente, es posible que la Comisión tenga que basarse en los datos disponibles para llegar a sus conclusiones sobre el régimen de exención del impuesto sobre las compras, si reúne elementos suficientes para concluir que dicho régimen está sujeto a medidas compensatorias.

3.3.2. *Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el grupo SAIC*

- (318) El grupo SAIC cooperó inicialmente con la Comisión respondiendo al cuestionario. En particular, sus entidades vinculadas, incluidos seis productores de BEV, enviaron respuestas al cuestionario. Sin embargo, se constató que estas respuestas eran muy deficientes y, el 12 de diciembre de 2023, la Comisión informó al grupo SAIC de su intención de aplicar el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base con respecto a la información no facilitada antes de las inspecciones *in situ* y del hecho de que, al no recibir esta información, las conclusiones de la Comisión pueden basarse en los datos disponibles. La información que faltaba se refería, entre otras cosas, al coste de producción, a la información detallada relativa a las compras de insumos principales y a la ausencia de respuestas al cuestionario por parte de empresas vinculadas que participaban en actividades relacionadas con el producto investigado para las que se había solicitado una respuesta al cuestionario.
- (319) El grupo SAIC no facilitó la información que faltaba y alegó que ello se debía al elevado número de empresas vinculadas del grupo, y que la aplicación de los «datos disponibles» no reflejaría adecuadamente su elevado nivel de cooperación hasta ese momento de la investigación. Sostuvo que el elevado número de respuestas deficientes presentadas se debía a la cantidad, a menudo injustificada, de información solicitada por la Comisión y a la elevada carga de coordinación necesaria entre las numerosas empresas vinculadas.

- (320) Sin embargo, la falta de cooperación se confirmó antes, durante y después de las inspecciones *in situ*, ya que no se proporcionó información crucial que incluía, entre otras cosas, los costes de producción, las nomenclaturas de materiales, las especificaciones de los productos, incluida la composición química de la materia prima comprada a los proveedores, la lista complementaria de compras, transacción por transacción, para los proveedores y la información relativa a las subvenciones recibidas. La Comisión explicó al grupo SAIC que dicha información se consideraba necesaria para llegar a conclusiones concretas con respecto a las subvenciones recibidas de diversas medidas de apoyo. Además, parecía que otras empresas vinculadas tampoco habían respondido al cuestionario, aunque sus actividades les habrían obligado a hacerlo.
- (321) La Comisión constató que la ausencia de dicha información necesaria obstaculizaba la investigación. Por lo tanto, el 23 de abril de 2024, se informó debidamente al grupo SAIC de las consecuencias de solo cooperar parcialmente con la investigación y de la intención de la Comisión de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base en relación con la información no presentada o la información que no pudo verificarse. La Comisión invitó a la empresa a presentar sus observaciones al respecto.
- (322) El 30 de abril de 2024, la Comisión recibió las observaciones del grupo SAIC. El grupo SAIC no estuvo de acuerdo con la evaluación de la Comisión del nivel general de cooperación proporcionado por las diversas entidades que forman parte del grupo y presentó varias alegaciones que llevaron a la conclusión de que la aplicación prevista del artículo 28 del Reglamento de base no estaba justificada.

3.3.2.1. Alegación del grupo SAIC de que no se cumplieron las normas jurídicas para la aplicación del artículo 28 del Reglamento de base

- (323) El grupo SAIC declaró que determinados aspectos de la evaluación de la Comisión para la aplicación del artículo 28 del Reglamento de base tergiversaban los datos registrados y reiteró que había cooperado con la investigación en la medida de sus posibilidades. El grupo SAIC explicó que, en los casos en que no pudo proporcionar toda la información solicitada o solo lo hizo parcialmente, proporcionó «documentos alternativos» para facilitar la investigación de la Comisión.
- (324) A este respecto, el grupo SAIC se remitió al artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base, así como a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ⁽¹⁰³⁾ en la que se alega que incluso las respuestas incompletas o deficientes deben aceptarse.
- (325) El grupo SAIC destacó una conclusión del Tribunal en este asunto ⁽¹⁰⁴⁾ en la que consideraba que «el concepto de “información necesaria” hace referencia a información en poder de las partes interesadas que las instituciones de la Unión les exigen facilitar a fin de formular las conclusiones necesarias en el marco de la investigación antidumping». En el mismo asunto ⁽¹⁰⁵⁾, el Tribunal consideró que «recae sobre estas instituciones la carga de la prueba de la existencia de un dumping, de un perjuicio y de una relación de causalidad entre las importaciones objeto de dumping y el perjuicio y también, en consecuencia, el carácter “necesario” de la información para llegar a las conclusiones oportunas en el marco de la investigación antidumping».
- (326) A la luz de la conclusión del Tribunal, el grupo SAIC consideró «que debido a la naturaleza altamente compleja de esta investigación (tanto en términos del gran alcance de la información solicitada, como del gran número de empresas obligadas a facilitar información y del breve plazo para facilitarla), la Comisión no debería aplicar los criterios antes mencionados de forma demasiado estricta a la información presentada» y «cuando la información se considere deficiente, el uso de los datos disponibles debe limitarse estrictamente a la finalidad necesaria de dicha información y en todas las circunstancias debe comprobarse mediante referencia a otras fuentes independientes, de plena conformidad con el artículo 28, apartado 5, del Reglamento de base».

⁽¹⁰³⁾ Véase el asunto T-41 3/13, City Cycle Industries/Consejo, ECLU:EU:T:2015:164, apartado 120; el asunto T-633/11, Guangdong Kito Ceramics y otros/Consejo, ECLU:EU:T:2014:271, apartado 100; el informe del Órgano de Apelación de la OMC, Estados Unidos: Acero laminado en caliente, WT/DS184/AB/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, apartado 81, y asunto C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

⁽¹⁰⁴⁾ Asunto C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, apartados 53 a 57.

⁽¹⁰⁵⁾ Asunto C-61/16 P, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, apartado 65.

- (327) La Comisión recordó que la información solicitada había sido facilitada realmente por el otro grupo o grupos incluidos en la muestra y, por tanto, estaba fácilmente a disposición del grupo SAIC. Por lo tanto, el grupo SAIC optó por no facilitar la información solicitada, como demuestra la lista de documentos no presentados, que firmó y aceptó durante la inspección. Esta lista demuestra que obstaculizó la investigación al no actuar conscientemente en la medida de sus capacidades. Además, se consideró que la información era necesaria para llegar a conclusiones adecuadas en la investigación sobre las subvenciones y, a este respecto, en consonancia con las conclusiones del Tribunal. Asimismo, toda la información pertinente facilitada por el grupo SAIC como «documentos alternativos», incluida la deficiente, se tuvo debidamente en cuenta cuando fue verificable. La Comisión recurrió a los datos disponibles, incluidos los procedentes de fuentes independientes, como se menciona en la sección 3.3, relativos a los préstamos preferenciales, el seguro de crédito a la exportación, las exenciones fiscales sobre las compras, los insumos y la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas solo cuando la información presentada era claramente deficiente (y figuraba en los anexos firmados conjuntamente de los informes de inspecciones *in situ*) y la Comisión disponía de elementos suficientes para llegar a una conclusión sobre estos regímenes. Es incorrecto suponer que la Comisión aplicó demasiado estrictamente los criterios establecidos en el artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base.
- (328) Dado que el grupo SAIC alegó en sus observaciones que «debe darse el beneficio de la duda a la información registrada tal como se ha facilitado», la Comisión explicó en la comunicación de los hechos y consideraciones esenciales al productor exportador incluido en la muestra que, al utilizar los datos disponibles en el sentido del artículo 28 del Reglamento de base, ha utilizado la información facilitada por el grupo SAIC en la mayor medida posible y, solo ante la falta de dicha información verificada, ha recurrido a fuentes públicas independientes. Por lo tanto, se rechazó la alegación de que no se cumplían las normas jurídicas para la aplicación del artículo 28 del Reglamento de base.

3.3.2.2. Solicitudes de información sobre proveedores vinculados

- (329) Como se menciona en los considerandos 318 y 319, durante la investigación se detectaron varias empresas vinculadas no notificadas para las que el grupo SAIC no respondió al cuestionario. Se constató que estas «nuevas» empresas estaban vinculadas y participaban en diversas relaciones contractuales clave que implicaban actividades como el suministro de insumos, capital, préstamos, garantías y otros tipos de financiación dentro del grupo SAIC. El grupo SAIC rechazó en repetidas ocasiones las solicitudes de la Comisión de cumplimentar un cuestionario, alegando que se trataba de una violación de los derechos fundamentales del grupo SAIC, sin aportar, no obstante, argumentos fundamentados.
- (330) En sus observaciones, el grupo SAIC alegó que esas empresas vinculadas no podían o no tenían que cooperar en la investigación y, en cualquier caso, el uso del artículo 28 del Reglamento de base para estas empresas no estaba justificado o debía limitarse estrictamente. Las razones alegadas por el grupo SAIC estaban relacionadas con varios factores tales como:
- Valor de transacción muy bajo de la empresa vinculada en el volumen de negocios del grupo SAIC (menos del 1 %).
 - Falta de participaciones o control significativo sobre las empresas vinculadas, lo que se vio confirmado por el hecho de que estas empresas se negaron a acceder a la solicitud de cooperación dirigida por el grupo SAIC o a proporcionar documentos confidenciales en los que las empresas a las que se hace referencia son parte.
 - Las actividades comerciales de las empresas vinculadas no estaban cubiertas ni por las instrucciones del cuestionario del productor exportador ni por la nota aclaratoria ⁽¹⁰⁶⁾ publicada por la Comisión el 17 de noviembre de 2023.
 - Volumen de producción resultante de un contrato de suministro fijo ya cubierto por la respuesta del grupo SAIC.
 - La supuesta empresa vinculada no tenía operaciones de I+D ni contratos de I+D válidos con el grupo SAIC durante el período de investigación.
 - Una empresa presuntamente vinculada era la beneficiaria, pero no la titular de un derecho de uso.

⁽¹⁰⁶⁾ Nota para el expediente: Las empresas vinculadas deben presentar una respuesta al cuestionario. (t23.005730).

- (331) La Comisión estuvo de acuerdo en que, de conformidad con la mencionada nota aclaratoria, una empresa vinculada con un valor de transacción muy bajo que representara menos del 1 % de las compras del grupo SAIC podría estar exenta de proporcionar una respuesta al cuestionario en esta investigación. Sin embargo, la Comisión se reservó el derecho de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base a las piezas suministradas de esta empresa vinculada al grupo SAIC, ya que no había podido verificar esta información.
- (332) La Comisión señaló que el proveedor vinculado en cuestión y el grupo SAIC gestionaban conjuntamente una empresa para desarrollar, producir y vender celdas, módulos y paquetes de baterías, por lo que eran socios comerciales legalmente reconocidos. Por lo tanto, se consideran vinculadas en el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, lo que justifica la obligación legal de presentar una respuesta al cuestionario sobre subvenciones como parte vinculada, de acuerdo con las instrucciones del cuestionario y la correspondencia posterior. Por tanto, se rechazó la alegación del grupo.
- (333) El grupo SAIC alegó que la Comisión debía revisar su evaluación y abstenerse de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base a las empresas que se hubieran negado a divulgar los vínculos financieros o contractuales y los acuerdos de empresas en participación y, en tales casos, a utilizar únicamente la información públicamente disponible, de conformidad con el artículo 28, apartado 5, del Reglamento de base. La Comisión indicó en repetidas ocasiones al grupo SAIC que el hecho de que determinada información se considerara «secreto comercial principal» era irrelevante dado el trato de confidencialidad dispensado a cualquier información presentada en el marco de un procedimiento antisubvenciones de conformidad con el artículo 29 del Reglamento de base. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (334) El grupo SAIC alegó que la Comisión no explicó adecuadamente por qué algunas empresas vinculadas deberían haber cumplimentado un cuestionario. Sin embargo, en su segunda solicitud, la Comisión explicó que, según la información disponible en el expediente (cuadro de organización que muestra un importante papel financiero o de control por parte de las empresas vinculadas), estas empresas estaban vinculadas, ya que parecían estar implicadas en la provisión de capital, préstamos u otros tipos de financiación dentro del grupo SAIC. Sin embargo, tras recibir una segunda respuesta negativa del grupo SAIC a su solicitud, la Comisión no reiteró su solicitud e informó al grupo SAIC de las consecuencias de la falta de cooperación el 23 de abril de 2024.
- (335) El grupo SAIC se negó a responder al cuestionario relativo a una empresa vinculada que, durante una de las inspecciones *in situ*, había celebrado un contrato de suministro fijo. Aunque el grupo SAIC reconoció que esta empresa vinculada participaba en la producción del producto investigado, también alegó que la Comisión debería haber «confirmado» que era necesaria una respuesta al cuestionario. Esta observación mostró la falta de cooperación del grupo SAIC, que finalmente alegó que cualquier uso del artículo 28, en su caso en relación con esta empresa vinculada, debería limitarse a elementos no relacionados con las subvenciones. Se rechazó la alegación.
- (336) De hecho, la existencia de estas empresas vinculadas se puso de manifiesto mediante la información facilitada en la presentación inicial de la información antes de la presentación de las respuestas al cuestionario, en las respuestas al cuestionario o durante las inspecciones *in situ* de forma ocasional. Estas empresas vinculadas eran proveedores o clientes del grupo SAIC y a menudo parecían participar en actividades relacionadas con el producto investigado, ya fuera como instituto de investigación, proveedor de piezas y componentes incluido en el memorándum de suficiencia de las pruebas, empresas logísticas, etc. Dada la naturaleza de sus actividades, deberían haber proporcionado una respuesta al cuestionario que permitiera a la Comisión verificar la información y, en última instancia, solicitar pruebas adicionales.

3.3.2.3. Información no facilitada por el grupo SAIC y otros documentos no divulgados antes y durante las inspecciones *in situ*.

- (337) En sus observaciones, el grupo SAIC alegó que, a raíz de las importantes cartas de deficiencias recibidas de la Comisión, se habían facilitado efectivamente con posterioridad determinadas informaciones que podían verificarse plenamente durante las inspecciones *in situ*. Sin embargo, el grupo SAIC solo se refirió a la información relativa a las compras y la exención del impuesto sobre el consumo a los clientes nacionales, reconociendo así que el resto de la información que faltaba siguió sin divulgarse durante la investigación. De hecho, las cartas de deficiencias destacaban cuestiones clave que los productores individuales que formaban parte del grupo SAIC omitieron deliberadamente (información en sus respuestas al cuestionario relativa a las provisiones de producción y ventas, el coste de producción, las compras y la exención del impuesto sobre el consumo en las ventas nacionales).

- (338) El grupo SAIC presentó una visión general de los documentos no presentados antes y durante las inspecciones *in situ* y pidió a la Comisión que aplicara el artículo 28 del Reglamento de base únicamente a los documentos no facilitados por entidades individuales. La Comisión revisó las listas y mantuvo su posición con respecto a los elementos de la lista que se habían enviado al grupo SAIC que estaban sujetos a la utilización de los datos disponibles, como los programas de subvenciones, el suministro de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, los ingresos no percibidos a través del programa de exención y reducción fiscales y la concesión de financiación preferente (como bonos y aportaciones de capital) y las respuestas al cuestionario que faltaban. Se rechazó la alegación de no rechazar la información facilitada en relación con los siguientes elementos:
- a) *Nomenclatura de materiales productos acabados y especificaciones de productos suministrados (por ejemplo, química, composición, etc.).*
- (339) Las nomenclaturas de materiales son listas extensas de materias primas, componentes e instrucciones necesarias para fabricar un producto. La Comisión explicó repetidamente al grupo SAIC su importancia en la investigación, ya que permitían identificar los principales componentes y materiales individuales que componen el producto acabado y su origen.
- (340) En el caso de la subvención en cuestión, la nomenclatura de materiales era igualmente importante para identificar las piezas utilizadas en el montaje del producto acabado (BEV o componentes como las baterías), las cantidades utilizadas, su especificación, el número de material interno y, en consecuencia, el nombre de sus proveedores. Las nomenclaturas de materiales también permitían establecer un vínculo directo con el coste de producción, ya que podían utilizarse como base para el cálculo de los costes estándar, los costes reales y las variaciones derivadas de la diferencia entre ellos.
- (341) El grupo SAIC no proporcionó datos completos sobre la nomenclatura de materiales ni sobre los costes de producción y sostuvo que la nomenclatura de materiales no era necesaria para las investigaciones antisubvención, ya que no se refería a ninguno de los elementos para el cálculo del margen de subvención. La Comisión no estuvo de acuerdo con esta evaluación y confirmó que esta información era necesaria para poder evaluar la exhaustividad y exactitud de la información relacionada con el coste de producción, pero también con las piezas y componentes más importantes.
- (342) El grupo SAIC reconoció que la información relacionada con las especificaciones del producto solo podía facilitarse caso por caso y solo por partes. Además, el grupo SAIC consideró que la Comisión podría haber utilizado un enfoque diferente para poder conciliar los datos facilitados. De hecho, al solicitar el mismo nivel de información sobre la nomenclatura de materiales a cada entidad, el grupo SAIC consideró que se trataba de un trato injusto que constituía una violación de la Carta de los Derechos Fundamentales, ya que existían otros métodos disponibles para verificar la información facilitada en el cuadro relativo al suministro de piezas.
- (343) La Comisión sostuvo que ninguno de los proveedores de baterías vinculados facilitó los documentos justificativos necesarios solicitados por el equipo de investigación y, en particular, sus especificaciones. En primer lugar, la Comisión consideró que cada una de las entidades debería haber facilitado información sobre la nomenclatura de materiales, ya que, cuando se les solicitó durante las inspecciones *in situ*, confirmaron que, aunque contenían dicha información, esta no podía facilitarse por diferentes razones, principalmente relacionadas con el acuerdo de confidencialidad firmado con los proveedores y los propios secretos comerciales de la empresa. Además, las entidades utilizaron de hecho la nomenclatura de materiales al preparar su respuesta al cuestionario para determinar los insumos que debían notificarse y los proveedores correspondientes que debían proporcionar una respuesta al cuestionario. Esta es una de las razones que llevaron a la Comisión a renovar su solicitud tras la inspección *in situ*. De hecho, contrariamente a sus prácticas normales, la Comisión permitió a cada entidad facilitar la información relativa a la nomenclatura de materiales y a las especificaciones de otras piezas de suministro y materias primas, reservándose, sin embargo, el derecho a no tener en cuenta esta información, ya que no pudo verificarse *in situ*.
- (344) Como se ha mencionado anteriormente, el grupo SAIC alegó que la química y las especificaciones de las baterías y el sistema de baterías utilizados por algunos de los productores podían verificarse sin utilizar una nomenclatura de materiales o que la información relativa a las especificaciones de determinadas materias primas utilizadas por algún productor vinculado a las baterías podía verificarse sin utilizar una nomenclatura de materiales. En algunos casos, el grupo SAIC proporcionó información relacionada con la nomenclatura de materiales como parte de las pruebas de verificación.

- (345) Sin embargo, el hecho de que una empresa permitiera a la Comisión consultar una nomenclatura de materiales para un tipo único de producto investigado no podría, en ningún caso, ser equivalente al suministro de la información solicitada. Además de la falta de exhaustividad de la información que podía consultarse (solo un tipo de producto investigado en algunos casos excepcionales), el grupo SAIC confirmó que se negaba a facilitar información fácilmente disponible a la Comisión cuando así se le solicitaba.
- (346) En primer lugar, la Comisión rechazó la alegación de que la nomenclatura de materiales no era pertinente en la investigación y no podía tener ningún impacto en los cálculos del importe de la subvención. En segundo lugar, al haber identificado las baterías y otras materias primas como factores clave que pueden ser objeto de subvención, a falta de información sobre la nomenclatura de materiales que hubiera permitido a la Comisión evaluar la exhaustividad, la exactitud y las especificaciones de las piezas suministradas a los productores incluidos en la muestra, esta decidió utilizar, como dato disponible, otras fuentes de información sobre las materias primas.
- b) *Lista de compras, transacción por transacción, de piezas y componentes (libro contable).*
- (347) En sus observaciones sobre la aplicación del artículo 28, el grupo SAIC confirmó que, por motivos confidenciales, no siempre podía facilitar listas de compras, transacción por transacción, ya que estos elementos estaban relacionados con los costes de producción y, por lo tanto, eran secretos comerciales. Sin embargo, en algunos casos, alegó que el cuadro pertinente podía verificarse durante las inspecciones *in situ*. El grupo SAIC alegó que había presentado un resumen exhaustivo de la información solicitada en forma de cuadros, que contenía toda la información necesaria para el cálculo del importe de la subvención y que esta podía ser verificada por la Comisión durante las inspecciones *in situ*. Sin embargo, el grupo SAIC solo pudo proporcionar una captura de pantalla de la información mostrada a la Comisión, ya que la fuente de información seguía siendo confidencial y la lista de compras solicitada no podía facilitarse, aunque estaba fácilmente disponible. El grupo SAIC concluyó que, en cualquier caso, la información presentada cumplía los criterios del artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base.
- (348) La Comisión no estuvo de acuerdo con la alegación de que la información presentada cumpliera los criterios del artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base. No dar acceso directo a determinados documentos y proporcionar capturas de pantalla o datos agregados sin proporcionar la información pertinente solicitada no puede, en ningún caso, ser equivalente a proporcionar la información solicitada en forma de prueba que garantice que la información puede ser debidamente verificada. Las deficiencias a la hora de facilitar los datos reales solicitados dificultan llegar a una conclusión razonablemente exacta. Además, dado que la información estaba fácilmente disponible, no puede considerarse que la parte haya actuado de la mejor manera posible.
- (349) La Comisión también señaló que la información relativa a las compras no reflejaba el coste real, sino el coste estándar (coste presupuestario registrado en la planificación de recursos empresariales de la empresa). Sobre esta base, y teniendo en cuenta las conclusiones mencionadas en relación con la nomenclatura de materiales, la Comisión no pudo verificar la exactitud de la información sobre cantidades y costes relativa a las piezas y componentes comunicada por los productores del producto investigado incluidos en la muestra y, por lo tanto, rechazó la alegación de que la información presentada cumplía los criterios del artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base.
- c) *Acuerdo marco de compra (versión completa) para los proveedores de piezas y componentes enumerados en el cuadro E-3-3 (a/b)*
- (350) En sus observaciones, el grupo SAIC alegó que, en un caso, concilió *in situ* una lista, transacción por transacción, con sus registros contables. Alegó que, para esta entidad y para las demás entidades productoras, cuando se solicitó durante las inspecciones *in situ*, había proporcionado los documentos de compra pertinentes, incluidas facturas, órdenes de compra y entradas en los sistemas de planificación de recursos empresariales en forma de pruebas. En particular, dos proveedores de baterías facilitaron sus contratos con clientes, es decir, los fabricantes de BEV del grupo, como pruebas de verificación. Por lo tanto, el grupo SAIC consideró que se cumplían los criterios del artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base y que la Comisión debía tener plenamente en cuenta la información.

(351) La Comisión rechazó la alegación de que el grupo SAIC había cooperado plenamente proporcionando un conjunto de acuerdos marco de compra. De hecho, el propio grupo SAIC reconoció que, debido al supuesto carácter altamente confidencial de estos documentos, no podía proporcionar ningún acuerdo marco de compra en su totalidad para los proveedores de piezas y componentes que se enumeraban en la sección pertinente de la respuesta al cuestionario. Esto también se vio confirmado por la lista de documentos no facilitados durante la inspección *in situ* o después de esta, en la que no pudo facilitarse ningún conjunto completo de documentos, incluidos documentos como el contrato marco y las especificaciones técnicas. Además, la Comisión recordó al grupo SAIC que dicho documento debería haberse facilitado como parte de la respuesta inicial al cuestionario. Dado el trato de confidencialidad dispensado a cualquier información «sensible» presentada en el marco de procedimientos antisubvenciones, dicha alegación no estaba justificada. Teniendo en cuenta que estos documentos estaban fácilmente disponibles para el grupo SAIC y que deberían haberse facilitado como parte de la respuesta al cuestionario, la Comisión consideró que el grupo SAIC no actuaba en la medida de sus capacidades. Por tanto, la Comisión rechazó la alegación de que la información presentada cumplía los criterios del artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base.

d) *Listado de ventas (2020-período de investigación), transacción por transacción, que identifica el valor de las ventas, el volumen de ventas, la fecha, el modelo, el número de artículo, el código corto, el NIV, el nombre del cliente, el precio minorista, el precio de venta, el precio neto, el precio neto sin IVA, la cantidad, relacionado / no relacionado, producto investigado / producto no investigado.*

(352) La Comisión consideró que mostrar archivos Excel y extractos del libro contable en una pantalla y proporcionar capturas de pantalla sin ofrecer la información subyacente no podía reemplazar al hecho de proporcionar la lista completa de ventas, transacción por transacción, a fin de permitir una conciliación completa de las cifras proporcionadas en los cuadros pertinentes.

(353) En sus observaciones, el grupo SAIC alegó que la Comisión no tenía en cuenta la diversidad de sistemas contables y financieros existentes en este y que no era esencial ni necesario que la Comisión recibiera la lista, transacción por transacción, para conciliar plenamente los cuadros relativos a las ventas en el cuestionario. Por consiguiente, la Comisión debe abstenerse de utilizar el artículo 28, ya que algunas de las empresas verificadas han presentado la lista, transacción por transacción, como parte de las pruebas de verificación y, en cualquier caso, la información facilitada por las diferentes entidades cumplía las condiciones establecidas en el artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base.

(354) La Comisión consideró que la información facilitada solo en forma de capturas de pantalla que incluyeran solo datos limitados o que mostraran algunos ejemplos imposibilitaría la verificación y la conciliación de cifras esenciales, por lo que rechazó esta alegación. Al no facilitar la información detallada y proporcionar únicamente capturas de pantalla, la Comisión no pudo verificar la exactitud de la información facilitada, por ejemplo, si las transacciones de venta individuales estaban realmente relacionadas con el producto investigado.

e) *Acuerdos de empresa en participación*

(355) En sus observaciones, el grupo SAIC confirmó que no podía proporcionar las copias originales de los acuerdos de empresa en participación con respecto a algunas de sus entidades productoras, argumentando, sin embargo, que el contenido de dichos acuerdos se reflejaba en los estatutos, ya que se «reiteraban» en estos. Solo una entidad presentó el acuerdo de empresa en participación como parte de la respuesta original al cuestionario.

(356) Como se ha mencionado anteriormente, la Comisión indicó en repetidas ocasiones al grupo SAIC que el hecho de que determinada información se considerara «secreto comercial principal» era irrelevante dado el trato de confidencialidad dado a cualquier información presentada en el marco de un procedimiento antisubvenciones de conformidad con el artículo 29 del Reglamento de base. La alegación de que el contenido de los acuerdos de empresa en participación que faltaban se «reiteraba» en los estatutos no pudo verificarse sin recibir dichos acuerdos. Mientras que un productor de BEV del grupo SAIC facilitó una copia del acuerdo de empresa en participación, ninguno de los demás productores de BEV facilitó dicho documento. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

f) *Planes de inversión, autorización, seguimiento de inversiones y estudios de viabilidad en 2020-2023 y previsiones de ventas*

(357) El grupo SAIC alegó que los documentos solicitados (planes de inversión, seguimiento de inversiones y estudios de viabilidad en 2020-2023 y previsiones de ventas) no eran pertinentes para el cálculo del importe de la subvención durante el período de investigación, ya que estos documentos no contenían ningún elemento o dato necesario para el cálculo de dicho importe. Además, los documentos solicitados ya estaban disponibles en los informes anuales a disposición del público o contenían información confidencial relativa a las partes sobre la que el grupo SAIC no tenía un control significativo y, por lo tanto, no podían divulgarse.

(358) La Comisión no estaba de acuerdo con el grupo SAIC y consideró que la información que permitía evaluar la naturaleza y el volumen de la inversión prevista en relación con el producto investigado era pertinente en la investigación no solo para evaluar la amenaza de perjuicio importante, sino, por ejemplo, para evaluar la capacidad de producción del producto investigado. Por tanto, se rechazó la alegación.

g) *Documentos relativos al informe de previsiones de «créditos para NEV» (véase el artículo 18 del Consumo empresarial medio de combustible de turismos y vehículos propulsados con energías alternativas, Gestión paralela de puntos)*

(359) El grupo SAIC alegó que no era necesario facilitar los informes de previsiones solicitados, ya que no existían o estaban relacionados con la información posterior al período de investigación y, por lo tanto, no era necesario verificarlos. Por lo tanto, el grupo SAIC concluyó que sería irrelevante aplicar el artículo 28 con respecto a este elemento de la investigación.

(360) Dado que la Comisión consideró que no podía verificar estas alegaciones durante las inspecciones *in situ*, se rechazó la alegación de que sería irrelevante aplicar el artículo 28 con respecto a este aspecto de la investigación.

h) *Autorizaciones bancarias, líneas de crédito.*

(361) La Comisión destacó que las autorizaciones bancarias proporcionadas no abarcaban a todos los bancos con los que las entidades del grupo SAIC mantenían relaciones comerciales y que la plantilla del cuestionario correspondiente a la autorización bancaria se había modificado sin notificación previa.

(362) El grupo SAIC alegó que modificó la plantilla para incluir las aceptaciones bancarias y las líneas de crédito en el ámbito de las autorizaciones bancarias y, por lo tanto, tales modificaciones de la plantilla no deben considerarse en modo alguno como una reducción del ámbito de las autorizaciones bancarias, sino al contrario. El grupo SAIC alegó que la información solicitada se había facilitado y que la Comisión debía tomarla al pie de la letra.

(363) La Comisión observó que algunas entidades del grupo SAIC no comunicaron información relativa a autorizaciones bancarias, líneas de crédito y conversiones de deuda en capital social, por lo que no recibieron información crucial pertinente para estos aspectos de la investigación. Por tanto, se rechazó la alegación.

i) *Programas de subvenciones*

(364) Aunque no negó la recepción de subvenciones de las autoridades chinas, el grupo SAIC alegó que no era esencial utilizar «los importes individuales recibidos por subvención, el momento de la recepción de las subvenciones, la descripción de las subvenciones, las notificaciones gubernamentales correspondientes que especifican la naturaleza de las subvenciones y otra información necesaria» a efectos del cálculo del importe de la subvención, ya que los importes notificados se referían a las subvenciones recibidas para las entidades en su conjunto y no solo en relación con el producto investigado. Además, el importe de las subvenciones recibidas durante el período de investigación, tal como se indica en los cuadros, podría conciliarse directamente con el balance de comprobación y las cuentas del libro mayor, especialmente las cuentas relativas a los ingresos no operativos o a los ingresos procedentes de subvenciones.

(365) Sin embargo, como consecuencia de ello, la Comisión no pudo determinar los regímenes de subvenciones subyacentes, el importe de las subvenciones recibidas durante el período de investigación ni si estas subvenciones se referían o no a activos fijos. La Comisión rechazó la alegación de que podía verificarse la información relativa a las subvenciones.

j) *Derechos de uso del suelo*

- (366) El grupo SAIC alegó que los derechos de uso del suelo no eran uno de los ámbitos cubiertos en la solicitud de la Comisión de los documentos subyacentes. La Comisión tampoco tenía ninguna pregunta relacionada con los derechos de uso del suelo después de las inspecciones *in situ*, excepto en el caso de dos entidades a las que respondió el 21 de febrero de 2024.
- (367) En el caso de determinados documentos solicitados durante las inspecciones *in situ*, algunas entidades pertenecientes al grupo SAIC explicaron que los documentos solicitados databan de hace una o dos décadas y ya habían sido archivados, o se referían a un tercero sobre el que no tenían autoridad. Por lo tanto, el grupo SAIC alegó que el importe notificado en relación con los derechos de uso del suelo debía considerarse exacto y utilizarse como tal y que la Comisión no debía aplicar el artículo 28. La Comisión consideró que se habían solicitado todos los contratos relativos a los derechos de uso del suelo originales, los contratos de compraventa y los documentos justificativos que mostraban el precio inicial pagado por los derechos de uso del suelo, y constató en varios casos que la información recibida era incompleta y no permitía una verificación completa de esta. Por tanto, se rechazó la alegación.

k) *Obligaciones y financiación interempresarial*

- (368) El grupo SAIC alegó que la Comisión no había solicitado los documentos relacionados con las obligaciones y la financiación interempresarial. El grupo SAIC señaló que la información sobre bonos de titulización de activos (BTA) no se exigía en la sección del cuestionario relativa al otorgamiento de financiación preferente por bancos de estrategia estatal y bancos comerciales de propiedad estatal y, por lo tanto, rechazó cualquier aplicación prevista del artículo 28.
- (369) La Comisión consideró que el cuestionario solicita específicamente información sobre la financiación interempresarial y, en particular, sobre las obligaciones. En primer lugar, se pidió a las empresas implicadas en la provisión de capital que respondieran al cuestionario; en segundo lugar, los BTA son un tipo de bono para el que se solicitó información en el cuestionario. Además, la Comisión encontró información contradictoria de dominio público con respecto a las empresas vinculadas, que no cooperaron (véase el considerando 320), lo que demuestra claramente que no se había divulgado información crucial pertinente para las subvenciones y, por lo tanto, se rechazó la alegación.

l) *Informe del mandatario fiscal relativo a la deducción de I+D*

- (370) El grupo SAIC comentó que los informes de los mandatarios relativos a la deducción de I+D suelen ser elaborados por mandatarios fiscales de acuerdo con las instrucciones de las empresas; sin embargo, su elaboración no es obligatoria y, por lo tanto, la solicitud de dichos informes no era aplicable. Además, estos informes no eran necesarios ni esenciales para verificar los importes de deducción de I+D, ya que prevalecían los importes pertinentes declarados en la declaración del impuesto de sociedades de las empresas. El grupo SAIC se opuso a cualquier aplicación prevista del artículo 28 del Reglamento de base.
- (371) La Comisión consideró que, como se constató en una inspección *in situ*, la redacción de la información en un informe del mandatario fiscal relativo a la deducción de I+D, que permitía una deducción adicional de los gastos de I+D, como era el caso en una de las entidades, no podía considerarse una cooperación plena. Al no facilitar dicha información, que supuestamente no se refería al producto investigado, pero que estaba fácilmente disponible para el grupo SAIC, la Comisión no estaba en condiciones de evaluar el aspecto específico del régimen de reducción fiscal en cuestión. Así pues, se rechazó la alegación.

3.3.3. *Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el grupo Geely*

- (372) En el curso de la investigación, la Comisión constató que la ausencia de determinada información necesaria obstaculizaba la investigación, a saber:
- se constató que un proveedor del grupo Geely se consideraba vinculado en el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión ⁽¹⁰⁷⁾, y que esta empresa no había presentado una respuesta al cuestionario;

⁽¹⁰⁷⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

- ninguna de las empresas de financiación del grupo Geely que recaudó fondos para sus actividades relativas a BEV a través de préstamos sindicados, mecanismos bilaterales bancarios y bonos de titulización de activos («BTA»), incluidos los bonos de titulización de activos verdes, facilitó una respuesta completa al cuestionario;
 - ninguna de las empresas del grupo Geely facilitó información completa sobre la naturaleza de los programas de subvención en virtud de los cuales recibieron ayuda, tal como se pedía en el cuestionario;
 - el grupo Geely no informó de todos los proyectos en curso y futuros relacionados con la producción de BEV, tal como se pedía en el cuestionario;
 - varios productores reales de BEV del grupo Geely no proporcionaron una respuesta completa al cuestionario, sino que estas entidades respondieron únicamente a las secciones designadas para los proveedores de insumos, por lo que no se facilitó gran parte de la información que normalmente se esperaba de los productores;
 - el grupo Geely tampoco presentó el anexo IV, «Autorización bancaria», como parte de su respuesta al cuestionario. Por último, el grupo no facilitó la información sobre los derechos de uso del suelo propiedad de las entidades de explotación pertinentes para un productor exportador del grupo.
- (373) En consecuencia, el 23 de abril de 2024, la Comisión notificó al grupo Geely su intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base con respecto a la información no presentada. La Comisión invitó a la empresa a presentar sus observaciones al respecto.
- (374) El 30 de abril de 2024, el grupo Geely presentó observaciones sobre la intención de la Comisión de aplicar los datos disponibles a la información contemplada en el considerando 372 y en la carta de 23 de abril de 2024.
- (375) En primer lugar, el grupo Geely alegó que no se le puede pedir que presente información confidencial de un proveedor no vinculado que no puede instruir y que, en cualquier caso, se ha facilitado a la Comisión información razonablemente pertinente. El grupo Geely no era propietario de dicho proveedor ni tenía poder alguno sobre las actividades y la gestión de su proveedor.
- (376) No obstante, la Comisión señaló que un proveedor en cuestión y el grupo Geely gestionaban conjuntamente una empresa para desarrollar, producir y vender celdas, módulos y paquetes de baterías, por lo que eran socios comerciales legalmente reconocidos. Por lo tanto, se consideran vinculadas en el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, lo que, de acuerdo con las instrucciones del cuestionario y la correspondencia posterior, justifica la obligación legal de presentar una respuesta al cuestionario sobre subvenciones como parte vinculada. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo.
- (377) En segundo lugar, el grupo Geely alegó que no estaba en condiciones de proporcionar más información de las empresas de financiación que recaudaban fondos para sus actividades relativas a BEV. Todas las entidades del grupo Geely que participan en la financiación en relación con BEV han presentado las respuestas requeridas a las secciones A y E de los cuestionarios iniciales. Además, el grupo Geely alegó que la solicitud era demasiado amplia, no lo suficientemente precisa y no era directamente pertinente para la investigación.
- (378) No obstante, mediante fuentes de dominio público, la Comisión encontró una serie de bonos de titulización de activos (incluidos los bonos de titulización de activos verdes) aplicables en el período de investigación emitidos por al menos una de las empresas del grupo Geely, para los que el grupo no había proporcionado información, incluso después de enviar una solicitud específica, mientras que los BTA eran un tipo de obligación para la que se había solicitado información en el cuestionario inicial. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo Geely.
- (379) En tercer lugar, en relación con el suministro de información completa sobre la naturaleza de los programas de subvenciones, el grupo Geely explicó que la naturaleza y la descripción de los programas de subvenciones casi siempre podían identificarse en los extractos bancarios relacionados con los pagos de subvenciones individuales. Además, el grupo Geely explicó que la información adicional relacionada con los programas de subvenciones, incluida la base jurídica, no está en su poder y debe solicitarse a las autoridades chinas.

- (380) La Comisión señaló que, a partir de la limitada información disponible en el extracto bancario, no pudo determinar los regímenes de subvenciones subyacentes para los programas de subvenciones en relación con el producto investigado. Al mismo tiempo, como se menciona en el considerando 300, la Comisión señaló que las autoridades chinas no facilitaron ninguna información sobre las subvenciones *ad hoc* concedidas a los grupos incluidos en la muestra. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo.
- (381) En cuarto lugar, en cuanto a la falta de información sobre algunos proyectos relacionados con la producción de BEV, el grupo Geely consideró que los proyectos en curso y futuros, como los posibles lanzamientos de automóviles nuevos, no están relacionados con el período de investigación y no entran en el ámbito de esta investigación. El grupo Geely también destacó el carácter altamente confidencial y sensible al mercado de esta información.
- (382) La Comisión señaló que en el cuestionario inicial, así como durante las inspecciones *in situ*, se solicitaron proyectos en curso y futuros relacionados con la producción de BEV, ya que el número de regímenes de subvenciones está vinculado a la futura producción de BEV, mientras que un aumento previsto de la capacidad de producción de BEV es pertinente para establecer una amenaza de perjuicio. Sin esta información completa, la Comisión no pudo determinar todos los regímenes de subvenciones subyacentes en relación con el producto investigado. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo.
- (383) En quinto lugar, por lo que se refiere al hecho de que los productores reales de BEV del grupo Geely no proporcionaron una respuesta completa al cuestionario, el grupo Geely no consideró que estas empresas fueran productores de BEV, ya que los vehículos que producen aún deben superar una serie de inspecciones y pruebas. El grupo Geely también indicó que facilitó información adicional relacionada con estas empresas, tal como solicitaron los servicios de la Comisión.
- (384) La Comisión señaló que, si bien las empresas facilitaron la información solicitada, la presentación extremadamente tardía de esta le impidió verificar su exhaustividad y exactitud. En particular, no pudo validar adecuadamente los suministros de determinados insumos en relación con el volumen de producción y los costes de los BEV, ya que la información sobre costes facilitada por estas empresas no proporcionaba suficientes detalles, como normalmente se solicita a las entidades productoras en el cuestionario de la Comisión. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo.
- (385) En cuanto a la disposición del Anexo IV, «Autorización bancaria», el grupo Geely alegó que presentó una versión consolidada de las autorizaciones bancarias en el momento de la presentación de las respuestas al cuestionario inicial. La Comisión volvió a examinar el documento presentado y confirmó su utilidad.
- (386) Por último, en cuanto al suministro de la información sobre los derechos de uso del suelo pertinentes para un productor exportador del grupo, el grupo Geely indicó que los derechos de uso del suelo relacionados con la sede no estaban relacionados con la producción y las ventas de BEV, y eran irrelevantes e insustanciales para la investigación.
- (387) La Comisión señaló que la sede se utiliza, en parte, para las actividades relacionadas con los BEV. Por lo tanto, las subvenciones relacionadas con esta deben asignarse en proporción a las actividades relacionadas con BEV que se llevan a cabo allí, mientras que su importancia no puede establecerse sin disponer de la información básica sobre los derechos de uso del suelo en propiedad. Por tanto, se desestimó la alegación del grupo.

3.3.4. *Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el grupo BYD*

- (388) El 8 de diciembre de 2023, la Comisión notificó al grupo BYD su intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base en relación con la información que dicho grupo no había facilitado e invitó a la empresa a presentar observaciones al respecto. El grupo BYD presentó la información que faltaba el 15 de diciembre de 2023.

- (389) En el curso de la investigación, la Comisión constató que el grupo BYD no había revelado su relación con (al menos) dos proveedores de materias primas utilizadas en la producción de baterías y que, por lo tanto, estas empresas no habían presentado una respuesta al cuestionario. Además, se constató que ambos proveedores suministraban cantidades significativas de litio, que representaban más del 1 % del total de las compras de insumos a las empresas que respondieron al cuestionario. Además, no se presentó a las autoridades chinas información sobre proveedores no vinculados, a pesar de que el cuestionario antisubvenciones contenía disposiciones sobre la divulgación de proveedores no vinculados, ni se facilitó el Anexo IV, «Autorización bancaria». La Comisión constató que la ausencia de dicha información necesaria obstaculizaba la investigación y el acceso a la información de los regímenes pertinentes. En consecuencia, el 24 de abril de 2024, la Comisión notificó al grupo BYD su intención de aplicar el artículo 28 del Reglamento de base con respecto a la información no presentada e invitó a la empresa a presentar observaciones al respecto.
- (390) El 30 de abril de 2024, el grupo BYD presentó observaciones sobre la intención de la Comisión de aplicar los datos disponibles a la información contemplada en el considerando 389.
- (391) En primer lugar, el grupo BYD alegó que no se había presentado información sobre los proveedores vinculados de materias primas, ya que el cuestionario indicaba que solo las empresas vinculadas que participaban en la «producción de activos fijos o insumos utilizados en el proceso de producción del productor exportador, como los insumos enumerados en la sección E-3-3», debían presentar una respuesta al cuestionario. Sobre esta base, el grupo BYD alegó que algunos insumos no se utilizaron en el proceso de producción del productor exportador, sino en el proceso de producción del productor de baterías en una fase anterior.
- (392) Además, el grupo BYD declaró que había presentado una lista de proveedores a las autoridades chinas basada en la misma justificación (es decir, empresas vinculadas que participan en la producción de insumos utilizados en el proceso de producción del productor exportador) y que, por lo tanto, algunos de los insumos de la sección E-3-3 se utilizaron en el proceso de producción de los productores de baterías, no en el proceso de producción del productor exportador.
- (393) La Comisión recordó que el 17 de noviembre de 2023 emitió una nota al expediente que contenía aclaraciones sobre las empresas vinculadas a las que se pidió que presentaran una respuesta al cuestionario, añadiendo que las empresas vinculadas, «si estaban vinculadas a productores que venden en el mercado nacional o para la exportación» y participan en la producción de activos fijos o insumos, incluidas materias primas, piezas o componentes incluidos en la sección E-3-3 del cuestionario y «utilizados en el proceso de producción de las entidades de fabricación», estaban obligadas a presentar una respuesta al cuestionario. Teniendo en cuenta la aclaración emitida por la Comisión, esta consideró que la empresa debería haber presentado instrucciones claras y completas sobre su estructura y sus proveedores, lo que dio lugar a una respuesta al cuestionario, especialmente de los proveedores de materias primas utilizadas en la producción de baterías. Además, teniendo en cuenta el nivel de integración vertical del grupo BYD, la Comisión consideró que no era posible tener en cuenta que el proceso de producción de baterías estuviera separado del proceso de producción del productor exportador y no estuviera relacionado con él. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (394) La Comisión también destacó que la sección E-3-3b del cuestionario explicaba claramente que debería haberse facilitado tanto a la Comisión como a las autoridades chinas una lista completa con los nombres y datos de contacto de los proveedores de piezas y materias primas durante el período de investigación. El cuestionario también especificaba que, si el proveedor no era una empresa vinculada, debía indicarse «el proveedor original independiente del material en cuestión». Además de las instrucciones mencionadas, la Comisión señaló que en la lista de proveedores enviada a las autoridades chinas, la empresa ya había incluido algunos nombres de proveedores vinculados de materias primas utilizadas en la producción de baterías. Aunque la Comisión reconoció que el grupo BYD había presentado una lista de proveedores a las autoridades chinas, esta lista estaba incompleta, ya que no incluía a ningún proveedor no vinculado, como se especifica en la sección E-3-3b del cuestionario, ni a los proveedores vinculados identificados por la Comisión. La falta de dicha información obstaculizó la investigación, ya que no dio a las autoridades chinas la oportunidad de ponerse en contacto con esos proveedores en fases anteriores para responder al cuestionario. Por consiguiente, la Comisión desestimó la alegación.
- (395) El grupo BYD alegó que no había presentado el Anexo IV (formularios de autorización bancaria) porque consideraba que la Comisión podía obtener la información solicitada examinando la información facilitada por las respectivas empresas y especialmente a través del Centro de Referencia de Crédito del Banco Popular de China.

- (396) Como se indica en la carta de la Comisión de 24 de abril de 2024, los formularios de autorización bancaria se consideraban cruciales para la recogida de información por parte de las autoridades chinas en relación con los respectivos regímenes de subvenciones. Los formularios de autorización bancaria eran necesarios para recibir datos confidenciales sobre las empresas de los distintos bancos que concedieron préstamos al grupo BYD, que era información solicitada a las autoridades chinas. Sin estos formularios, los bancos no estaban en condiciones de facilitar esta información a la Comisión a través de las autoridades chinas, lo que obstaculizó la investigación. Por consiguiente, hubo que rechazar la alegación del grupo BYD.
- (397) El grupo BYD cuestionó el hecho de que uno de sus proveedores de materias primas vinculados debería haber respondido al cuestionario. El grupo alegó que la Comisión utilizó el denominador incorrecto para calcular el porcentaje del valor de compra y que la empresa suministró realmente menos del 1 % de todas las compras de las empresas productoras que respondieron al cuestionario. El grupo BYD también se refirió al hecho de que la Comisión concedió una exención a los proveedores de insumos que representaban menos del 1 % de las compras de los productores de BEV. Además, el grupo cuestionó la utilidad de una respuesta al cuestionario, ya que el proveedor en cuestión solo suministró una materia prima utilizada indirectamente en la producción de baterías.
- (398) La Comisión observó que el porcentaje del valor de compra comunicado por la Comisión en su anexo a la carta relativa al artículo 28 había sido calculado por la propia empresa y debatido con el equipo encargado del caso durante la inspección en las instalaciones de la empresa. Esta información también se incluyó en el informe de misión enviado a la empresa. Además, la Comisión reconoció que había concedido una exención a los proveedores de insumos que suministraban menos del 1 % del valor de compra de los productores de BEV del grupo BYD. Sin embargo, esta decisión se tomó sobre la base de la información presentada por el grupo para justificar sus solicitudes de exención. La Comisión señaló que no se había presentado información sobre proveedores vinculados de materias primas en la fase inicial y que, por lo tanto, carecía de la información subyacente necesaria para evaluar si los proveedores de materias primas vinculados tenían que presentar una respuesta. En la fase inicial, a pesar de las claras instrucciones proporcionadas en la sección E-3-3 del cuestionario, el grupo BYD limitó su divulgación de información sobre la estructura de la empresa solo a las piezas y componentes enumerados en la primera parte de la dicha sección. Por último, la Comisión subrayó que la falta de respuesta al cuestionario por parte de los proveedores de materias primas vinculados impedía a los servicios de la Comisión evaluar si los proveedores en fases anteriores se beneficiaban de subvenciones.
- (399) El grupo BYD impugnó el hecho de que otro proveedor en una fase anterior debería haber presentado una respuesta al cuestionario, basándose en el hecho de que la participación de BYD era inferior al 5 % durante parte del período de investigación y, por tanto, el proveedor no podía considerarse parte vinculada, y de que la participación limitada también significaba que la información solicitada no estaba en posesión del grupo BYD ni bajo su control, por lo que este no podía facilitarla.
- (400) La Comisión recordó que, durante parte del período de investigación, el grupo BYD todavía poseía más del 5 % del proveedor de una fase anterior en cuestión y recordó que esta relación no se reveló al inicio de la investigación, sino solo durante el procedimiento de subsanación de deficiencias. Por otro lado, teniendo en cuenta la relación comercial existente entre las dos empresas, ambas partes parecían claramente vinculadas en el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión. Por tanto, se desestimó la alegación. La Comisión reiteró que, teniendo en cuenta la importancia de la materia prima suministrada en el proceso de producción del grupo BYD, el volumen de compra y el valor comprado por BYD al proveedor en una fase anterior, y a pesar del hecho de que la materia prima en cuestión también se había incluido en la sección E-3-3 del cuestionario, que establece explícitamente que los proveedores de materias primas vinculados deben presentar una respuesta al cuestionario, consideraba que el grupo BYD solo cooperó parcialmente al retener información pertinente sobre la estructura del grupo y sus proveedores al comienzo de la investigación. Esto también se ve confirmado por el hecho de que la lista de compras a proveedores solo se presentó como resultado de la primera carta relativa al artículo 28 a la que se hace referencia en el considerando 388. El artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base establece que, en los casos en que una parte interesada no facilite la información necesaria «podrán formularse conclusiones provisionales o definitivas, positivas o negativas, sobre la base de los datos disponibles». La falta de respuesta al cuestionario por parte de los proveedores de materias primas vinculados impidió a los servicios de la Comisión evaluar si los proveedores en una fase anterior se beneficiaban de subvenciones y si el precio de compra de uno de los principales insumos utilizados en la producción de baterías podía considerarse en condiciones de plena competencia.

3.3.5. Observaciones presentadas por las autoridades chinas sobre la aplicación prevista del artículo 28 a los productores exportadores incluidos en la muestra

- (401) El 30 de abril de 2024, las autoridades chinas presentaron observaciones en las que cuestionaban la aplicación prevista del artículo 28 del Reglamento de base por parte de la Comisión y formulaban sus conclusiones sobre la base de los datos disponibles en relación con aspectos específicos relativos a tres productores exportadores incluidos en la muestra.
- (402) Las autoridades chinas alegaron que la Comisión no solo «no rectificó su enfoque ilegal sobre varias cuestiones de procedimiento y de fondo en este caso, sino que también pasó por alto la complejidad de las industrias implicadas, el gran número de empresas que formaban parte de los productores exportadores incluidos en la muestra que respondieron al cuestionario en el caso, la complejidad de los supuestos programas y los plazos extremadamente ajustados facilitados por la Comisión para proporcionar la cantidad injustificadamente enorme de información solicitada a las empresas». Las autoridades chinas alegaron que, con ello, la Comisión infringía las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el Reglamento de base de la UE en varios puntos.
- (403) Al igual que las alegaciones formuladas por el grupo SAIC (véanse los considerandos 323 a 328), las autoridades chinas alegaron que la aplicación por parte de la Comisión del artículo 28 del Reglamento de base carecía de base jurídica suficiente y era incompatible con las normas pertinentes de la OMC. Las autoridades chinas se refirieron a solicitudes de información que no se consideraron «necesarias» para la identificación de las presuntas subvenciones y, en particular, para el cálculo del beneficio. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones, ya abordadas en los apartados 323 a 328 anteriores.
- (404) Las autoridades chinas alegaron que la Comisión incrementó injustificadamente la carga para los productores exportadores chinos en la investigación al: a) ampliar el alcance de las empresas vinculadas que debían responder al cuestionario, b) ampliar el alcance de las presuntas subvenciones investigadas y la información solicitada, y modificar o complementar continuamente la información solicitada, y c) imponer plazos muy breves a pesar de solicitar una cantidad de información excesiva. Si bien las autoridades chinas reconocieron que, en varios casos, los productores exportadores incluidos en la muestra no pudieron facilitar la información solicitada, alegaron que ello se debió a que la Comisión les impuso una carga excesiva. Por último, las autoridades chinas declararon que «la determinación de la Comisión de que las empresas incluidas en la muestra no cooperaron en la investigación era obviamente contraria al principio de investigación justa y objetiva establecido en las normas de la OMC y en el Reglamento antisubvenciones de base de la UE».
- (405) Aunque reconoció que los tres productores exportadores incluidos en la muestra habían cooperado hasta cierto punto, la Comisión señaló que las autoridades chinas no habían tenido en cuenta una serie de elementos como:
- Las numerosas solicitudes de prórrogas del plazo concedidas por la Comisión para aliviar la supuesta carga para las partes que cooperaron.
 - El argumento de «confidencialidad» y «secreto comercial» que supuestamente impidió a los tres productores exportadores incluidos en la muestra proporcionar información completa. En particular, todos los grupos se negaron inicialmente a facilitar información relativa al coste de producción, de modo que la Comisión se vio privada de información crucial relativa a los insumos que habría permitido una mejor comprensión de la estructura de costes y la identificación de los principales insumos correspondientes a los BEV.
 - La falta de cooperación de varios proveedores vinculados (como se destaca en la sección 3.3.2.2).
 - El suministro de información subyacente incompleta sin justificación alguna (como se destaca en la sección 3.3.2.3).
- (406) La Comisión tuvo que enviar numerosas cartas de deficiencias a los tres productores exportadores incluidos en la muestra invitándoles a facilitar la información solicitada inicialmente; también trató de dar cabida a su solicitud de prórrogas del plazo en la medida de lo posible e incluso aceptó tener en cuenta la información facilitada tras las inspecciones *in situ*, dando a los productores exportadores incluidos en la muestra la oportunidad de completar la información que debía facilitarse. No obstante, la Comisión constató que, en varios casos, las entidades pertenecientes a uno de los productores exportadores incluidos en la muestra negaron deliberadamente el acceso a la información al equipo de investigación de la Comisión. Por lo tanto, se rechazó la alegación de que los productores exportadores incluidos en la muestra estaban sujetos a una imposición injustificada de cargas excesivas que les impedía cooperar.

3.4. Subvenciones y programas de subvenciones respecto de los cuales la Comisión formula conclusiones en la presente investigación

(407) Sobre la base de la información contenida en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, en el anuncio de inicio y en las respuestas a los cuestionarios de la Comisión, se investigaron las siguientes subvenciones por parte de las autoridades chinas:

- Otorgamiento de financiación preferente y créditos dirigidos por bancos de estrategia estatal y bancos comerciales de propiedad estatal (por ejemplo, préstamos oficiales, líneas de crédito, letras de aceptación bancaria, financiación de exportaciones)
- Programas de subvenciones
- Subvenciones directas en efectivo a los productores de BEV y otros programas de apoyo conexos en forma de medidas de crédito en favor de los productores de BEV
- Subvenciones en materia de tecnología, innovación e I+D
- Inversiones de capital financiadas por el Estado o incentivadas de otro modo por el gobierno
- Concesión de bienes y servicios por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada
- Concesión de derechos de uso del suelo por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada;
- Suministro gubernamental de baterías y sus insumos de materias primas (a saber, fosfato de litio hierro) a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.
- Ingresos no percibidos a través de programas de exención y reducción de impuestos
- Deducciones en el impuesto de sociedades para las empresas de alta tecnología y de nuevas tecnologías;
- Deducción preferente antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo;
- Exenciones del IVA y reducciones de los aranceles de importación por la utilización de equipos y tecnología importados y reducciones del IVA sobre equipos de producción nacional;
- Exención o exoneración del impuesto sobre bienes inmuebles y sobre el uso del suelo;
- Exención del impuesto sobre el consumo, exención del derecho de matriculación y otras subvenciones en efectivo para los productores de BEV;
- Amortización acelerada de los instrumentos y equipos utilizados por las empresas de alta tecnología para el desarrollo y la fabricación de alta tecnología;
- Exención sobre dividendos entre empresas residentes cualificadas;
- Reducción de la retención fiscal en concepto de dividendos de las empresas chinas con inversión extranjera y sus empresas matrices extranjeras;
- Reducciones del impuesto de exportación.

3.5. Financiación preferente

3.5.1. Instituciones financieras que conceden financiación preferente

(408) Según la información facilitada por los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, treinta y siete instituciones financieras ubicadas en territorio chino les habían concedido préstamos de conformidad con la Ley Bancaria de China. Como se menciona en el considerando 256, las autoridades chinas no enviaron los cuestionarios a las entidades financieras ni proporcionaron información sobre la propiedad de las entidades financieras que concedieron préstamos a las empresas incluidas en la muestra. Solo un banco de propiedad estatal cumplimentó el cuestionario específico, pese a la petición formulada a las autoridades chinas que se refería a todas las instituciones financieras que habían concedido préstamos a las empresas incluidas en la muestra. Por lo tanto, sobre esta base, la Comisión no pudo determinar si eran de propiedad estatal o privada.

3.5.1.1. Instituciones financieras de propiedad estatal que actuaron como organismos públicos

Criterio jurídico

- (409) La Comisión comprobó si los bancos de propiedad estatal actuaban como organismos públicos en el sentido del artículo 3 y del artículo 2, letra b), del Reglamento de base. Según la jurisprudencia pertinente de la OMC ⁽¹⁰⁸⁾, un organismo público es una entidad que «posee o ejerce facultades gubernamentales, o que debe estar dotado de ellas». Una investigación de actuación como organismo público debe llevarse a cabo caso por caso, dando la debida consideración a «las características y funciones fundamentales de la entidad de que se trate», su «relación con el gobierno» y «el entorno normativo y económico reinante en el país en que opera la entidad objeto de investigación». Dependiendo de las circunstancias específicas de cada caso, las pruebas pertinentes podrían incluir: i) pruebas de que «una entidad ejerce, de hecho, funciones gubernamentales», en particular cuando esas pruebas «indican la existencia de una práctica sostenida y sistemática»; ii) pruebas relativas «al alcance y contenido de las políticas públicas relacionadas con el sector en que opera la entidad objeto de investigación»; y iii) pruebas de que un gobierno ejerce «un control significativo sobre una entidad y sobre su comportamiento». Al llevar a cabo una investigación de actuación como organismo público, la autoridad investigadora deberá «evaluar y tener debidamente en consideración todas las características pertinentes de la entidad» y examinar todos los tipos de pruebas que puedan ser pertinentes para dicha evaluación; al hacerlo, debe evitar «centrarse exclusiva o indebidamente en una sola característica, sin considerar debidamente otras que puedan ser pertinentes».
- (410) En particular, la jurisprudencia de la OMC especificaba que ⁽¹⁰⁹⁾: «Lo que importa es si una entidad está facultada para ejercer funciones gubernamentales, y no cómo ha obtenido esa facultad. Un Gobierno en sentido estricto puede otorgar facultades a las entidades de muy diversas maneras. En consecuencia, diferentes tipos de pruebas pueden ser pertinentes para demostrar que se han conferido esas facultades a una entidad determinada. Las pruebas de que una entidad ejerce, de hecho, funciones gubernamentales pueden constituir una prueba de que posee o se le han otorgado facultades gubernamentales, en particular cuando esas pruebas indican la existencia de una práctica sostenida y sistemática. De ello se desprende, a nuestro juicio, que las pruebas de que un gobierno ejerce un control significativo sobre una entidad y sobre su comportamiento pueden constituir, en determinadas circunstancias, prueba de que la entidad en cuestión posee facultades gubernamentales y actúa en ejercicio de dichas facultades para llevar a cabo funciones gubernamentales. Subrayamos, no obstante, que aparte de una delegación expresa de facultades en un instrumento jurídico, no es probable que la existencia de meros vínculos formales entre una entidad y el gobierno en sentido estricto sea suficiente para establecer la requerida existencia de posesión de facultades gubernamentales. Así, por ejemplo, el mero hecho de que un gobierno sea el accionista mayoritario de una entidad no demuestra que ejerza un control significativo sobre su comportamiento, y menos aún que el gobierno le haya conferido facultades gubernamentales. No obstante, en algunos casos, cuando las pruebas demuestran que hay múltiples indicios formales del control ejercido por el gobierno, y también hay pruebas de que ese control se ejerce de manera significativa, esas pruebas pueden permitir deducir que la entidad en cuestión ejerce facultades gubernamentales».
- (411) A fin de caracterizar de forma adecuada a una entidad como organismo público en un caso concreto, puede ser pertinente considerar «la cuestión de si las funciones o el comportamiento [de la entidad] son de un tipo que se considera habitualmente gubernamental en el ordenamiento jurídico del Miembro de que se trate» ⁽¹¹⁰⁾, la clasificación y las funciones de las entidades de los Miembros de la OMC en general. Así pues, la cuestión de si las funciones o el comportamiento sean del tipo que, normalmente, se clasifica como gubernamental en el ordenamiento jurídico del Miembro pertinente puede ser una consideración pertinente para determinar si una entidad concreta es o no un organismo público.
- (412) Un Gobierno en sentido estricto puede otorgar facultades a las entidades de muy diversas maneras. En consecuencia, diferentes tipos de pruebas pueden ser pertinentes para demostrar que se han conferido esas facultades a una entidad determinada. Las pruebas de que una entidad ejerce, de hecho, funciones gubernamentales pueden constituir una prueba de que posee o se le han otorgado facultades gubernamentales, en particular cuando esas pruebas indican la existencia de una práctica sostenida y sistemática.

⁽¹⁰⁸⁾ WT/DS379/AB/R (Estados Unidos – Derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre determinados productos procedentes de China), Informe del Órgano de Apelación de 11 de marzo de 2011, DS 379, apartado 318. Véanse también WT/DS436/AB/R (Estados Unidos – Medidas compensatorias sobre determinados productos planos de acero al carbono laminado en caliente procedentes de la India), Informe del Órgano de Apelación de 8 de diciembre de 2014, apartados 4.9 a 4.10, 4.17 a 4.20 y WT/DS437/AB/R (Estados Unidos – Medidas en materia de derechos compensatorios sobre determinados productos procedentes de China), Informe del Órgano de Apelación de 18 de diciembre de 2014, apartado 4.92.

⁽¹⁰⁹⁾ WT/DS379/AB/R (Estados Unidos – Derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre determinados productos procedentes de China), Informe del Órgano de Apelación de 11 de marzo de 2011, DS 379, apartado 318. Véanse también WT/DS436/AB/R [«Estados Unidos – Acero al carbono (India)»], Informe del Órgano de Apelación de 8 de diciembre de 2014, apartados 4.9-4.10 y 4.17-4.20, y WT/DS437/AB/R («Estados Unidos – Medidas en materia de derechos compensatorios sobre determinados productos procedentes de China»), Informe del Órgano de Apelación de 18 de diciembre de 2014, apartado 4.92.

⁽¹¹⁰⁾ WT/DS379/AB/R (Estados Unidos – Derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre determinados productos procedentes de China), Informe del Órgano de Apelación de 11 de marzo de 2011, DS 379, apartado 297.

- (413) Las pruebas de que un gobierno ejerce un control significativo sobre una entidad y sobre su comportamiento pueden constituir, en determinadas circunstancias, prueba de que la entidad en cuestión posee facultades gubernamentales y actúa en ejercicio de dichas facultades para llevar a cabo funciones gubernamentales. De hecho, la titularidad pública de una entidad, aunque no es un criterio decisivo, junto con otros elementos puede servir como prueba. No obstante, es poco probable que la existencia de meros vínculos formales entre una entidad y el Gobierno en sentido estricto sea suficiente para establecer las facultades gubernamentales. Así, por ejemplo, el mero hecho de que un Gobierno sea el accionista mayoritario de una entidad no demuestra en sí mismo que ejerza un control significativo sobre su comportamiento, y menos aún que el Gobierno le haya dotado de facultades gubernamentales. No obstante, en algunos casos, cuando las pruebas demuestran que hay múltiples indicios formales de control gubernamental, y también hay pruebas de que ese control se ejerce de manera significativa, esas pruebas pueden permitir deducir que la entidad en cuestión ejerce facultades gubernamentales.
- (414) El objetivo central de una investigación de actuación como organismo público no es si el comportamiento que supuestamente da lugar a una contribución financiera está relacionado de forma lógica con una «función gubernamental» determinada. A este respecto, la norma jurídica para la determinación de organismos públicos con arreglo al artículo 1.1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC no prescribe una conexión de un grado o naturaleza determinado que necesariamente deba establecerse entre una función gubernamental determinada y la contribución financiera concreta de que se trate. Más bien, la investigación pertinente depende de la entidad que participa en ese comportamiento, sus características fundamentales y su relación con el Gobierno. El hecho de centrarse en la entidad en lugar de los comportamientos que supuestamente dan lugar a una contribución financiera, concuerda con el hecho de que un «Gobierno» (en sentido estricto) y un «organismo público» comparten un «grado de coincidencia o solapamiento en sus características fundamentales», es decir, ambos tienen una naturaleza «gubernamental».
- (415) La naturaleza del comportamiento o la práctica de una entidad puede, sin duda, constituir una prueba pertinente para una investigación de actuación como organismo público. En efecto, el comportamiento de una entidad, en particular cuando apunta a una «práctica sostenida y sistemática», es uno de los diversos tipos de pruebas que, dependiendo de las circunstancias de cada investigación, puede arrojar luz sobre las características fundamentales de una entidad y su relación con el Gobierno en sentido estricto. Sin embargo, la evaluación de dichas pruebas tiene por objeto responder a la cuestión central de si la propia entidad posee las características y funciones fundamentales que permitirían calificarla como organismo público. Por ejemplo, para evaluar si una entidad es un organismo público en el contexto de los bancos comerciales chinos de propiedad estatal en el DS379 se incluyó información que mostraba que: i) «los jefes ejecutivos de las oficinas matrices de los bancos comerciales de propiedad estatal son designados por el Gobierno, y el [PCC] sigue teniendo una influencia notable en su elección»; y ii) los bancos comerciales de propiedad estatal «siguen careciendo de capacidad adecuada de análisis y gestión de los riesgos». Estas pruebas no se limitaban a la actividad de préstamo de los bancos comerciales de propiedad estatal, sino que se referían a sus características organizativas, sus cadenas de toma de decisiones y su relación general con las autoridades chinas. Por tanto, el Órgano de Apelación de la OMC señaló en el DS379 que, aunque el Departamento de Comercio de los Estados Unidos («USDOC») tuvo en cuenta pruebas relativas al comportamiento de los bancos comerciales de propiedad estatal [concediendo préstamos], lo hizo en el marco de su investigación sobre las características fundamentales de estas entidades y su relación con el Gobierno de China. Estos bancos comerciales de propiedad estatal ejercieron funciones gubernamentales en nombre del Gobierno chino.
- (416) Además, el Órgano de Apelación también ha dado importancia al hecho de que el Gobierno en cuestión no cooperó durante la investigación. De hecho, en el DS379, el Órgano de Apelación confirmó la determinación del USDOC de que los bancos comerciales de propiedad estatal en la investigación del Papel CFS constituían «organismos públicos» por las siguientes consideraciones: i) la propiedad estatal casi absoluta del sector bancario en China; ii) el artículo 34 de la Ley de la banca comercial, que estipula que los bancos están obligados a «desempeñar sus negocios crediticios a la luz de las necesidades de la economía nacional y del desarrollo social y con arreglo a las orientaciones de las políticas industriales del Estado»; iii) las pruebas obrantes en el expediente, que indicaban que los bancos comerciales de propiedad estatal seguían careciendo de una capacidad de análisis y gestión de riesgos adecuada; y iv) el hecho de que «durante [esa] investigación el [USDOC] no recibió las pruebas necesarias para documentar de forma integral el proceso de solicitud, concesión y evaluación de préstamos al sector del papel»⁽¹¹¹⁾.

⁽¹¹¹⁾ WT/DS379/AB/R (Estados Unidos – Derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre determinados productos procedentes de China), Informe del Órgano de Apelación de 11 de marzo de 2011, DS 379, apartado 349.

- (417) Para determinar si los bancos de propiedad estatal poseen, ejercen o tienen autoridad gubernamental, la Comisión tuvo debidamente en cuenta las características y funciones fundamentales de los bancos, su relación con el Gobierno y el entorno jurídico y económico imperante en el país en el que opera la entidad investigada. A este respecto, la Comisión trató de hallar información acerca de la propiedad estatal, así como indicios formales de control gubernamental en los bancos de propiedad estatal. También analizó si el control se había ejercido de manera significativa a la vista del marco normativo vigente. A tal efecto, la Comisión tuvo que basarse parcialmente en los datos disponibles debido, entre otras cosas, a que las autoridades chinas y los bancos de propiedad estatal se negaron a presentar datos sobre el proceso decisorio que se había seguido para conceder los préstamos preferenciales, como se ha explicado en los considerandos 255 a 265.
- (418) Para realizar este análisis, la Comisión examinó, en primer lugar, la información del banco de propiedad estatal que había cumplimentado el cuestionario específico.

3.5.1.2. Instituciones financieras de propiedad estatal que cooperaron parcialmente

- (419) Solo un banco de propiedad estatal, concretamente el Banco EXIM, dio respuesta al cuestionario. En anteriores investigaciones AS ⁽¹¹²⁾, la Comisión ya concluyó que el Banco EXIM era un organismo público. La Comisión llegó a la conclusión de que tal calificación parece seguir siendo válida, como se desprende del análisis que figura a continuación.

3.5.1.3. Características y funciones fundamentales de los bancos de propiedad estatal

- (420) El sector bancario chino está dominado por bancos de propiedad estatal, sobre la base de sus funciones principales específicas normalmente denominadas bancos comerciales de propiedad estatal o bancos de estrategia estatal (véase el considerando 407).
- (421) Dado que el Estado mantiene el control sobre los bancos de propiedad estatal a través de múltiples canales, además de la participación accionarial (analizada en la sección 3.5.1.4), también garantiza la presencia de las estructuras del Partido y su influencia en las instituciones financieras y encomienda determinados tipos de conducta comercial de los bancos mediante medidas reglamentarias (véase la sección 3.5.1.5), está en condiciones de utilizar los recursos del sector financiero para alcanzar sus objetivos políticos (véanse también los considerandos 203 a 205), incluido el objetivo general de «promover el desarrollo de la economía socialista de mercado», tal como se establece en el artículo 1 de la Ley Bancaria (véase la sección 3.5.1.5 para un análisis más detallado de la Ley Bancaria).
- (422) En consecuencia, las funciones básicas de las entidades bancarias, en particular sus políticas de préstamo, están concebidas para servir a fines políticos, y los resultados económicos de los bancos están subordinados a los requisitos de las políticas industriales de las autoridades chinas. El marco jurídico aplicable y el marco institucional garantizan, a este respecto, que siempre que las autoridades chinas identifiquen prioridades económicas, por ejemplo, el desarrollo del sector de los BEV, los fondos necesarios se canalicen prioritariamente a los proyectos correspondientes a través del sector financiero. Por consiguiente, los bancos de propiedad estatal desempeñan efectivamente funciones gubernamentales, en la medida en que su personal directivo clave debe estar afiliado al PCC y, por tanto, ser leal principalmente al Partido, y sus actividades empresariales esenciales deben llevarse a cabo teniendo debidamente en cuenta los objetivos políticos fijados por las autoridades gubernamentales.

3.5.1.4. Propiedad, indicios formales y ejercicio de control por parte de las autoridades chinas

- (423) En relación con los bancos de estrategia estatal, a falta de una respuesta adecuada sobre el principal accionista del Banco EXIM (véase el considerando 261, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. Al parecer, Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. es una filial propiedad al 100 % de la administración estatal china de divisas, que a su vez es propiedad al 100 % del Estado a través del Banco Popular de China. Sobre esto, y a partir de la información recibida en la respuesta al cuestionario, la Comisión estableció que las autoridades chinas poseían, directa o indirectamente, el 100 % de las acciones de esta institución financiera.
- (424) Con respecto a los indicios formales de control gubernamental del banco de propiedad estatal que cooperó, la Comisión calificó a este banco de «institución financiera clave de propiedad estatal». En particular, en la comunicación «Reglamento provisional relativo a las juntas de supervisores de las instituciones financieras clave de propiedad estatal» ⁽¹¹³⁾ se establece lo siguiente: «Las instituciones financieras clave de propiedad estatal mencionadas en el presente Reglamento son entidades de crédito oficial, bancos comerciales, empresas de gestión de activos financieros, sociedades de valores, las compañías de seguros, etc. (en lo sucesivo, “instituciones financieras de propiedad estatal”), en las cuales está representado el Consejo de Estado mediante el nombramiento de juntas de supervisores».

⁽¹¹²⁾ Véase la nota a pie de página n.º 12.

⁽¹¹³⁾ Decreto n.º 283 del Consejo de Estado de la República Popular China.

- (425) El Consejo de Estado nombra a las juntas de supervisores de las instituciones financieras clave de propiedad estatal de conformidad con el «Reglamento provisional relativo a las juntas de supervisores de las instituciones financieras clave de propiedad estatal». Sobre la base de los artículos 3 y 5 de este Reglamento provisional, la Comisión determinó que los miembros de la junta de supervisores son nombrados por el Consejo de Estado, ante el cual responden, lo que ilustra el control institucional del Estado sobre las actividades de negocio del banco de propiedad estatal que cooperó.
- (426) Además de estos indicios de aplicación general, con respecto al Banco EXIM la Comisión apreció lo siguiente: el Banco EXIM se constituyó y opera de conformidad con la «Comunicación del Consejo de Estado sobre la creación del Banco de Importación y Exportación de China» y con sus propios estatutos, según los cuales, el Estado nombra directamente a los directores del Banco EXIM. La junta de supervisores es nombrada por el Consejo de Estado —al que rinde cuentas— de conformidad con el «Reglamento provisional relativo a las juntas de supervisores de las instituciones financieras clave de propiedad estatal» y demás leyes y reglamentos.
- (427) Los estatutos también mencionan que el Comité del Partido del Banco EXIM desempeña un cometido central y eminentemente político para que dicho banco aplique las políticas del Estado y vele por el mayor desarrollo del Partido. La dirección del Partido está implicada en todos los aspectos del gobierno corporativo.
- (428) Los estatutos también contemplan que el Banco EXIM está dedicado a potenciar el desarrollo del comercio exterior y la cooperación económica, la inversión transfronteriza, la iniciativa de la Franja y la Ruta, la cooperación internacional y la fabricación de equipos. Su ámbito de actividad son los préstamos a corto, medio y largo plazo, que se aprueben y estén en línea con las políticas estatales de comercio exterior y de «internacionalización», como las de crédito a la exportación y a la importación, préstamos a la ingeniería contratados en el extranjero, préstamos a la inversión en el exterior, préstamos para ayuda exterior del Gobierno de China y préstamos a las ventas de exportación.
- (429) Además, en su informe anual de 2022, el EXIM declaró que «aplicaba firmemente toda la gama de políticas y medidas de seguimiento del país» disposiciones y que sus responsabilidades incluían «aplicar concienzudamente las decisiones del Comité Central del PCC y del Consejo de Estado». El informe anual también indicaba que «se adoptaron múltiples medidas para garantizar que se concedieran préstamos a medio y largo plazo a la industria manufacturera para apoyar los proyectos nacionales».
- (430) Por lo que se refiere a los bancos comerciales de propiedad estatal, la Comisión observó que los seis mayores bancos representaban más del 40 % de las condiciones del sector financiero chino de los activos totales a finales de 2022⁽¹¹⁴⁾. Al menos dos de estos seis bancos comerciales de propiedad estatal, a saber, ICBC y ABC, se encuentran entre las instituciones financieras que concedieron préstamos a los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra en la presente investigación (véase el considerando 468). El Estado posee una participación mayoritaria tanto en el ICBC⁽¹¹⁵⁾ como en el ABC⁽¹¹⁶⁾. Además de controlar los seis mayores bancos comerciales de propiedad estatal, el Estado mantiene cuotas significativas en otros bancos comerciales de propiedad estatal, en los que su participación es más a menudo indirecta, por ejemplo, a través de empresas públicas. Con aproximadamente el 20 % de los activos totales del sector bancario chino en 2021, varios de estos bancos comerciales de propiedad estatal, como Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, China Minsheng Bank, se encuentran entre las instituciones financieras que concedieron préstamos a los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra en la presente investigación (véase el considerando 468 para una lista completa), con un grado variable de participación del Estado, que oscila entre aproximadamente el 3 % en el caso de China Minsheng Bank⁽¹¹⁷⁾ y más del 80 % en el caso de China Everbright Bank⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁴⁾ Véase, por ejemplo: <https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/>.

⁽¹¹⁵⁾ Véase ICBC, Informe anual de 2021; disponible en file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

⁽¹¹⁶⁾ Véase ABC, Informe anual de 2021; Disponible en: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf>.

⁽¹¹⁷⁾ Véase el Informe anual de 2022 de China Minsheng Bank; Disponible en: <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⁾ Véase el Informe semianual de 2021 de China Everbright Bank; Disponible en: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

- (431) La Comisión también constató que las instituciones financieras de propiedad estatal habían modificado sus estatutos en 2017 para reforzar el papel del PCC en el nivel más alto de toma de decisiones de los bancos ⁽¹¹⁹⁾.
- (432) Los nuevos estatutos estipulan que:
- el presidente del consejo de administración será la persona que ocupe la Secretaría del comité del Partido;
 - el cometido del PCC es garantizar y supervisar que el banco aplique las políticas y las orientaciones del PCC y del Estado; así como ejercer su liderazgo y controlar los nombramientos de personal (en particular, de los altos directivos); y
 - el consejo de administración escuchará la opinión del comité del Partido sobre cualquier decisión que deba tomarse.
- (433) En el considerando 204 se ofrecen ejemplos concretos de estos cambios en los estatutos con respecto al ICBC y al ABC.

3.5.1.5. Control significativo por parte de las autoridades chinas

- (434) La Comisión pidió asimismo información sobre si las autoridades chinas ejercían un control significativo sobre el funcionamiento del Banco EXIM en lo relativo a sus políticas de préstamo y la evaluación del riesgo al conceder préstamos al sector de los BEV. A este respecto, se tuvieron en cuenta los siguientes documentos normativos:
- el artículo 34 de la Ley de la República Popular China sobre Bancos Comerciales («la Ley Bancaria»);
 - el artículo 15 de las Normas generales sobre préstamos (aplicadas por el Banco Popular de China);
 - la Decisión n.º 40;
 - las medidas de ejecución de la CBIRC en cuestiones de licencias administrativas de los bancos comerciales de financiación china (Orden de la CBIRC n.º 1, 2017) ⁽¹²⁰⁾;
 - las medidas de ejecución de la CBIRC en cuestiones de licencias administrativas de los bancos comerciales de financiación extranjera (Orden de la CBIRC n.º 4 de 2015) ⁽¹²¹⁾;
 - las medidas administrativas relativas a las cualificaciones de los directores y altos cargos de las instituciones financieras del sector bancario (CBIRC n.º 3 de 2013) ⁽¹²²⁾;
 - Plan de acción trienal para mejorar el gobierno corporativo de los sectores bancario y de los seguros (2020-2022), (CBIRC, 28 de agosto de 2020) ⁽¹²³⁾;
 - Comunicación sobre el método de evaluación del rendimiento de los bancos comerciales (CBIRC, 15 de diciembre de 2020)
 - Comunicación sobre los reglamentos de supervisión relativos al comportamiento de los grandes accionistas de las entidades bancarias y de seguros [CBIRC, (2021) n.º 43].

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

⁽¹²⁰⁾ Modificado por la CBIRC en relación con la gestión del capital de los bancos comerciales (Decreto n.º 4 de 2023 de la Administración Estatal de Supervisión y Administración Financiera promulgado el 26 de octubre de 2023, con efecto a partir del 1 de enero de 2024).

⁽¹²¹⁾ Modificado por la CBIRC en relación con las licencias administrativas de bancos de financiación extranjera (Decreto n.º 10 de 2019 de la CBIRC el 26 de diciembre de 2019, vigente a partir de la fecha de promulgación).

⁽¹²²⁾ Modificado por la CBIRC en relación con el funcionamiento de las medidas de gestión de riesgos de las instituciones bancarias y de seguros (Decreto n.º 5 de 2023 de la Administración Estatal de Supervisión y Administración Financiera promulgado el 27 de diciembre de 2023, con efecto a partir del 1 de julio de 2024).

⁽¹²³⁾ Documento oficial de la CBIRC de 28 de agosto de 2020: Plan de acción trienal para mejorar el gobierno corporativo de los sectores bancario y de seguros (2020-2022), <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (consultado por última vez el 3 de abril de 2021).

- (435) Al revisar estos documentos reglamentarios, la Comisión constató que las instituciones financieras de China operan en un entorno jurídico general que les ordena ajustarse a los objetivos de política industrial de las autoridades chinas, en particular el Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020), que prevé «incentivos políticos a través del apoyo a los servicios financieros con sistemas de gestión de créditos y evaluación de préstamos para fomentar el desarrollo de las industrias de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas», al tomar decisiones financieras, como se detalla a continuación.
- (436) Por lo que se refiere al Banco EXIM, su mandato de política pública se establece en la nota de creación del Banco EXIM, en la que se establece que «la principal tarea del Banco de Exportación e Importación de China es aplicar las políticas industriales nacionales y las políticas de comercio exterior, y proporcionar apoyo financiero para ampliar la exportación de bienes de capital, como productos mecánicos y eléctricos y conjuntos completos de equipos»⁽¹²⁴⁾, así como en sus estatutos, en los que se estipula que «El Banco de Exportación e Importación de China es un banco de política estatal financiado por el Estado, directamente bajo la dirección del Consejo de Estado»⁽¹²⁵⁾.
- (437) A nivel general, el artículo 34 de la Ley Bancaria, que se aplica a todas las instituciones financieras que operan en China, dispone que «la banca comercial deberá desarrollar su negocio de préstamo con arreglo a las necesidades del desarrollo económico y social nacional y de acuerdo con las orientaciones de las políticas industriales del Estado». Aunque el artículo 4 de la Ley Bancaria establece que «la banca comercial, conforme a la ley, realizará sus operaciones empresariales sin injerencias de ninguna unidad o persona», y que «la banca comercial asumirá de forma independiente la responsabilidad civil con la totalidad de su propiedad como persona jurídica», de la investigación se desprende que dicho artículo 4 se aplica subordinado al artículo 34 de la misma Ley Bancaria, es decir, que cuando el Estado establece una política pública, los bancos la aplican y siguen las instrucciones del Estado.
- (438) Además, el artículo 15 de las Normas generales sobre préstamos establece que «con arreglo a la política del Estado, los departamentos pertinentes podrán subvencionar los intereses sobre los préstamos, con la intención de promover el crecimiento de determinadas industrias y el desarrollo económico de determinadas zonas».
- (439) De igual manera, la Decisión n.º 40 da instrucciones a todas las instituciones financieras para que presten apoyo en forma de créditos específicamente a proyectos «fomentados». Como ya se ha explicado en la sección 3.1, y más concretamente en los considerandos 210 y 211, los proyectos de la industria de los BEV pertenecen a la categoría de proyectos «fomentados». Por ello, la Decisión n.º 40 confirma la anterior constatación, relativa a la Ley Bancaria, de que los bancos ejercen facultades gubernamentales en forma de operaciones de crédito preferente. La Comisión concluyó asimismo que la NFRA tiene una amplísima autoridad para aprobar todos los aspectos de gestión de todas las instituciones financieras establecidas en China (incluidas las de propiedad privada y las de propiedad extranjera), tales como⁽¹²⁶⁾:
- la aprobación del nombramiento de todos los gestores de las instituciones financieras, tanto a nivel de las sedes como de las filiales locales. La aprobación de la NFRA es necesaria para la contratación en todos los niveles de gestión, desde los más altos cargos hasta los directores de filiales, lo que también incluye los nombramientos de gestores de filiales en el extranjero y los de funciones de apoyo (como, por ejemplo, la informática); y
 - una larga lista de aprobaciones administrativas: para abrir filiales, para iniciar nuevas ramas de actividad o para vender nuevos productos, para modificar los estatutos del banco, para vender más del 5 % de sus acciones, para incrementar el capital, para trasladar la sede o para cambiar de forma organizativa, etc.
- (440) La Ley Bancaria es jurídicamente vinculante. El carácter obligatorio de los planes quinquenales y de la Decisión n.º 40 ha quedado establecido en la sección 3.5.1.5. El carácter obligatorio de los documentos normativos de la NFRA se desprende de las facultades de esta como autoridad de regulación bancaria. El carácter obligatorio de los demás documentos se hace patente en las cláusulas de supervisión y evaluación que contienen.

⁽¹²⁴⁾ Disponible en <http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html>.

⁽¹²⁵⁾ Disponible en http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

⁽¹²⁶⁾ De conformidad con las medidas de ejecución de la CBIRC en cuestiones de licencias administrativas de los bancos comerciales de financiación china (Orden de la CBIRC n.º 1 de 2017), las medidas de ejecución de la CBIRC en cuestiones de licencias administrativas de los bancos comerciales de financiación extranjera (Orden de la CBIRC n.º 4 de 2015), y las medidas administrativas relativas a las cualificaciones de los directores y altos cargos de las instituciones financieras del sector bancario (CBIRC n.º 3 de 2013). Tras la sustitución de la CBIRC por la NFRA, no se modificaron las medidas de ejecución.

- (441) La Decisión n.º 40 del Consejo de Estado establece que todas las entidades financieras deben prestar apoyo en forma de créditos únicamente a los proyectos de inversión que pertenezcan a la categoría fomentada y promete la aplicación de «otras políticas preferenciales para proyectos fomentados pertenecientes a la categoría de industrias fomentadas». Sobre esta base, los bancos deben prestar apoyo en forma de créditos a la industria de los BEV como industria fomentada.
- (442) Además, incluso las decisiones de la banca comercial privada deben ser supervisadas por el PCC y mantenerse en línea con las políticas nacionales. De hecho, uno de los tres objetivos generales del Estado en relación con la gobernanza bancaria es ahora reforzar el liderazgo del Partido en el sector bancario y de seguros, en particular en relación con las cuestiones operativas y de gestión de las empresas. A este respecto, el Plan de Acción Trienal de la CBIRC para los años 2020 a 2022 obliga a «seguir aplicando el espíritu expresado en el discurso de apertura del secretario general Xi Jinping sobre el avance de la reforma del gobierno corporativo del sector financiero». Además, la sección II del Plan tiene por objeto promover la integración orgánica de la dirección del Partido en el gobierno corporativo: «haremos que la integración de la dirección del Partido en el gobierno corporativo sea más sistemática, estandarizada y basada en procedimientos [...]. Las principales cuestiones operativas y de gestión deben haber sido discutidas por el Comité del Partido antes de ser decididas por el Consejo de Administración o la alta dirección».
- (443) Asimismo, las autoridades chinas han estipulado recientemente que incluso los accionistas de las entidades financieras deben facilitar el ejercicio del control de las autoridades a través del marco de gobierno corporativo de la entidad, como sigue: «Los grandes accionistas de las entidades bancarias y de seguros apoyarán a estas en el establecimiento de una estructura de gobierno corporativo independiente y sólida, con controles y equilibrios efectivos, y las alentarán y apoyarán para que garanticen la integración orgánica del liderazgo del partido con la gobernanza corporativa» ⁽¹²⁷⁾.
- (444) Por último, los criterios de evaluación de los resultados de la NFRA para los bancos comerciales tienen que tener en cuenta ahora, especialmente, la forma en que las instituciones financieras «sirven a los objetivos de desarrollo nacional y a la economía real» y, en particular, la forma en que «sirven a las industrias estratégicas y emergentes» ⁽¹²⁸⁾.
- (445) Por tanto, la Comisión concluyó que las autoridades chinas han creado un marco normativo que deben cumplir los gestores y supervisores del banco de propiedad Estatal que cooperó, que son designados por ellas y que también deben rendirles cuentas. Por consiguiente, las autoridades chinas se basan en este marco normativo para ejercer un control significativo sobre el funcionamiento del banco de propiedad estatal que cooperó, al conceder préstamos al sector de los BEV. Las funciones principales del banco de propiedad estatal están relacionadas con las tareas específicas asignadas por las autoridades chinas a través de este marco normativo, lo que lleva a convertirse en la herramienta de las autoridades chinas para desempeñar funciones gubernamentales.
- (446) La Comisión también buscó pruebas concretas del ejercicio de un control significativo estudiando los préstamos concretos concedidos a los productores exportadores incluidos en la muestra. En su respuesta al cuestionario, el banco de propiedad estatal que cooperó parcialmente explicó que utiliza un modelo de calificación interna para evaluar la solvencia de los prestatarios sobre la base de datos históricos de impago, incluidos indicadores cualitativos y cuantitativos según los cuales los prestatarios se clasifican en función de la magnitud de su probabilidad de impago. El Banco EXIM explicó además que no existe ninguna diferencia en la política aplicada en función del sector en el que opera el prestatario o su propiedad y que su modelo de evaluación de riesgos se basa en el mercado.
- (447) Como ya se ha indicado en el considerando 261, el banco de propiedad estatal que cooperó parcialmente se negó a proporcionar ejemplos concretos de su evaluación del riesgo crediticio en relación con las empresas incluidas en la muestra debido a que la información solicitada es interna del banco y contiene información comercial confidencial que no está permitido divulgar, pese a que la Comisión contaba con el consentimiento escrito de algunas de las empresas incluidas en la muestra que renunciaban a sus derechos de confidencialidad. Además, el Banco EXIM no respondió a las preguntas sobre los indicadores cualitativos y cuantitativos utilizados para clasificar a los prestatarios de acuerdo con su probabilidad de incumplimiento.

⁽¹²⁷⁾ Artículo 13 de la Comunicación sobre los reglamentos de supervisión relativos al comportamiento de los grandes accionistas de las entidades bancarias y de seguros [CBIRC, (2021) n.º 43].

⁽¹²⁸⁾ Véase la Comunicación sobre el método de evaluación del rendimiento de los bancos comerciales de la CBIRC, publicada el 15 de diciembre de 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

- (448) En el curso de la investigación, las autoridades chinas se refirieron a la interpretación de la Ley bancaria por parte de la APN y a los artículos 4, 5 y 41 de dicha ley, alegando que los bancos comerciales en China operaban como entidades jurídicas independientes que «toman sus propias decisiones», «sin interferencia de ninguna unidad ni individuo» y que «ninguna entidad ni individuo puede obligar a un banco comercial a conceder préstamos o proporcionar una garantía». Además, las autoridades chinas alegaron que el artículo 15 de las Normas generales sobre préstamos no tiene carácter obligatorio, sino únicamente orientativo.
- (449) Como se explica en el considerando 440, la Comisión consideró que la Ley Bancaria China y la Decisión n.º 40 son de carácter obligatorio. Además, ni las constataciones de esta investigación ni las de anteriores investigaciones de la Comisión relativas al mismo programa de subvenciones ⁽¹²⁹⁾ respaldaron la afirmación de que los bancos no tienen en cuenta los planes y políticas gubernamentales en sus decisiones de concesión de préstamos. Por ejemplo, la Comisión constató que los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra se beneficiaron de préstamos preferenciales a tipos de interés por debajo de los del mercado.
- (450) La investigación demostró que el artículo 15 de las Normas generales sobre préstamos se aplicaba en la práctica, y que los artículos 4, 5 y 41 de la Ley Bancaria eran de aplicación en subordinación a su artículo 34, es decir, que cuando el Estado establece una política pública, los bancos la aplican y siguen las instrucciones del Estado. En efecto, mientras los artículos 4 y 5 de la Ley Bancaria forman parte del capítulo I, que establece las disposiciones generales, el artículo 34 forma parte del capítulo IV, que establece las normas básicas que rigen los préstamos. Cuando el artículo 34 establece que «los bancos comerciales llevan a cabo su actividad de préstamo en función de las necesidades de la economía nacional y el desarrollo social y bajo la dirección de las políticas industriales estatales», demuestra que esta disposición no tiene un carácter orientativo, sino que es de carácter obligatorio y da instrucciones claras a los bancos para que tengan en cuenta las políticas industriales del Estado a la hora de conceder préstamos. En este caso particular, como se menciona en el considerando 221, el Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020) señala claramente a «los servicios financieros con sistemas de gestión de créditos y evaluación de préstamos para fomentar el desarrollo de las industrias de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas». La Comisión también señaló que la Decisión n.º 40 del Consejo de Estado da instrucciones a todas las entidades financieras para que presten apoyo en forma de créditos únicamente a los proyectos fomentados, y promete la aplicación de «otras políticas preferenciales para los proyectos pertenecientes a las categorías de industrias fomentadas». Si bien el artículo 17 de la misma Decisión obliga a los bancos a respetar los principios crediticios, la Comisión no pudo establecer durante la investigación que así sucediera efectivamente en la práctica. Por el contrario, se concedieron préstamos a los productores exportadores con independencia de su situación financiera y solvencia crediticia. Esta conclusión no es nueva y ya se había hecho en investigaciones anteriores ⁽¹³⁰⁾.
- (451) Por último, como se señala en los considerandos 442 a 444, el hecho de que todas las principales cuestiones operativas y de gestión del banco sean examinadas por el Partido, que está profundamente integrado en la estructura de gobierno corporativo de los bancos, y el hecho de que el rendimiento de los bancos se evalúe en consonancia con sus esfuerzos por servir a empresas estratégicas y emergentes, como la industria de los BEV, también demuestra el carácter estricto y vinculante del marco regulador sobre las operaciones de las instituciones financieras.
- (452) Por ello, a falta de datos tangibles de las evaluaciones de solvencia crediticia, la Comisión examinó el conjunto del entorno jurídico descrito en los considerandos 434 a 444, junto con el comportamiento del banco de propiedad estatal que cooperó en lo relativo a los préstamos que concedió a las empresas incluidas en la muestra. Este comportamiento contrastaba con su postura oficial, ya que en la práctica el Banco EXIM no actuaba partiendo de una exhaustiva evaluación del riesgo basada en el mercado.
- (453) En el curso de la investigación, la Comisión constató que se concedieron préstamos a los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra a tipos de interés inferiores o próximos al tipo preferente de préstamo anunciado por el Centro Nacional de Financiación Interbancaria (NIFC). El tipo preferente de préstamo se introdujo el 20 de agosto de 2019 y sustituye al anterior tipo de referencia del banco central del BPC ⁽¹³¹⁾. La concesión de financiación a tipos inferiores o próximos al tipo de interés sin riesgo del país en el mercado interbancario muestra claramente que el riesgo no se tuvo debidamente en cuenta. Ante la falta de cooperación de las entidades financieras o la negativa del Banco EXIM a facilitar información relativa a los grupos incluidos en la muestra a pesar de la existencia de una autorización bancaria, la Comisión tuvo que utilizar los datos disponibles y, por lo tanto, llegó a la conclusión de que los préstamos se concedieron independientemente de la situación real del riesgo financiero y crediticio de las empresas, tal como se establece en la sección 3.5.2.3. Es decir, los préstamos se concedieron por debajo de los tipos de mercado si se comparan con el tipo correspondiente al perfil de riesgo de los dos productores exportadores incluidos en la muestra.

⁽¹²⁹⁾ Véanse, por ejemplo, el asunto HRF, el asunto de los neumáticos y el asunto de las bicicletas eléctricas, citados en la nota a pie de página n.º 12, secciones 3.4.1.1.b y 3.5.1.1, respectivamente.

⁽¹³⁰⁾ Véase la nota a pie de página n.º 12.

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

- (454) Más aún, por lo que se refiere específicamente al Banco EXIM, es indiscutible que se trata de un banco orientado al apoyo de políticas que, según ellos mismos admiten, aplica directamente las políticas gubernamentales. Como explica en su sitio web ⁽¹³²⁾, el Banco EXIM es un banco orientado al apoyo de políticas, de propiedad estatal y financiado por el Estado, que está sometido al liderazgo directo del Consejo de Estado y dedicado a apoyar, entre otras cosas, el comercio exterior de China y a aplicar la estrategia «Going Global» (Actuar a escala mundial).
- (455) Sobre esta base, la Comisión concluyó que las autoridades chinas han creado un marco normativo con respecto a la concesión de préstamos a industrias fomentadas que debían cumplir los gestores y supervisores del banco, que son designados por las autoridades chinas, a las que deben rendir cuentas. Este marco normativo no dejó ningún margen de maniobra a los directivos y supervisores del banco en cuanto a la conveniencia de aplicarlo o no con respecto a los productores exportadores incluidos en la muestra, colocando así a la dirección de dicho banco en una posición de dependencia.
- (456) Por consiguiente, las autoridades chinas se basan en este marco normativo para ejercer un control significativo sobre el funcionamiento del banco de propiedad estatal que cooperó, al conceder préstamos al sector de los BEV.
- (457) Como se explica en el considerando 434, la Comisión buscó pruebas del ejercicio de un control significativo estudiando préstamos concretos. Sin embargo, el banco de propiedad estatal que cooperó no facilitó determinada información necesaria, incluida su evaluación específica del riesgo crediticio en relación con las empresas incluidas en la muestra. A falta de pruebas concretas de tales evaluaciones del riesgo crediticio, la Comisión examinó el entorno jurídico general aplicable a la concesión de préstamos a sectores fomentados, como el sector de los BEV, junto con el comportamiento del banco de propiedad estatal que cooperó, y determinó que el banco no estaba actuando con arreglo a evaluaciones exhaustivas del riesgo de crédito basadas en el mercado.
- (458) Por otra parte, como se explica en el considerando 453, se concedieron préstamos a los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra a tipos de interés inferiores o próximos al tipo preferente de préstamo del NIFC, con independencia de su situación financiera y de riesgo crediticio. Por lo tanto, teniendo en cuenta el perfil de riesgo de los productores exportadores incluidos en la muestra descrito en la sección 3.5.1.10 y que, según el análisis de riesgos realizado por la Comisión, los productores exportadores deberían haber recibido una calificación crediticia B y, por tanto, deberían haber pagado tipos de interés muy superiores al tipo sin riesgo, la Comisión concluyó que los préstamos en cuestión se concedieron por debajo de los tipos de mercado.
- (459) Por todo ello, la Comisión concluyó que las autoridades chinas habían ejercido un control significativo sobre el funcionamiento del banco de propiedad estatal que cooperó en lo relativo a sus políticas de préstamo y la evaluación del riesgo referente al sector de los BEV.

3.5.1.6. Conclusión sobre las instituciones financieras de propiedad estatal que cooperaron

- (460) La Comisión concluyó que el banco de propiedad estatal que cooperó parcialmente aplicó el marco jurídico anteriormente expuesto ejerciendo funciones gubernamentales con respecto al sector de los BEV. Por lo tanto, actuó como organismo público en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento de base, leído en relación con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), de dicho Reglamento y de conformidad con la jurisprudencia pertinente de la OMC.

3.5.1.7. Instituciones financieras de propiedad estatal que no cooperaron

- (461) Las Normas generales sobre préstamos ⁽¹³³⁾ promulgadas en 1996 tenían por objeto regular las actividades relacionadas con los préstamos, en particular, con la promoción de un desarrollo socioeconómico específico ⁽¹³⁴⁾. De conformidad con la Decisión n.º 40 ⁽¹³⁵⁾, las autoridades chinas también intervienen en las operaciones de préstamo de las entidades financieras designando sectores industriales que deben beneficiarse de un acceso privilegiado al crédito y ordenando a las instituciones financieras que tengan en cuenta las políticas estatales industriales a la hora de conceder préstamos.

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

⁽¹³³⁾ Normas generales sobre préstamos promulgadas por el Banco Popular de China el 28 de junio de 1996.

⁽¹³⁴⁾ Capítulo 1, artículo 1, de las Normas generales sobre préstamos promulgadas por el Banco Popular de China el 28 de junio de 1996.

⁽¹³⁵⁾ Decisión del Consejo de Estado relativa a la promulgación de la aplicación de disposiciones provisionales sobre la promoción de la reestructuración industrial, 2 de diciembre de 2005, Guo Fa [2005] n.º 40.

- (462) El papel destacado de las consideraciones de política estatal (en lugar de las puramente comerciales) que el Estado impone a los bancos comerciales, en particular a las instituciones financieras de propiedad estatal, en la configuración de sus estrategias de préstamo también es claramente visible en la Comunicación del Ministerio de Finanzas sobre el método de evaluación de los resultados de los bancos comerciales, publicada el 15 de diciembre de 2020. Según las disposiciones de la Comunicación, los criterios de evaluación de los resultados de los bancos comerciales deben tener en cuenta la forma en que las entidades «sirven a los objetivos de desarrollo nacional y a la economía real», en particular la forma en que «sirven a las industrias estratégicas y emergentes». El artículo 4 de la Comunicación establece que «la evaluación de los resultados de los bancos comerciales proporcionará una garantía sólida y eficaz de que se aplicarán las macropolíticas nacionales»⁽¹³⁶⁾.
- (463) Tal como se ha indicado en la sección 3.3.1.1, ninguna de las instituciones financieras de propiedad estatal, excepto el Banco EXIM, que concedieron préstamos a las empresas incluidas en la muestra respondió al cuestionario específico. La lista de bancos incluye: Banco Agrícola de China, Banco de Pekín⁽¹³⁷⁾, Banco de China, Bank of Communications Co. Ltd., Banco de Kunlun⁽¹³⁸⁾, Banco de Nanjing⁽¹³⁹⁾, Banco de Ningbo⁽¹⁴⁰⁾, Banco de Shanghai⁽¹⁴¹⁾, Banco de Tianjin⁽¹⁴²⁾, China CITIC Bank⁽¹⁴³⁾, Corporación Bancaria de la Construcción de China, China Everbright Bank⁽¹⁴⁴⁾, China Industrial Bank Co. Ltd.⁽¹⁴⁵⁾, Banco de Comerciantes de China⁽¹⁴⁶⁾, China Minsheng Bank⁽¹⁴⁷⁾, Banco de Importación y Exportación China (Banco EXIM), ICBC, Banco Ping An⁽¹⁴⁸⁾, Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd.⁽¹⁴⁹⁾, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd.⁽¹⁵⁰⁾, Chong Hing Bank Limited⁽¹⁵¹⁾ Huishang Bank Co., Ltd.⁽¹⁵²⁾, Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd.⁽¹⁵³⁾ y Zhongyuan Bank Co., Ltd.⁽¹⁵⁴⁾ Las autoridades chinas no proporcionaron información sobre la propiedad de los bancos, ni sobre su estructura de gobernanza, su evaluación de riesgos o ejemplos relacionados con préstamos específicos al sector de los BEV.
- (464) Por ello, en consonancia con las conclusiones expuestas en la sección 3.3.1.1, la Comisión decidió utilizar los datos disponibles para determinar si esas instituciones de propiedad estatal pueden considerarse organismos públicos.
-
- ⁽¹³⁶⁾ Véase la Comunicación sobre el método de evaluación de los resultados de los bancos comerciales, publicada el 15 de diciembre de 2020 por el Ministerio de Finanzas; en: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.
- ⁽¹³⁷⁾ Véase el Informe anual de 2022 del Banco de Pekín (abril de 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⁾ Véase el resumen del Informe anual de 2022 del Bank of Kunlun Co. Ltd <https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf>.
- ⁽¹³⁹⁾ Véase el Informe anual de 2023 del Banco de Nanjing <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf>.
- ⁽¹⁴⁰⁾ Véase la lista del BPC de bancos sistemáticamente importantes de China para 2022, disponible en: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html>.
- ⁽¹⁴¹⁾ Véase el Informe anual de 2022 del Banco de Shanghai <https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf>.
- ⁽¹⁴²⁾ Véase el Informe anual de 2020 del Banco de Tianjin https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf.
- ⁽¹⁴³⁾ Véase el Informe anual de 2021 de China CITIC Bank; Disponible en: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.
- ⁽¹⁴⁴⁾ Véase el Informe semianual de 2021 de China Everbright Bank; Disponible en: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.
- ⁽¹⁴⁵⁾ Véase ICBC, Informe anual de 2021; Disponible en: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.
- ⁽¹⁴⁶⁾ Véase China Merchants Bank, Informe anual de 2022, p. 125; Disponible en: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.
- ⁽¹⁴⁷⁾ Véase el Informe anual de 2022 de China Minsheng Bank; Disponible en: <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%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf>, p. 94.
- ⁽¹⁴⁸⁾ Véase Banco Ping An, «Homepage – Investor Relations – Major Shareholders» («Página de inicio – Relaciones con los inversores – Principales accionistas»); Disponible en: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.
- ⁽¹⁴⁹⁾ Véase SAIC Motor Corporation Limited https://www.saicmotor.com/english/images/investor_relations/annual_report/2022/7/12/763203D083E54499855A319FB8356217.pdf.
- ⁽¹⁵⁰⁾ Véase el Informe semianual de 2021 del Banco de Desarrollo de Shanghai Pudong; Disponible en: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMsZsvE.pdf.
- ⁽¹⁵¹⁾ Véase la estructura corporativa de Chong Hing Bank Limited: <https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml>.
- ⁽¹⁵²⁾ Véase el Informe anual de 2023 <https://inv.hsbc.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF>.
- ⁽¹⁵³⁾ Véase el Informe anual de 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.
- ⁽¹⁵⁴⁾ Véase el Informe anual de 2023 <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf>.

- (465) En una investigación antisubvención anterior ⁽¹⁵⁵⁾, la Comisión concluyó que los bancos que habían concedido préstamos a los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra eran de propiedad total o parcial del Estado o de personas jurídicas de propiedad estatal. Dado que los bancos no respondieron al cuestionario específico, la Comisión utilizó información públicamente disponible, como el sitio web del banco, los informes anuales y la información disponible en directorios bancarios o en Internet. En consonancia con las conclusiones de estas investigaciones anteriores, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión ⁽¹⁵⁶⁾ confirmó que el Estado domina el sector bancario ⁽¹⁵⁷⁾ al mantener participaciones de control en todos los bancos comerciales de propiedad estatal, así como al ser el accionista mayoritario en una serie de bancos comerciales anónimos, ya sea a través de la inversión directa de Central Huijin o indirectamente a través de otras entidades jurídicas de propiedad estatal. En el considerando 468 se enumeran las entidades bancarias notificadas por los productores exportadores en las que el Estado posee una participación mayoritaria, y a falta de cambios desde las investigaciones similares recientes ⁽¹⁵⁸⁾, se consideró que todas las instituciones financieras de propiedad estatal que proporcionaron financiación a los productores exportadores incluidos en la muestra eran de propiedad total o parcial del Estado, directamente o a través de personas jurídicas.

3.5.1.8. Conclusión sobre todas las instituciones financieras de propiedad estatal

- (466) A la luz de estas consideraciones, la Comisión llegó a la conclusión de que todas las instituciones financieras chinas de propiedad estatal que concedieron financiación a los tres grupos de productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra son organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), leído en relación con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base.
- (467) Además, aunque no hubiera que considerar organismos públicos a las instituciones financieras de propiedad estatal, la Comisión estableció, basándose en la misma información, que se consideraría que habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas para llevar a cabo funciones que suelen ser propias del Gobierno en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base por las mismas razones expuestas en la sección 3.5.1.9. De este modo, su comportamiento sería atribuido a las autoridades chinas en cualquier caso.

3.5.1.9. Instituciones financieras privadas que reciben encomienda u orden de las autoridades chinas

- (468) Al igual que en investigaciones anteriores ⁽¹⁵⁹⁾, la Comisión estableció en el caso que nos ocupa que los siguientes bancos e instituciones financieras privadas que operaban en China habían concedido préstamos a los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra en la investigación en cuestión: China Postal Savings Bank Co.

⁽¹⁵⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China [DO L 283 de 12.11.2018, p. 1 (artículos 210 y 211)].

⁽¹⁵⁶⁾ *Updated Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* [«Actualización del Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial»; documento en inglés], de 10 de abril de 2024, SWD(2024) 91 final (el «Informe de China»), capítulo 6.3, «Sector bancario», pp. 137-144.

⁽¹⁵⁷⁾ Véase también Chorzempa, M. y Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, [«¿Cambiará algo la inminente revisión del sistema de regulación financiera de China?»; documento en inglés], PIIE, marzo de 2023, p. 2; Disponible en: <https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf>.

⁽¹⁵⁸⁾ Véase la nota a pie de página n.º 12.

⁽¹⁵⁹⁾ Véase el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/969 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alea o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/649, por el que se impone un derecho antidumping definitivo a las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alea o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China (DO L 146 de 9.6.2017, p. 17) («el asunto HRF»), Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1579 de la Comisión, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/163 (DO L 283 de 12.11.2018, p. 1) («el asunto de los neumáticos»), el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2287 de la Comisión, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de hojas de aluminio convertible originarias de la República Popular China (DO L 458 de 22.12.2021, p. 344) («asunto de las hojas de aluminio convertible»), y Reglamento de Ejecución (UE) 2020/776 de la Comisión, de 12 de junio de 2020, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de la República Popular China y de Egipto (DO L 189 de 15.6.2020, p. 33) («el asunto de los tejidos de fibra de vidrio»), Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 de la Comisión, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China (DO L 12 de 19.1.2022, p. 34) («asunto de los cables de fibras ópticas»).

Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., 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 y Yushan Bank (China) Co. En consonancia con el análisis correspondiente facilitado en la sección 3.5.1.8, se consideró que estos bancos e instituciones financieras privadas han estado operando bajo la supervisión de la CBRC o han recibido encomienda u orden de las autoridades chinas. Dado que no se facilitó información alguna en contrario, la Comisión mantuvo la misma conclusión en la presente investigación.

- (469) La Comisión analizó si estas instituciones financieras habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas de conceder subvenciones al sector de los BEV en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base.
- (470) Según el Órgano de Apelación de la OMC, un Gobierno «encomienda» cuando asigna responsabilidad a una entidad privada, y «ordena» cuando ejerce su autoridad sobre una entidad privada⁽¹⁶⁰⁾. En ambos casos, el Gobierno recurre a una entidad privada para que, en su nombre, efectúe la contribución financiera y «en la mayoría de los casos cabría esperar que la encomienda o la orden impartida a una entidad privada entrañara alguna forma de amenaza o estímulo»⁽¹⁶¹⁾. Al mismo tiempo, el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), no permite a los Miembros imponer medidas compensatorias a productos «cuando un gobierno se limite a ejercer sus facultades generales de reglamentación»⁽¹⁶²⁾ o cuando la intervención de los poderes públicos «puede dar o no un resultado particular dependiendo de determinadas circunstancias de hecho y del ejercicio de la libertad de elección por los agentes en dicho mercado»⁽¹⁶³⁾. Al contrario, una encomienda o una orden implican «una función más activa que los meros actos de aliento»⁽¹⁶⁴⁾.
- (471) La Comisión observó que el marco normativo relativo a la industria que se ha mencionado en los considerandos 434 a 442 se aplica a todas las instituciones financieras de China, incluidas las instituciones financieras de propiedad privada. Para ilustrarlo, la Ley Bancaria y las diversas órdenes de la CBIRC van dirigidas a los bancos de financiación china y a los bancos con capital extranjero gestionados por la CBIRC.
- (472) Además, la mayoría de los contratos de préstamo con instituciones financieras privadas tenían condiciones similares a las de los contratos con bancos de propiedad estatal, y los tipos de interés de los préstamos concedidos por las instituciones financieras privadas eran similares a los aplicados por las instituciones financieras de propiedad estatal. Esto demuestra que dichos bancos conceden de facto condiciones preferenciales de préstamo de conformidad con el control de las autoridades chinas sobre el sector bancario.
- (473) A falta de información en otro sentido procedente de las instituciones financieras privadas, la Comisión llegó a la conclusión de que, por lo que respecta a la industria de los BEV, todas las instituciones financieras que operan en China bajo supervisión de la NFRA (incluidas las instituciones privadas) han recibido encomienda u orden del Estado, en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), primer guion, del Reglamento de base, de alinearse con las políticas gubernamentales y conceder a dicha industria préstamos a tipos preferentes⁽¹⁶⁵⁾.

3.5.1.10. Calificaciones crediticias

- (474) En investigaciones antisubvención anteriores, la Comisión ya había establecido que las calificaciones crediticias chinas concedidas a empresas chinas no eran fiables, sobre la base de un estudio publicado por el Fondo Monetario Internacional⁽¹⁶⁶⁾ que mostraba la divergencia entre las calificaciones crediticias internacionales y las

⁽¹⁶⁰⁾ WT/DS/296 [DS 296 Estados Unidos – Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea], Informe del Órgano de Apelación de 21 de febrero de 2005, apartado 116.

⁽¹⁶¹⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 116.

⁽¹⁶²⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 115.

⁽¹⁶³⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 114, que coincide con el informe del Grupo Especial, DS 194, apartado 8.31, sobre este asunto.

⁽¹⁶⁴⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 115.

⁽¹⁶⁵⁾ Véanse los asuntos citados en la nota a pie de página n.º 12.

⁽¹⁶⁶⁾ Véase el documento de trabajo del FMI: Maliszewski; S. Arslanalp; J. Caparusso; J. Garrido; S. Guo; J. Shik Kang; R. Lam; T. D. Law; Liao; N. Rendak; y P. Wingender Jiangyan: «Resolving China's Corporate Debt Problem» [«Resolución del problema del endeudamiento empresarial de China»], documento en inglés, octubre de 2016, WP/16/203.

chinas. De hecho, según el FMI, más del 90 % de las obligaciones chinas están calificadas entre AA y AAA por las agencias locales, lo que no es comparable a otros mercados, como el de la UE o el de los Estados Unidos de América (EE. UU.). Por ejemplo, menos del 2 % de las empresas del mercado de EE. UU. gozan de calificaciones tan altas. Así pues, las agencias de calificación crediticia chinas se inclinan marcadamente hacia la parte alta de la escala de calificación. Sus escalas de calificación son muy amplias, y tienden a agrupar obligaciones con riesgos de impago significativamente distintos en una amplia categoría de calificación ⁽¹⁶⁷⁾. Según el informe de Bloomberg sobre el mercado chino de obligaciones de 2021 ⁽¹⁶⁸⁾, cinco agencias de calificación locales dominan el mercado de obligaciones: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance y Golden Credit Rating, y alrededor del 90 % de las obligaciones reciben la calificación AAA de las agencias locales. Sin embargo, muchos de los emisores han recibido de S&P Global una calificación como emisor inferior, de A y BBB ⁽¹⁶⁹⁾.

- (475) Además, algunas agencias de calificación externas, como Standard & Poor's y Moody's, tienden a aplicar un incremento a la calificación crediticia de referencia del emisor partiendo de una estimación de la importancia estratégica de la empresa para el Gobierno chino y de la fortaleza de cualquier garantía implícita al calificar las obligaciones chinas emitidas en el exterior ⁽¹⁷⁰⁾.
- (476) Para complementar este análisis, varios casos anteriores mostraron que las autoridades chinas también pueden ejercer su influencia en el mercado de las calificaciones crediticias.
- (477) Según la información facilitada por las autoridades chinas en casos anteriores, había catorce agencias de calificación crediticia activas en el mercado de obligaciones chino, incluidas doce agencias de calificación nacionales. En segundo lugar, no se entra libremente al mercado chino de la calificación crediticia. Se trata, básicamente, de un mercado cerrado, ya que las agencias de calificación tienen que ser aprobadas por la Comisión Reguladora de Valores de China (CSRC) o por el Banco Popular de China (BPC) antes de empezar a operar ⁽¹⁷¹⁾. A mediados de 2017, el BPC anunció que se autorizaría a las agencias de calificación crediticia extranjeras a emitir calificaciones crediticias sobre una parte del mercado de obligaciones nacional, bajo determinadas condiciones. Con todo, estas agencias de calificación crediticia siguen las escalas de calificación chinas, por lo que no son exactamente comparables con las calificaciones internacionales, como se ha explicado en el considerando 475.
- (478) Por último, una investigación realizada en 2021 por Allianz Global Investors confirma las conclusiones de la Comisión, afirmando que «el sistema de calificación crediticia terrestre de China difiere de los convenios internacionales de calificación crediticia. Por ejemplo, los bonos terrestres calificados como AA+ normalmente se calificarían de “alto rendimiento” a escala internacional» ⁽¹⁷²⁾.
- (479) Por último, la OCDE señaló en 2022 que «[l]as insuficiencias en el mercado de las calificaciones crediticias, incluidas las calificaciones infladas y los débiles sistemas de alerta, obstaculizan el buen desarrollo del mercado de obligaciones» ⁽¹⁷³⁾.
- (480) Además, la Comisión también ha determinado ⁽¹⁷⁴⁾ que no puede considerarse que el sistema chino de calificación crediticia esté impulsado exclusivamente por las fuerzas del mercado y que funciona de forma distorsionada.
- (481) Vista la situación descrita en los considerandos 474 a 478, la Comisión llegó a la conclusión de que las calificaciones crediticias chinas no ofrecen una estimación fiable del riesgo crediticio del activo subyacente. Estas calificaciones se falsearon también para conseguir el objetivo de fomentar industrias estratégicas clave, como el sector de los BEV.

⁽¹⁶⁷⁾ Livingston, M. Poon, W.P.H. y Zhou, L. (2017). «Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry» [«¿Son relevantes las calificaciones crediticias chinas? Estudio sobre el mercado de obligaciones chino y el sector de las clasificaciones crediticias»; documento en inglés], *Journal of Banking & Finance*, 2017, p. 24.

⁽¹⁶⁸⁾ *China bond market insight 2021* [«Información sobre el mercado de bonos de China de 2021»; documento en inglés], <https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf>.

⁽¹⁶⁹⁾ «China bond market insight 2021», nota a pie de página n.º 59, p. 31.

⁽¹⁷⁰⁾ Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. y Neelakantan, U. (2017). «China's broken promises: why it is not a market-economy» [«Las promesas incumplidas de China: por qué no es una economía de mercado»; documento en inglés], Wiley Rein LLP, 2017, p. 68.

⁽¹⁷¹⁾ Véase la nota a pie de página n.º 71 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 de la Comisión, de 18 de enero de 2022, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China.

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

⁽¹⁷³⁾ Véase *OECD Economic Surveys: China* [«Estudios económicos de la OCDE: China»; documento en inglés], marzo de 2022, p. 34-35; Disponible en: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf>.

⁽¹⁷⁴⁾ *Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial»; documento en inglés], de 10 de abril de 2024, SWD(2024) 91 final (el «Informe de China»), capítulo 6, pp. 156-160.

3.5.2. Financiación preferente: préstamos

3.5.2.1. Tipos de préstamos

1) Préstamos a corto y largo plazo

(482) La Comisión determinó que las empresas de los tres grupos incluidos en la muestra utilizaron diversos préstamos a corto y largo plazo para financiar sus actividades. Estos préstamos se utilizaron principalmente para operaciones diarias, necesidades de capital circulante, proyectos especiales, inversiones o amortización de otros préstamos. Los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra también utilizaron créditos a la exportación a corto y largo plazo.

2) Préstamos con la finalidad específica de amortizar otros préstamos (préstamos renovables)

(483) En el curso de la investigación, la Comisión constató que uno de los grupos incluidos en la muestra contrató préstamos con el objetivo específico de amortizar el capital reembolsado por préstamos en la fecha de vencimiento con capital nuevo procedente de nuevos préstamos. Estos préstamos renovables suelen ser un signo de problemas de liquidez del prestatario, y suponen para los bancos que los conceden una mayor exposición al riesgo. En consonancia con las conclusiones de investigaciones anteriores⁽¹⁷⁵⁾, la Comisión estableció que con esta práctica algunas empresas podían reorganizar sus obligaciones y obtener los fondos sin los cuales no podrían cumplir sus obligaciones de reembolso, lo que pone de manifiesto la existencia de problemas para reembolsar la deuda.

3) Financiación destinada a reestructurar la deuda a largo plazo

(484) En el curso de la investigación, la Comisión constató que determinadas empresas incluidas en la muestra habían emitido obligaciones con el fin específico de amortizar la deuda, en concreto, los préstamos. La Comisión estableció que, al reestructurar su deuda a través de este instrumento, algunas empresas podían reorganizar y aplazar sus obligaciones, así como obtener los fondos sin los cuales no podrían cumplir sus obligaciones de reembolso, lo que pone de manifiesto la existencia de problemas para recaudar fondos.

(485) El hecho de utilizar las obligaciones con ese objetivo arroja dudas sobre la capacidad de una determinada empresa para pagar sus deudas, por lo que cuestiona no solo su liquidez a corto plazo, sino también la solvencia a largo plazo. Que determinada empresa emita obligaciones con el propósito de amortizar préstamos se considera, por lo tanto, una indicación de que la empresa se encuentra en una situación financiera peor de lo que sus estados financieros parecen dar a entender a primera vista, y de que existe un riesgo adicional relacionado con su financiación a corto y largo plazo.

3.5.2.2. Especificidad

(486) Como se demuestra en la sección 3.5.1.5, existen varios documentos jurídicos, que se refieren específicamente a las empresas del sector de los BEV, en los que se dan órdenes a las instituciones financieras para que concedan préstamos a la industria de los BEV a tipos preferentes. Estos documentos demuestran que las instituciones financieras solo conceden financiación preferente a un número reducido de industrias o empresas que se ajustan a las correspondientes políticas de las autoridades chinas. La Comisión consideró que las referencias al sector de los BEV son suficientemente claras, ya que se lo identifica, bien por su nombre, bien mediante una alusión clara al producto que fabrica o al grupo de industrias al que pertenece.

⁽¹⁷⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/969 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/649, por el que se impone un derecho antidumping definitivo a las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China (DO L 146 de 9.6.2017, p. 17) («el asunto HRF»), Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1579 de la Comisión, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/163 (DO L 283 de 12.11.2018, p. 1) («el asunto de los neumáticos») y Reglamento de Ejecución (UE) 2020/776 de la Comisión, de 12 de junio de 2020, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de la República Popular China y de Egipto (DO L 189 de 15.6.2020, p. 33) («el asunto de los tejidos de fibra de vidrio»).

3.5.2.3. Cálculo del importe de la subvención

- (487) La Comisión calculó el importe de la subvención sujeta a medidas compensatorias basándose en el beneficio obtenido por sus receptores durante el período de investigación. De conformidad con el artículo 6, letra b), del Reglamento de base, el beneficio obtenido por el receptor será la diferencia entre la cantidad que haya pagado la empresa en concepto de interés por el préstamo preferente y la que hubiera pagado por un préstamo comercial comparable que la empresa hubiera podido obtener en el mercado.
- (488) Como se ha explicado en las secciones 3.5.1 y 3.5.2, los préstamos concedidos por las instituciones financieras chinas reflejan una intervención sustancial de los poderes públicos, en lugar de los tipos que suelen encontrarse en un mercado operativo.
- (489) Los grupos de empresas incluidos en la muestra presentaban diferencias en cuanto a su situación financiera general. Cada uno de ellos se benefició durante el período de investigación de tipos de préstamos que diferían en cuanto a sus vencimientos, garantías, avales y otras condiciones. Por estas dos razones, cada empresa tenía un tipo de interés medio basado en los préstamos recibidos.
- (490) Para reflejar estas particularidades, la Comisión evaluó individualmente la situación financiera de cada uno de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra. A este respecto, la Comisión siguió la metodología de cálculo de la financiación preferente establecida en la investigación antisubvención sobre hojas de aluminio convertible originarias de China, así como en las investigaciones antisubvención sobre productos planos de acero laminados en caliente originarios de China, neumáticos originarios de China, determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de China y cables de fibras ópticas originarios de China ⁽¹⁷⁶⁾, como se explica en los considerandos siguientes. Con esa base, la Comisión calculó individualmente el beneficio de la financiación preferente a través de las prácticas de préstamo aplicadas para cada uno de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra, y asignó tal beneficio al producto investigado.
- 1) Grupo BYD
- (491) La Comisión constató que el grupo BYD había obtenido una calificación AAA por parte de una agencia de calificación crediticia china en 2020. Vistas las distorsiones generales de las calificaciones crediticias chinas mencionadas en la sección 3.5.1.10, la Comisión llegó a la conclusión de que esta calificación no es fiable.
- (492) Como se expone en los considerandos 452 a 459, las instituciones financieras acreedoras chinas no presentaron ninguna evaluación de la solvencia crediticia. Por lo tanto, a fin de determinar el beneficio, la Comisión tuvo que evaluar si los tipos de interés de los préstamos concedidos al grupo BYD se ajustaban a los del mercado.
- (493) El grupo BYD se presentó en una situación financiera generalmente rentable con un margen de beneficio de alrededor del 6 % según sus propias cuentas financieras. El grupo utilizó deuda a corto y largo plazo para financiar sus operaciones. La Comisión evaluó la liquidez a corto plazo y la situación de solvencia a largo plazo de la empresa.
- (494) En cuanto a la liquidez a corto plazo, la Comisión utilizó el coeficiente de solvencia. Este coeficiente mide la capacidad de la empresa para pagar sus obligaciones a corto plazo, incluida la deuda a corto plazo.
- (495) El coeficiente de solvencia de la empresa era de 0,89 en 2021, disminuyó a 0,75 en 2022 y volvió a hacerlo a 0,68 en el período de investigación. A pesar de la calificación AAA atribuida a la empresa en 2020, sus activos circulantes no eran suficientes para pagar las obligaciones a corto plazo. Esto no justifica una calificación crediticia elevada, para la que una empresa debe presentar un coeficiente de al menos 2.
- (496) Teniendo en cuenta este indicador de liquidez a corto plazo, la Comisión concluyó que la empresa en cuestión presentaba problemas de liquidez a corto plazo que daban lugar a un perfil deudor de alto riesgo.

⁽¹⁷⁶⁾ DO L 458 de 22.12.2021, p. 344 (considerando 237) («el asunto de las hojas de aluminio») DO L 146 de 9.6.2017, p. 17, considerandos 152 a 244 («el asunto HRF»), DO L 283 de 12.11.2018, p. 1, considerando 236 («el asunto de los neumáticos»), DO L 189 de 15.6.2020, p. 33, considerando 300 («el asunto de los tejidos de fibra de vidrio») y .DO L 12 de 19.1.2022 p. 75., considerando 294 («el asunto de los cables de fibras ópticas»).

- (497) La Comisión basó la evaluación del riesgo de solvencia a largo plazo en la ratio de deuda. Esta ratio mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de deuda a largo plazo. Es utilizada por prestamistas e inversores en obligaciones a la hora de evaluar la solvencia crediticia de la empresa.
- (498) La ratio de deuda mide el importe de los pasivos, en particular la deuda a largo plazo. La empresa tenía una elevada relación deuda-capital de 0,78, lo que indica que la empresa financia su actividad mediante deuda. La relación deuda-capital también aumentó de manera continua desde 0,67 en 2021 a 0,78 en el período de investigación, lo que indica que la empresa cada vez financia más su actividad principalmente mediante deuda. Cuanto más elevada sea la relación deuda-capital, mayor será el riesgo financiero de la empresa, lo que significa que la empresa puede sufrir dificultades durante un tiempo para hacer frente a sus deudas existentes.
- (499) Por lo tanto, teniendo en cuenta las cuestiones de liquidez y solvencia descritas en los considerandos 495 a 498, la Comisión consideró que la empresa presentaba una situación financiera frágil y un perfil de alto riesgo para los posibles prestamistas e inversores.
- (500) Además, la Comisión analizó la relación deuda-capital de las empresas individuales con la mayor tasa de beneficios financieros y constató que su relación deuda-capital en 2022 osciló entre 0,71 y 0,97.
- (501) A raíz de lo anterior y vistas las distorsiones generales de las calificaciones crediticias chinas descritas en la sección 3.5.1.10, la Comisión llegó a la conclusión de que la calificación crediticia AAA otorgada al grupo BYD no es fiable.
- (502) La Comisión consideró que la situación financiera global del grupo corresponde a una calificación B, que ya no llega al «grado de inversión».
- (503) Según los datos publicados por Bloomberg, la Comisión utilizó como valor de referencia la prima prevista para las obligaciones emitidas por empresas con calificación B, que se aplicó al tipo de referencia de préstamo del BPC, o después del 20 de agosto de 2019 al tipo preferente de préstamo anunciado por el NIFC ⁽¹⁷⁷⁾ para determinar el tipo de mercado.
- (504) Se determinó entonces ese recargo calculando el diferencial relativo entre los índices de las obligaciones societarias con la calificación AA y con la calificación B (EE. UU.) según los datos de Bloomberg para segmentos industriales. El diferencial así calculado se sumó después al tipo de referencia de préstamo del BPC o, después del 20 de agosto de 2019, al tipo preferente de préstamo publicado por el NIFC, en la fecha en que se concedió el préstamo ⁽¹⁷⁸⁾ y por la misma duración que este. Esto se hizo individualmente para cada préstamo concedido al grupo de empresas.
- (505) Con respecto a los préstamos en divisas extranjeras, se aplica la misma situación relativa a las distorsiones del mercado y a la ausencia de calificaciones crediticias válidas, ya que estos préstamos los otorgan las mismas instituciones financieras chinas. Por lo tanto, como ya se ha dicho, se utilizaron obligaciones societarias con calificación B emitidas en las denominaciones pertinentes durante el período de investigación con el fin de determinar un valor de referencia apropiado.
- 2) Grupo Geely
- (506) Como se expone en los considerandos 452 a 459, las instituciones financieras acreedoras chinas no presentaron ninguna evaluación de la solvencia. Por lo tanto, a fin de determinar el beneficio, la Comisión tuvo que evaluar si los tipos de interés de los préstamos concedidos al grupo Geely se ajustaban a los del mercado.
- (507) El grupo Geely comunicó una situación financiera rentable con un margen de beneficio del 3 % de acuerdo con sus propias cuentas financieras. Sin embargo, la rentabilidad disminuyó en comparación con 2021. Su rentabilidad de los recursos propios, que es la capacidad del grupo para convertir los fondos propios en beneficios netos, disminuyó del 8 % en 2021 al 5 % al final del período de investigación.
- (508) El grupo Geely utilizó deuda a corto y largo plazo para financiar sus operaciones. La Comisión evaluó la liquidez a corto plazo y la situación de solvencia a largo plazo del grupo.

⁽¹⁷⁷⁾ Véase el considerando (453).

⁽¹⁷⁸⁾ En el caso de los préstamos a tipo fijo. Para los préstamos con tipos de interés variable se tomó el tipo de referencia del BPC durante el período de investigación.

- (509) Respecto a la liquidez a corto plazo, el grupo presentó un coeficiente de solvencia medio de 1,03 durante el período de investigación. Aunque el coeficiente de solvencia está ligeramente por encima de 1, los circulantes de la empresa son apenas suficientes para pagar sus obligaciones a corto plazo, lo que no basta para justificar una calificación crediticia alta, para lo cual la empresa debería presentar un coeficiente mínimo de 2. La ratio de liquidez inmediata de la empresa fue de 0,79 al final del período de investigación, de 0,76 en 2022 y de 0,79 en 2021, mientras que se considera que la ratio de referencia es como mínimo de 1. De hecho, una empresa que tenga una ratio de liquidez inmediata inferior a 1 puede no estar en condiciones de hacer frente a sus pasivos corrientes a corto plazo. El coeficiente de caja de la empresa fue, por término medio, de 0,4 en el período de investigación; por lo tanto, la empresa no tenía efectivo suficiente para pagar su deuda a corto plazo. Teniendo en cuenta los indicadores de liquidez a corto plazo, la Comisión concluyó que la empresa en cuestión presentaba problemas de liquidez a corto plazo que daban lugar a un perfil deudor de riesgo.
- (510) Respecto a la deuda a largo plazo, el grupo Geely tenía una elevada tasa de endeudamiento, de 0,69, lo que significa que el 69 % de los activos de la empresa se financian mediante deuda. La relación deuda-capital fue de 2,1 en 2021, de 2,11 en 2022 y de 2,22 al final del período de investigación, lo que indica que la empresa financia su actividad principalmente mediante deuda. Cuanto más altas sean la tasa de endeudamiento y la relación deuda-capital, mayor será el riesgo financiero de la empresa. Además, durante el período de investigación, una de las empresas del grupo (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) celebró un acuerdo de canje de deuda por capital social con bancos de propiedad estatal, con el fin de mejorar la estructura de su deuda. En virtud de este acuerdo, la empresa podía convertir parte de su deuda con bancos de propiedad estatal en acciones y, así, reducir el pasivo en su balance.
- (511) Además, la Comisión constató que el grupo Geely contrató préstamos con el objetivo específico de amortizar los préstamos. Como se explica en la sección 3.5.2.1, la existencia de préstamos renovables se considera una indicación de riesgos adicionales relacionados con problemas de liquidez.
- (512) Del mismo modo, la Comisión constató que el grupo Geely emitía obligaciones con fines de reestructuración de la deuda. En este caso, como se explica en la sección 4, la Comisión consideró que esto es una señal de que se encuentra en una situación financiera peor de lo que sugerían los estados financieros a primera vista y de que existía un riesgo adicional relacionado con su financiación a corto y largo plazo.
- (513) La Comisión constató que el grupo Geely había obtenido una calificación AAA por parte de una agencia de calificación crediticia china. Vistas las distorsiones generales de las calificaciones crediticias chinas mencionadas en la sección 3.5.1.10, la Comisión llegó a la conclusión de que esta calificación no es fiable.
- (514) La Comisión consideró que la situación financiera general del grupo corresponde a una calificación B. Según las definiciones de calificación crediticia de Standard & Poor's, un deudor calificado B es más vulnerable que los calificados BB, pese a que todavía tenga en este momento la capacidad de hacer frente a sus compromisos financieros. Pese a todo, unas condiciones comerciales, financieras o económicas adversas pueden mermar su capacidad o su voluntad de cumplir sus compromisos financieros. Por lo tanto, este valor de referencia se considera adecuado para reflejar el riesgo adicional derivado del uso de préstamos renovables y obligaciones emitidas con fines de reestructuración de la deuda.
- (515) La prima esperada sobre las obligaciones emitidas por las empresas con esta calificación B se aplicó entonces al tipo de referencia de préstamo del BPC o, después del 20 de agosto de 2019, al tipo preferente de préstamo del NIFC, con el fin de determinar el tipo de mercado.
- (516) Se determinó entonces ese recargo calculando el diferencial relativo entre los índices de las obligaciones societarias con la calificación AA y con la calificación B (EE. UU.) según los datos de Bloomberg para segmentos industriales. El diferencial así calculado se sumó después al tipo de referencia de préstamo publicado por el BPC o, después del 20 de agosto de 2019, al tipo preferente de préstamo anunciado por el NIFC, en la fecha en que se concedió el préstamo y por la misma duración que este. Esto se hizo individualmente para cada préstamo o arrendamiento financiero concedido a la empresa.
- (517) Con respecto a los préstamos concedidos en China en divisas extranjeras, se aplica la misma situación relativa a las distorsiones del mercado y a la ausencia de calificaciones crediticias válidas, ya que estos préstamos los otorgan las mismas instituciones financieras chinas. Por lo tanto, como ya se ha dicho, se utilizaron obligaciones societarias con calificación B emitidas en las denominaciones pertinentes durante el período de investigación con el fin de determinar un valor de referencia apropiado.

3) Grupo SAIC

- (518) Como se expone en los considerandos 452 a 459, las instituciones financieras acreedoras chinas no presentaron ninguna evaluación de la solvencia. Por lo tanto, a fin de determinar el beneficio, la Comisión tuvo que evaluar si los tipos de interés de los préstamos concedidos al grupo Geely se ajustaban a los del mercado.
- (519) SAIC Motor Corporation Limited comunicó a nivel de grupo consolidado una situación financiera rentable con un margen de beneficio del 4 % de acuerdo con sus propias cuentas financieras. Sin embargo, la rentabilidad disminuyó en comparación con 2021. Su rentabilidad de los recursos propios, que es la capacidad del grupo para convertir los fondos propios en beneficios netos, disminuyó del 13 % en 2021 al 8 % al final de 2022.
- (520) SAIC Motor Corporation Limited utilizó deuda a corto y largo plazo para financiar sus operaciones. La Comisión evaluó la liquidez a corto plazo y la situación de solvencia a largo plazo del grupo.
- (521) Respecto a la liquidez a corto plazo, el grupo presentó un coeficiente de solvencia medio de 1,07 durante 2022. Aunque el coeficiente de solvencia está ligeramente por encima de 1, los activos corrientes del grupo son apenas suficientes para pagar sus obligaciones a corto plazo, lo que no basta para justificar una calificación crediticia alta, para lo cual la empresa debería presentar una ratio mínima de 2. La ratio de liquidez inmediata de la empresa fue de 0,87 en 2022 y de 0,97 en 2021, mientras que se considera que la ratio de referencia es como mínimo de 1. De hecho, una empresa que tenga una ratio de liquidez inmediata inferior a 1 puede no estar en condiciones de hacer frente a sus pasivos corrientes a corto plazo. El coeficiente de caja del grupo fue, por término medio, de 0,4 en 2022. Por lo tanto, el grupo no tenía efectivo suficiente para pagar su deuda a corto plazo. Teniendo en cuenta los indicadores de liquidez a corto plazo, la Comisión concluyó que el grupo en cuestión presentaba problemas de liquidez a corto plazo que daban lugar a un perfil deudor de riesgo.
- (522) Respecto a la deuda a largo plazo, SAIC Motor Corporation Limited a nivel de grupo consolidado tenía una elevada tasa de endeudamiento, de 0,66, lo que significa que el 66 % de los activos del grupo se financian mediante deuda. La relación deuda-capital fue de 1,79 en 2021 y de 1,94 en 2022, lo que indica que la empresa financia su actividad principalmente mediante deuda. Cuanto más altas sean la tasa de endeudamiento y la relación deuda-capital, mayor será el riesgo financiero de la empresa. Además, durante el período entre 2009 y 2015, dos de los productores exportadores del grupo [SAIC Maxus Automotive Company Limited y Nanjing Automobile (Group) Corporation] celebraron cuatro acuerdos de canje de deuda por capital social con bancos de propiedad estatal, con el fin de mejorar la estructura de su deuda. En virtud de este acuerdo, las empresas podían convertir parte de su deuda con bancos de propiedad estatal en acciones y, así, reducir el pasivo en su balance. Además, en 2017, SAIC Motor Corporation Limited se benefició de una inyección de capital que involucró, entre otras, a instituciones financieras de propiedad estatal, lo que nuevamente tuvo un impacto positivo en la estructura de la deuda del grupo. Aunque estos hechos tuvieron lugar antes del período de investigación, tuvieron un efecto estructural duradero en el balance.
- (523) Además, la Comisión constató que el grupo contrató préstamos con el objetivo específico de amortizar los préstamos. Como se explica en la sección 3.4.2.1, la existencia de préstamos renovables se considera una indicación de riesgos adicionales relacionados con problemas de liquidez.
- (524) La Comisión constató que SAIC Motor Corporation Limited había obtenido una calificación AAA por parte de una agencia de calificación crediticia china. Vistas las distorsiones generales de las calificaciones crediticias chinas mencionadas en la sección 3.4.1.9 y la situación financiera del grupo descrita anteriormente, la Comisión llegó a la conclusión de que esta calificación no es fiable.
- (525) La Comisión consideró que la situación financiera general del grupo corresponde a una calificación B. Según las definiciones de calificación crediticia de Standard & Poor's, un deudor calificado B es más vulnerable que los calificados BB, pese a que todavía tenga en este momento la capacidad de hacer frente a sus compromisos financieros. Pese a todo, unas condiciones comerciales, financieras o económicas adversas pueden mermar su capacidad o su voluntad de cumplir sus compromisos financieros. Por lo tanto, este valor de referencia se considera adecuado para reflejar el riesgo adicional derivado del uso de préstamos renovables y obligaciones emitidas con fines de reestructuración de la deuda.

- (526) Se determinó entonces ese recargo calculando el diferencial relativo entre los índices de las obligaciones societarias con la calificación AA y con la calificación B (EE. UU.) según los datos de Bloomberg para segmentos industriales. El diferencial así calculado se sumó después al tipo de referencia de préstamo publicado por el BPC o, después del 20 de agosto de 2019, al tipo preferente de préstamo anunciado por el NIFC, en la fecha en que se concedió el préstamo y por la misma duración que este. Esto se hizo individualmente para cada préstamo o arrendamiento financiero concedido a la empresa.
- (527) Con respecto a los préstamos concedidos en China en divisas extranjeras, se aplica la misma situación relativa a las distorsiones del mercado y a la ausencia de calificaciones crediticias válidas, ya que estos préstamos los otorgan las mismas instituciones financieras chinas. Por lo tanto, como ya se ha dicho, se utilizaron obligaciones societarias con calificación B emitidas en las denominaciones pertinentes durante el período de investigación con el fin de determinar un valor de referencia apropiado.

3.5.2.4. Conclusión sobre la financiación preferente: préstamos

- (528) La Comisión estableció que todos los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra se beneficiaron de préstamos preferenciales durante el período de investigación. En vista de la existencia de una contribución financiera, de un beneficio para los productores exportadores y de la especificidad, la Comisión consideró que la financiación preferente mediante préstamos constituye una subvención sujeta a medidas compensatorias.
- (529) Los porcentajes de subvención establecidos con respecto a esta financiación preferente mediante préstamos durante el período de investigación para los grupos de empresas incluidos en la muestra ascienden a:

Financiación preferente: préstamos

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	0,16 %
Grupo Geely:	0,81 %
Grupo SAIC:	1,38 %

3.5.3. Financiación preferente: otros tipos de financiación

3.5.3.1. Líneas de crédito

a) Observaciones generales

- (530) La finalidad de una línea de crédito es establecer un límite de empréstito que la empresa puede utilizar en cualquier momento para financiar sus operaciones corrientes, lo que hace que la financiación del capital circulante se flexibilice y esté disponible inmediatamente cuando se necesita. Los acuerdos de líneas de crédito concedidas a los grupos incluidos en la muestra hacen referencia a las diferentes formas de financiación disponibles para las empresas que los firmaron, que incluyen todos los tipos de financiación a corto plazo, como préstamos a corto plazo, aceptación bancaria, cartas de crédito, etc. Además, de acuerdo con las publicaciones financieras, las líneas de crédito también son prevalentes en una mayoría de los casos en las economías de mercado. Por ejemplo, representan más del 80 % de la financiación bancaria proporcionada a empresas públicas estadounidenses⁽¹⁷⁹⁾. Además, en Canadá, donde las aceptaciones bancarias son una responsabilidad directa e incondicional del banco aceptante (como es el caso de China), los bancos normalmente solo aceptarían las solicitudes de aceptación bancaria de las empresas prestatarias que tienen una línea de crédito establecida con ese banco⁽¹⁸⁰⁾. Por lo tanto, la Comisión consideró que, en principio, toda la financiación a corto plazo de las empresas incluidas en la muestra, como los préstamos a corto plazo, las letras de aceptación bancaria, etc., debía estar cubierta por un instrumento de línea de crédito.

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

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

b) Constataciones de la investigación

- (531) La Comisión llegó a la conclusión de que las instituciones financieras chinas proporcionaron líneas de crédito a cada grupo incluido en la muestra en relación con la provisión de financiación. Se trataba de acuerdos marco, en virtud de los cuales el banco permitía a las empresas incluidas en la muestra utilizar diversos instrumentos de deuda, tales como préstamos de capital circulante, letras de aceptación bancaria u otras formas de financiación comercial, hasta un importe máximo determinado.
- (532) Como se ha mencionado en el considerando 530, toda la financiación a corto plazo debe estar cubierta por una línea de crédito. Por lo tanto, para establecer si toda la financiación a corto plazo estaba cubierta por una línea de crédito, la Comisión comparó el importe de las líneas de crédito disponibles para las empresas que cooperaron durante el período de investigación con el importe de la financiación a corto plazo utilizado por estas empresas durante el mismo período. Cuando el importe de la financiación a corto plazo superó el límite de la línea de crédito, la Comisión aumentó el importe de la línea de crédito existente con el importe realmente utilizado por los productores exportadores por encima de ese límite de línea de crédito.
- (533) En circunstancias de mercado normales, las líneas de crédito estarían sujetas a una comisión denominada de «apertura» o de «compromiso» para compensar los costes y riesgos del banco al abrirlas, y también a una «comisión de renovación» aplicada con carácter anual ⁽¹⁸¹⁾. Estas tasas cubren los costes administrativos, como el coste de la tramitación de la solicitud y la realización de controles de seguridad, pero también el coste derivado de los requisitos prudenciales impuestos a los bancos, ya que el capital comprometido en una línea de crédito reduce los ratios de capital del banco, que debe mantener para hacer frente a los riesgos sistémicos. En cambio, la Comisión llegó a la conclusión de que todo el grupo de empresas incluido en la muestra había dispuesto de líneas de crédito de forma gratuita. Por tanto, se confirió un beneficio a los grupos de empresas investigados a efectos del artículo 6, letra d), del Reglamento de base.

c) Especificidad

- (534) Como se indica en el considerando 210, de conformidad con la Decisión n.º 40, las instituciones financieras deben proporcionar apoyo en forma de créditos a las industrias fomentadas.
- (535) La Comisión consideró que, dado que las líneas de crédito están intrínsecamente vinculadas a todos los tipos de financiación a corto plazo proporcionada a las empresas incluidas en la muestra, deberían considerarse una forma de apoyo financiero preferente por parte de las instituciones financieras a industrias fomentadas, como el sector de los BEV. Como se especifica en la sección 3.1, el sector de los BEV se encuentra entre las industrias fomentadas y, por lo tanto, puede optar a toda la ayuda financiera posible.

d) Cálculo del importe de la subvención

- (536) De conformidad con el artículo 6, letra d), inciso ii), del Reglamento de base, la Comisión consideró que el beneficio obtenido era la diferencia entre la cantidad que los beneficiarios pagaron a las instituciones financieras chinas como comisión de apertura o renovación de las líneas de crédito y la cantidad que habrían pagado por una línea de crédito comercial similar obtenida a un tipo de mercado no distorsionado.
- (537) Ninguna de las empresas incluidas en la muestra pagó una tasa por su línea de crédito. Del mismo modo, la Comisión no detectó ninguna tasa de línea de crédito en el país en investigaciones anteriores. Por el contrario, el único caso en el que un productor exportador incluido en la muestra pagó una tasa de línea de crédito se refería a una empresa que obtuvo líneas de crédito de dos bancos cuya sede estaba establecida en una jurisdicción financiera distinta de China y que, por tanto, estaba sujeta a comisiones, como es el caso habitual en los mercados financieros mundiales ⁽¹⁸²⁾. La información públicamente disponible parece sugerir que, en algunos casos, se imponen tasas de líneas de crédito a las empresas chinas ⁽¹⁸³⁾, pero no se ha podido constatar el nivel de dichas tasas. Por lo tanto, la Comisión no tuvo más opción que buscar una comisión de referencia adecuada fuera de China. Los índices para la comisión de apertura y para la comisión de renovación se fijaron en el 1,75 y el 1,25 %, respectivamente, por referencia a datos disponibles públicamente ⁽¹⁸⁴⁾.

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

⁽¹⁸²⁾ Véase el asunto de los neumáticos, considerando 297.

⁽¹⁸³⁾ Véase el ejemplo del Banco de China: Línea de crédito 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/>, consultado el 29 de abril de 2024.

- (538) En principio, la comisión de apertura y la comisión de renovación se pagan a tanto alzado en el momento de la apertura de una nueva línea de crédito o de la renovación de una línea de crédito existente, respectivamente. Sin embargo, a efectos de cálculo, la Comisión tuvo en cuenta las líneas de crédito que se habían abierto o renovado antes del período de investigación pero que estaban a disposición de los grupos incluidos en la muestra durante el período de investigación, así como las líneas de crédito que se abrieron durante el período de investigación.

3.5.3.2. Letra de aceptación bancaria

a) Observaciones generales

- (539) Las letras de aceptación bancaria son un producto financiero destinado a desarrollar un mercado monetario nacional más activo ampliando las facilidades de crédito. Es un tipo de financiación a corto plazo que podría «reducir los costes de los fondos y aumentar la eficacia del capital» del librador ⁽¹⁸⁵⁾. Además, como señala el BPC en su sitio web, «la letra de aceptación bancaria puede garantizar el establecimiento y la ejecución del contrato entre el comprador y el vendedor, así como fomentar el volumen de negocios mediante la intervención del crédito del Banco de China» ⁽¹⁸⁶⁾. Por otra parte, en su sitio web, el Banco DBS hace publicidad de las letras de aceptación bancaria como un método para «aumentar el capital circulante aplazando los pagos» ⁽¹⁸⁷⁾. Las condiciones generales para la emisión y el uso de aceptaciones bancarias se establecen en la Ley de instrumentos negociables de la República Popular China ⁽¹⁸⁸⁾.
- (540) La Comisión ya constató en investigaciones anteriores que las letras de aceptación bancaria se utilizan principalmente como método de pago en las transacciones comerciales como sustituto de las órdenes de pago, lo que favorece el volumen de negocios en efectivo y el capital circulante del librador ⁽¹⁸⁹⁾.
- (541) En realidad, las letras de aceptación bancaria solo pueden utilizarse para liquidar transacciones comerciales auténticas y el librador debe aportar pruebas suficientes a ese respecto, por ejemplo, acuerdo de compra/venta, factura y orden de entrega. Las letras de aceptación bancaria pueden utilizarse como métodos de pago estándar en acuerdos de compra junto con otros medios como remesas o giros postales.
- (542) La letra de aceptación bancaria la extiende el solicitante (el librador, que es también el comprador en la transacción comercial subyacente), y el banco la acepta. Al aceptar la letra, el banco acepta el pago incondicional el importe especificado en la letra al beneficiario/tenedor en la fecha señalada (la fecha de vencimiento).
- (543) En general, los contratos de aceptación bancaria contienen la lista de transacciones cubiertas por el importe de la letra, con indicación de la fecha de vencimiento del pago al proveedor y la fecha de vencimiento de la letra de aceptación bancaria.
- (544) La Comisión también estableció que las letras de aceptación bancaria en China se emiten en el marco de un acuerdo de aceptación bancaria que especifica la identidad del banco, de los proveedores y del comprador y detalla las obligaciones del banco y del comprador, así como el valor por proveedor, la fecha de vencimiento del pago acordada con el proveedor y la fecha de vencimiento de la letra de aceptación bancaria.
- (545) La Comisión concluyó también que los acuerdos de línea de crédito incluyen generalmente letras de aceptación bancaria dentro de los usos posibles del límite de financiación, junto con otros instrumentos financieros a corto plazo, como los préstamos de capital circulante.
- (546) Dependiendo de las condiciones establecidas por cada banco, puede exigirse al librador que efectúe un pequeño depósito en una cuenta designada para ello, que firme un compromiso y que pague una comisión de aceptación. En cualquier caso, el librador está obligado a transferir la cantidad total de la letra de aceptación bancaria a la cuenta designada, como muy tarde, en la fecha de vencimiento de la letra.

⁽¹⁸⁵⁾ Véase el sitio web del Banco Popular de China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.

⁽¹⁸⁶⁾ Véase la nota anterior.

⁽¹⁸⁷⁾ Véase el sitio web del Banco 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⁾ Véanse el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerandos 359 a 370, el asunto de las hojas de aluminio, considerandos 334 a 356, y el asunto de los cables de fibras ópticas, considerandos 358 a 370.

- (547) Una vez el banco la acepta, el librador endosa la letra de aceptación bancaria y la transfiere al beneficiario, que es también el proveedor en la transacción comercial subyacente, como pago de la factura. En consecuencia, se anula la obligación de pago del comprador (librador) hacia el proveedor (beneficiario), y se crea una nueva obligación de pago, por el mismo importe, del comprador hacia el banco que aceptó la letra (el librador tiene la obligación de pagar al banco en efectivo antes de la fecha de vencimiento de la letra de aceptación bancaria). Así lo confirmaron las autoridades chinas durante una inspección *in situ* previa ⁽¹⁹⁰⁾: una vez que la empresa paga con la letra de aceptación bancaria al proveedor, ya no tiene la obligación de pagar al proveedor, sino al banco, ya que quien solicitó que se emitiera la letra de aceptación bancaria deberá pagar al banco la suma total en la fecha de vencimiento. Por lo tanto, la emisión de letras de aceptación bancaria tiene como efecto sustituir la obligación del librador de cara al proveedor por una obligación de cara al banco.
- (548) El vencimiento de las letras de aceptación bancaria varía en función de las condiciones establecidas por cada banco, y puede llegar hasta un año.
- (549) El beneficiario (o tenedor) de la letra de aceptación bancaria tiene tres opciones antes de la fecha de vencimiento:
- esperar hasta el vencimiento para el pago en efectivo de la totalidad del valor nominal de la letra por el banco que la aceptó;
 - endosar la letra de aceptación bancaria, esto es, utilizarla como medio de pago de sus deudas con otras partes; o
 - liquidar la letra de aceptación bancaria con el banco que la aceptó o con otro banco y obtener ingresos en efectivo contra el pago de una tasa de descuento.
- (550) La fecha de emisión de una letra de aceptación bancaria suele corresponderse con la fecha de vencimiento acordada con el proveedor para efectuar el pago, pero puede ser también una fecha anterior o posterior. La investigación puso de manifiesto que, por lo que se refiere a las empresas incluidas en la muestra, la fecha de emisión era, por lo general, la de la fecha de vencimiento acordada con el proveedor para efectuar el pago, o anterior, y, en algunos casos, se situaba incluso después de la fecha de vencimiento. La Comisión estableció que el vencimiento de las letras de aceptación bancaria de las empresas incluidas en la muestra era, en la mayoría de los casos, de entre un mes y doce meses después de la fecha de vencimiento para el pago de la factura.
- (551) Por lo que respecta al tratamiento contable de las letras de aceptación bancaria, se identifican como pasivos en las cuentas de los libradores, esto es, los productores exportadores incluidos en la muestra. El Centro de Referencia de Crédito del Banco Popular de China («CRCP») contabiliza las letras de aceptación bancaria como «créditos pendientes» concedidos por los bancos, en el mismo nivel que los préstamos, las cartas de crédito o la financiación comercial. También cabe señalar que el CRCP depende de entidades financieras que conceden diversos tipos de préstamos y que estas, por tanto, han contabilizado las letras de aceptación bancaria como pasivo en sus balances. Por otra parte, los contratos de aceptación bancaria reunidos durante la investigación establecen que, en caso de que el comprador no abone el pago íntegro en la fecha de vencimiento de las letras de aceptación bancaria, el banco dará al importe pendiente el mismo trato que a un préstamo en mora.
- (552) Desde el punto de vista de la tesorería, por lo tanto, el instrumento concede *de facto* al librador un aplazamiento de la fecha de vencimiento, porque el pago real en efectivo del importe de la transacción se produce al vencimiento de la letra de aceptación bancaria y no en el momento en que el librador tuvo que pagar a su proveedor. Si no existiera este instrumento financiero, el librador utilizaría su propio capital circulante, lo que tiene un coste, o contrataría con un banco un préstamo a corto plazo de capital circulante para pagar a sus proveedores, lo que también tiene un coste. De hecho, al pagar con letras de aceptación bancaria, el librador utiliza los bienes o servicios suministrados durante un período de un mes a un año, pero sin adelantar ninguna cantidad en efectivo y sin ningún coste.
- (553) Como ejemplo del uso de letras de aceptación bancaria como sustituto de los préstamos a corto plazo, la Comisión estableció que algunas empresas incluidas en la muestra apenas tenían préstamos. Sin embargo, las letras de aceptación bancaria emitidas por estas empresas durante el período de investigación representaban una parte significativa de sus pasivos. Por ejemplo, dos de las empresas del grupo SAIC apenas tenían préstamos, pero las aceptaciones bancarias pendientes al final del período de investigación representaban alrededor del 20 % de sus pasivos corrientes.

⁽¹⁹⁰⁾ Véase el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerando 381.

- (554) En circunstancias de mercado normales ⁽¹⁹¹⁾, en tanto que instrumento financiero, las letras de aceptación bancaria conllevarían un coste de financiación para el librador. La investigación puso de manifiesto que todas las empresas incluidas en la muestra utilizaron letras de aceptación bancaria durante el período de investigación y pagaron solo una comisión por el servicio de aceptación prestado por el banco, que era en general del 0,05 % del valor nominal de la letra ⁽¹⁹²⁾. Sin embargo, ninguna de las empresas incluidas en la muestra tuvo que asumir ningún coste por la financiación que obtuvieron mediante las letras de aceptación bancaria, que les permitieron aplazar el pago en efectivo del suministro de bienes y servicios. Por lo tanto, la Comisión consideró que las empresas investigadas se habían beneficiado de una financiación mediante letras de aceptación bancaria por la que no asumieron ningún coste.
- (555) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión de que el sistema de aceptación bancaria establecido en China proporcionó a todos los productores exportadores incluidos en la muestra una financiación gratuita de sus operaciones corrientes, lo que les confirió un beneficio que podría estar sujeto a medidas compensatorias, como se describe en los considerandos 562 a 566, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso i), y el artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base.
- (556) Esto está en consonancia con investigaciones anteriores ⁽¹⁹³⁾, en las que la Comisión estableció que las letras de aceptación bancaria tienen efectivamente el mismo propósito y los mismos efectos que los préstamos de capital circulante a corto plazo, ya que las empresas las utilizan para financiar sus operaciones en lugar de préstamos de capital circulante a corto plazo y que, en consecuencia, deberían conllevar un coste equivalente al de estos últimos.
- (557) En el curso de la investigación, el grupo BYD explicó que, para determinadas aceptaciones bancarias, disponía de un sistema de compensación de aceptación bancaria con diferentes bancos. La Comisión consideró que la emisión de un acuerdo de compensación no altera el hecho de que se emitió una aceptación bancaria, y a la luz de las pruebas recogidas en los considerandos 539 a 556, la Comisión tuvo en cuenta las aceptaciones bancarias de compensación en su cálculo del beneficio para el grupo BYD.

b) Especificidad

- (558) Por lo que se refiere a la especificidad, como se indica en el considerando 534, de conformidad con la Decisión n.º 40, las instituciones financieras deben proporcionar apoyo en forma de créditos a las industrias fomentadas.
- (559) La Comisión consideró que las letras de aceptación bancaria son otra forma de apoyo financiero preferente a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV, por parte de las instituciones financieras. En efecto, como se especifica en la sección 3.1, el sector de los BEV se encuentra entre las industrias fomentadas y, por lo tanto, puede optar a toda la ayuda financiera posible. Además, al igual que las líneas de crédito, las letras de aceptación bancaria están intrínsecamente vinculadas a otros tipos de créditos preferentes, como los préstamos, y forman parte del apoyo crediticio que se proporciona específicamente a las industrias fomentadas, de manera que el análisis sobre los organismos públicos y el análisis de especificidad desarrollados en las secciones 3.4.1.1 a 3.4.1.5, y en la sección 3.4.2.2 para los préstamos es igualmente aplicable.
- (560) Además, en 2020, la CBIRC publicó una comunicación en la que afirmaba que, con el fin de reforzar el apoyo crediticio a las empresas transformadoras de las empresas de base, las entidades financieras bancarias pueden prestar apoyo crediticio a las empresas transformadoras para que obtengan bienes y paguen por los bienes mediante la apertura de letras de aceptación bancaria, cartas de crédito nacionales, financiación anticipada, etc. ⁽¹⁹⁴⁾. Las letras de aceptación bancaria, como forma de financiación, forman parte del sistema de apoyo financiero preferencial de las instituciones financieras a las industrias fomentadas, como la industria de los BEV.
- (561) No se presentaron pruebas de que ninguna empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) pudiera beneficiarse de letras de aceptación bancaria en las mismas condiciones preferentes.

⁽¹⁹¹⁾ Véase, por ejemplo, el caso de Canadá: <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>.

⁽¹⁹²⁾ En consonancia con el tipo establecido en las Medidas Administrativas de Pago y Liquidación 393/1997, emitido por el BPC.

⁽¹⁹³⁾ Véanse el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerando 385, el asunto de las hojas de aluminio, considerandos 353, y el asunto de los cables de fibras ópticas, considerandos 373.

⁽¹⁹⁴⁾ 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn).

c) Cálculo del importe de la subvención

- (562) Para calcular el importe de la subvención sujeta a medidas compensatorias, la Comisión evaluó el beneficio conferido a los receptores durante el período de investigación.
- (563) Como se menciona en el considerando 531, la Comisión constató que los productores exportadores incluidos en la muestra utilizaban letras de aceptación bancaria para cubrir sus necesidades de financiación a corto plazo sin pagar ninguna remuneración.
- (564) La Comisión concluyó, por consiguiente, que los libradores de letras de aceptación bancaria debían pagar una remuneración por el período de financiación. La Comisión consideró que el período de financiación comenzó en la fecha de emisión de la letra de aceptación bancaria y finalizó en la fecha de vencimiento de esta. En cuanto a las letras de aceptación bancaria emitidas antes del período de investigación y las letras de aceptación bancaria con fecha de vencimiento posterior a la finalización del período de investigación, la Comisión calculó el beneficio únicamente para el período de financiación cubierto por el período de investigación.
- (565) De conformidad con el artículo 6, letra b), del Reglamento de base, considerando que las letras de aceptación bancaria son una forma de financiación a corto plazo y que efectivamente tienen la misma finalidad que los préstamos de capital circulante a corto plazo, la Comisión consideró que el beneficio para los receptores así conferido es la diferencia entre la cantidad que la empresa pagó realmente como remuneración de la financiación mediante letras de aceptación bancaria y la cantidad que hubiera debido pagar de aplicarse una tasa de interés correspondiente a una financiación a corto plazo.
- (566) La Comisión determinó el beneficio resultante de no haber pagado un coste de financiación a corto plazo. La Comisión consideró, como se estableció en investigaciones anteriores⁽¹⁹⁵⁾, que las letras de aceptación bancaria debían conllevar un coste equivalente al de los préstamos a corto plazo. Así, la Comisión aplicó la misma metodología que se aplica a la financiación de préstamos a corto plazo denominada en CNY que se describe en la sección 3.5.2.3.

3.5.3.3. Efectos descontados

a) Observaciones generales

- (567) La investigación mostró que las instituciones financieras chinas descontaron títulos de crédito a favor del grupo BYD a cambio de efectivo.
- (568) Mediante esta operación, los intermediarios financieros adelantaron los importes de los títulos de crédito antes de su fecha de vencimiento. Las empresas recibieron fondos anticipados transfiriendo los derechos de los futuros títulos de crédito a las entidades financieras tras la deducción de las comisiones y las tasas de descuento aplicables. La tasa de descuento aplicable debe compensar específicamente el riesgo de impago, que está muy influido por la calificación crediticia de la última entidad responsable de cumplir la obligación de pago.
- (569) Como se estableció en investigaciones anteriores⁽¹⁹⁶⁾, en circunstancias de mercado normales, la tasa de descuento aplicable compensaría los costes y riesgos asumidos por el banco. Como se ha expuesto en las secciones 3.5.1 y 3.5.2, los préstamos concedidos por las instituciones financieras chinas reflejan una intervención sustancial de los poderes públicos, que afecta en particular a la calificación crediticia de los productores exportadores, en lugar de los tipos que suelen encontrarse en un mercado operativo.
- (570) El beneficio así conferido a los receptores sería la diferencia entre la tasa de descuento aplicada por las instituciones financieras chinas y la tasa de descuento aplicable a una operación de mercado comparable, por ejemplo, un préstamo.

b) Especificidad

- (571) Por lo que se refiere a la especificidad, como se indica en el considerando 210, de conformidad con la Decisión n.º 40, las instituciones financieras deben proporcionar apoyo en forma de créditos a las industrias fomentadas.

⁽¹⁹⁵⁾ Véanse el considerando 399 del asunto de los tejidos de fibra de vidrio y el considerando 356 del asunto de las hojas de aluminio.

⁽¹⁹⁶⁾ Véase el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerandos 413 y 419.

- (572) Como se estableció en investigaciones anteriores ⁽¹⁹⁷⁾, la Comisión consideró que los efectos descontados son otra forma de apoyo financiero preferente a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV, por parte de las instituciones financieras. En efecto, como se especifica en la sección 3.1, el sector de los BEV se encuentra entre las industrias fomentadas y, por lo tanto, puede optar a toda la ayuda financiera posible. Los efectos descontados, como forma de financiación, forman parte del apoyo financiero preferente de las instituciones financieras a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV.
- (573) No se presentaron pruebas de que ninguna empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) pudiera beneficiarse de efectos descontados en las mismas condiciones preferentes.
- c) Cálculo del importe de la subvención
- (574) Como se menciona en el considerando 567, la Comisión constató que un productor exportador incluido en la muestra utilizaba efectos descontados para cubrir sus necesidades de financiación a corto plazo.
- (575) De conformidad con el artículo 6, letra b), del Reglamento de base, considerando que los efectos descontados son una forma de financiación a corto plazo y que efectivamente tienen la misma finalidad que los préstamos de capital circulante a corto plazo, la Comisión consideró que el beneficio para los receptores así conferido es la diferencia entre la tasa de descuento pagada realmente y la cantidad que hubieran debido pagar de aplicarse una tasa de interés correspondiente a una financiación a corto plazo.
- (576) La Comisión determinó el beneficio resultante de no haber pagado un coste de financiación a corto plazo. La Comisión consideró que los efectos descontados debían conllevar un coste equivalente al de los préstamos a corto plazo. Así, la Comisión aplicó la misma metodología que se aplica a la financiación de préstamos a corto plazo denominada en CNY que se describe en la sección 3.5.2.3.

3.5.3.4. Apoyo a la inversión de capital

3.5.3.4.1. *Conversión de deuda en capital social*

a) Observaciones generales

- (577) La Comisión estableció que una de las empresas del grupo Geely, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd («NHBGAP»), llevó a cabo durante el período de investigación una conversión de deuda en capital social en CCBC Financial assets investment Co., Ltd, filial del Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial assets investment Co., Ltd es un fondo de inversión que pertenece al banco de propiedad estatal, considerado un organismo público o que contaba con encomienda u orden del Estado de acuerdo con la sección 3.5.1.1 anterior.
- (578) No hay información en el expediente sobre las condiciones con arreglo a las cuales se produjo tal intercambio de deuda por obligaciones durante el período de investigación.
- (579) La Comisión consideró que un banco no convertiría la deuda en capital social en condiciones normales de mercado sin recibir otras compensaciones. Consideró que el capital es un instrumento financiero mucho más especulativo que la deuda, ya que no hay certeza de que el banco vaya a recuperar su inversión original. Además, el capital no garantiza necesariamente un retorno de la inversión, a diferencia del tipo de interés asociado a un préstamo. El aumento del riesgo que CCBC Financial assets investment Co., Ltd ha asumido con esta conversión de deuda en capital social se ve respaldado por pruebas de la delicada situación financiera del grupo Geely, tal como se describe en los considerandos 507 a 514. Además, durante el período de 2021 al período de investigación, NHBGAP amplió significativamente sus operaciones comerciales, que se casi se multiplicaron por diez. En consecuencia, es probable que la compañía requiriera liquidez adicional para respaldar este crecimiento, una necesidad que se satisfizo liberando fondos previamente vinculados a acuerdos de deuda a largo plazo, lo que confirió una ventaja a NHBGAP.

⁽¹⁹⁷⁾ Véase el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerandos 413 y 419.

(580) A la luz de las consideraciones anteriores, la Comisión concluyó que, durante el período de investigación, la conversión de deuda en capital social confirió una ventaja a NHBGAP y que dicho beneficio fue otorgado por un organismo o entidad público o que habían recibido encomienda u orden del Estado de cumplir una serie de objetivos de política industrial.

b) Especificidad

(581) La Comisión consideró que la financiación preferente mediante la conversión de deuda en capital social es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que los inversores son entidades que operan con arreglo a las directrices de las políticas del Estado, que incluyen al sector de los BEV entre las industrias fomentadas. En cualquier caso, la información disponible apunta hacia la concesión de esta subvención *ad hoc* a Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, lo que la convierte en una subvención específica a una empresa.

c) Cálculo del beneficio

(582) El expediente no disponía de pruebas para que la Comisión evaluara si los riesgos significativos que asumen los bancos han sido de alguna manera compensados o tenidos en cuenta en la inversión realizada. Sin embargo, todos los elementos expuestos en el considerando 579 apuntan a una situación económica específica de NHBGAP y a los objetivos industriales perseguidos con esta operación, lo que confirma la conclusión de que no tenía una lógica de mercado que reflejara los importantes riesgos reales existentes, como la probable necesidad de liquidez para financiar el crecimiento de la empresa y la débil situación financiera del grupo Geely en su conjunto, como se expone en la sección 3.5.2.3.

(583) Por consiguiente, la Comisión consideró que la operación equivalía a la condonación de la deuda y la trató como una financiación a través de préstamos sin intereses. Por lo tanto, la Comisión decidió ajustarse a la metodología de cálculo de los préstamos descrita en la sección 3.4.2. Esto quiere decir que se aplica el diferencial relativo entre las obligaciones de empresa con la calificación AA y con la calificación B de los EE. UU. de la misma duración a los tipos de interés de referencia publicados por el Banco Popular de China, con el fin de establecer un tipo de interés para los préstamos basado en el mercado, que se compara después con el tipo de interés realmente abonado por la empresa al objeto de determinar el beneficio.

3.5.3.4.2. *Aportaciones de capital*

a) Grupo Geely:

1) *Observaciones generales*

(584) La Comisión estableció que dos de las empresas del grupo Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ZGA) y NHBGAP, durante el período de investigación se beneficiaron de fondos proporcionados por entidades controladas por el Estado, a saber, Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership y BOC Financial assets Investments Co., Ltd. mediante formas especiales de aportaciones de capital.

(585) Estos fondos se transfirieron en forma de incrementos de capital que, no obstante, no dotaban automáticamente a los inversores de plenos derechos en tanto que accionistas. Los inversores, pese a haber transferido los fondos, no obtuvieron pleno acceso al accionariado ni recibieron ningún pago de intereses a cambio.

(586) Como se estableció en investigaciones anteriores⁽¹⁹⁸⁾, para compensar la utilización de fondos, una empresa transferiría una parte de la propiedad poco después de la llegada de los fondos, o consignaría los fondos en el pasivo. Sin embargo, en este caso, esta forma de financiación se parece más a un préstamo participativo clásico sin intereses durante un largo período de tiempo que a un instrumento de capital.

(587) A la luz de las consideraciones anteriores, la Comisión llegó a la conclusión de que, durante el período de investigación, estas dos empresas vinculadas se beneficiaron del acceso a importes considerables de financiación por los que no soportaron ningún coste, a través de empresas que actuaron como mecanismo de financiación. Dado que esta forma especial de inyección de capital no confería derechos a los inversores en tanto que accionistas, la Comisión consideró que tenían un efecto similar al de un préstamo sin intereses.

⁽¹⁹⁸⁾ Véase el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerandos 430 y 432.

- (588) A partir de información de acceso público, como informes anuales, datos disponibles en directorios de empresas o en los sitios web de los inversores o en bases de datos de acceso abierto, la Comisión constató que los inversores que habían proporcionado fondos al grupo Geely eran parcialmente propiedad del Estado.
- (589) En cuanto a Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, la Comisión constató que más del 63 % de las acciones pertenecían en última instancia a la administración local y a empresas públicas. En concreto, el 99,9 % de las acciones son propiedad de Dexiang Automobile Industry, que a su vez es propiedad en un 53,72 % de Xi'an Xiangji Automobile Partnership, que a su vez está relacionada con el grupo KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), una empresa pública propiedad del comité de dirección de la zona de desarrollo económico y tecnológico de Xi'an, en la que el gobierno local tiene la autoridad y supervisión finales de la empresa, incluido el nombramiento de la dirección, la decisión sobre su plan estratégico de desarrollo e inversión y la supervisión de sus principales decisiones de financiación. Xi'an Kingfar recibe ayudas públicas en curso en forma de inyecciones de capital/activos y subvenciones financieras para apoyar sus actividades empresariales⁽¹⁹⁹⁾. Dexiang Automobile Industry también es propiedad en un 10,6 % de Yuanxiang Automobile Company Ltd., que a su vez pertenece a la empresa pública mencionada anteriormente (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).
- (590) Del mismo modo, la Comisión constató que Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, un vehículo de capital riesgo del Gobierno de la provincia central de Hubei⁽²⁰⁰⁾, es una empresa estatal. Según el sitio web del fondo, el Fondo Industrial del Río Yangtze figura entre los principales fondos de orientación del Gobierno chino desde, al menos, 2017. El fondo se centra en la estrategia nacional y en la construcción de agrupaciones industriales modernas en la provincia de Hubei, se desarrolla en torno a industrias estratégicas emergentes como (entre otros) los vehículos propulsados con energías alternativas y vehículos inteligentes conectados, lo que constituye una prueba clara de la relación entre la gestión del fondo y la ejecución de grandes proyectos industriales de las autoridades chinas en la provincia de Hubei. Entre sus proyectos industriales, Lotus Global Smart Factory Project y Geely Intelligent Network Headquarters se mencionan en el sitio web de los fondos⁽²⁰¹⁾.
- (591) A través de estos fondos, las autoridades chinas transfirieron fondos directamente al grupo Geely. Además, como se explica en el considerando 582, la Comisión estableció que sus operaciones no seguían una lógica puramente de mercado y no reflejaban los riesgos reales asociados a las transacciones investigadas. Más bien, en consonancia con las políticas gubernamentales para fomentar industrias específicas, tal como se establece en la sección 3.1, esos inversores no se comportaron como haría un operador normal del mercado al apoyar financieramente al grupo Geely.
- (592) La Comisión estableció además la existencia de indicios formales de control de dichos inversores por parte del Estado. En particular, a falta de información específica que indique lo contrario, la Comisión dio por sentado que los gestores y supervisores de las empresas estatales titulares de las entidades en cuestión son nombrados por el Estado y a él deben rendir cuentas, sobre la base de las conclusiones a las que ha llegado en las secciones 3.5.1.5 a 3.5.1.8.
- (593) Además, la Comisión consideró que esta aportación de capital sirve como otra forma de apoyo financiero preferencial a las industrias fomentadas. Como se menciona en la sección 3.1, el sector de los BEV pertenece a la categoría de industrias fomentadas y estratégicas, por lo que puede optar a toda la ayuda financiera disponible. Además, el Memorando sobre la suficiencia de las pruebas⁽²⁰²⁾ proporciona amplia información sobre los fondos de orientación, que se crearon para invertir en los sectores de rápido crecimiento de China, incluidos los BEV. A través de estos fondos de orientación, las autoridades chinas transfieren fondos directa o indirectamente a los BEV chinos a través de fondos de capital de propiedad estatal o respaldados por el Estado.

⁽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⁾ Véase el Memorandum sobre la suficiencia de las pruebas, sección 3.3.3: *Inversiones de capital financiadas por el Estado o incentivadas de otro modo por el Gobierno*.

(594) Así, BOC Financial Assets Investments Co., Ltd. es una entidad dependiente totalmente participada del Banco de China. En cuanto a las instituciones financieras implicadas en la inyección de capital, la Comisión ya estableció en la sección 3.4.1.7 que todas las instituciones financieras chinas de propiedad estatal que concedieron financiación a los tres grupos de productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra son organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), leído en relación con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base. Con carácter subsidiario, como Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership y BOC Financial assets Investments Co., Ltd, BOC Financial assets Investments Co., Ltd, podría considerarse un mecanismo de financiación por parte de las autoridades chinas en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv).

(595) Además, aunque no hubiera que considerar organismos públicos a las entidades e instituciones financieras controladas por el Estado, la Comisión cree que se consideraría que habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas para llevar a cabo funciones que suelen ser propias del Gobierno, en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base, por las mismas razones expuestas en el considerando 269. De este modo, su comportamiento sería atribuido a las autoridades chinas en cualquier caso.

2) *Especificidad*

(596) La Comisión consideró que la financiación preferente mediante capital es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que los inversores son entidades que operan con arreglo a las directrices de las políticas del Estado, que incluyen al sector de los BEV entre las industrias fomentadas. En cualquier caso, la información disponible apunta hacia la concesión de esta subvención *ad hoc* al grupo Geely, lo que la convierte en una subvención específica a una empresa.

3) *Cálculo del beneficio*

(597) La Comisión consideró que el grupo Geely se benefició de financiación sustancial mediante capital, lo que tuvo un efecto similar a la financiación de préstamos sin intereses. Por lo tanto, la Comisión decidió ajustarse a la metodología de cálculo de los préstamos descrita en la sección 3.5.2. Esto quiere decir que se aplica el diferencial relativo entre las obligaciones de empresa con la calificación AA y con la calificación B de los EE. UU. de la misma duración a los tipos de interés de referencia publicados por el Banco Popular de China, con el fin de establecer un tipo de interés para los préstamos basado en el mercado, que se compara después con el tipo de interés realmente abonado por la empresa al objeto de determinar el beneficio.

b) *Grupo SAIC:*

(598) Además de los préstamos directos y otras formas de financiación preferente, SAIC Motor Group Corp. también se benefició de los fondos proporcionados por su empresa matriz y las instituciones financieras de propiedad estatal, a través de una aportación de capital para apoyar proyectos de BEV, proyectos de TI relacionados con el negocio de financiación de automóviles, proyectos relacionados con modelos comerciales inteligentes de personalización masiva y con tecnología avanzada e internet de vehículos.

1) *Constataciones de la investigación*

(599) La Comisión estableció, sobre la base de la información públicamente disponible, que en 2017 SAIC Motor Corporation Limited se benefició de una aportación de capital de 15 000 millones CNY, proporcionada por su empresa matriz, sus empleados y seis entidades financieras⁽²⁰³⁾. Aunque SAIC Motor Corporation Limited es una sociedad cotizada, los fondos para esta inyección de capital se recaudaron a través de una oferta no pública aprobada por la CSRC, en la que solo podían participar la empresa matriz, los empleados y las instituciones financieras seleccionadas.

(600) Como se menciona en el considerando 318, varias empresas del grupo SAIC no respondieron al cuestionario. Shanghai Automotive Industry Group, la empresa matriz de SAIC Motor Corporation Limited, es una de las empresas del grupo que no cooperó. Además, como se ha mencionado en la sección anterior, las autoridades chinas no facilitaron la información necesaria sobre las entidades financieras. Por lo tanto, la Comisión tuvo que recurrir a los datos disponibles en lo relativo a la evaluación de esta operación.

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

- (601) En cuanto a las instituciones financieras implicadas en la inyección de capital, la Comisión ya estableció en la sección 3.5.1.8 que todas las instituciones financieras chinas de propiedad estatal que concedieron financiación a los tres grupos de productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra son organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), leído en relación con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base.
- (602) Además, aunque no hubiera que considerar organismos públicos a las instituciones financieras de propiedad estatal, la Comisión estableció, basándose en la misma información, que se consideraría que habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas para llevar a cabo funciones que suelen ser propias del Gobierno en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base por las mismas razones expuestas en la sección 3.5.1.9.
- (603) Además de las pruebas aportadas en las secciones anteriores, también es importante señalar que, según los Dictámenes de orientación sobre la creación de un sistema financiero ecológico, las autoridades chinas pretenden «apoyar activamente a las empresas ecológicas cualificadas para que obtengan financiación a través de ofertas públicas iniciales y ofertas en el mercado secundario, asistir activamente a las empresas ecológicas cualificadas en sus esfuerzos para las OPI y ayudar a las empresas ecológicas cotizadas a emitir acciones adicionales a través de ofertas en el mercado secundario de conformidad con los procedimientos legales»⁽²⁰⁴⁾. Este último punto corresponde exactamente a la situación en cuestión.
- (604) En cuanto al Shanghai Automotive Industry Group, la Comisión pudo establecer, sobre la base de la información presentada por SAIC Motor Corporation Limited, que esta empresa es propiedad al 100 % de SASAC. Sin embargo, la Comisión no pudo encontrar ningún estado financiero disponible públicamente ni ninguna otra información pública significativa disponible sobre esta empresa. La Comisión tampoco pudo encontrar ninguna inversión de la empresa matriz en ninguna otra empresa del grupo SAIC. Además, aunque Shanghai Automotive Industry Group y SAIC Motor Corporation Limited tienen diferentes números de registro mercantil, todas las búsquedas de dominio público de la empresa matriz devolvieron sistemáticamente los resultados de su única filial, SAIC Motor Corporation Limited. Por último, la Comisión observó que varios miembros del Consejo de SAIC Motor Corporation Limited también ejercían funciones similares en el Consejo de Shanghai Automotive Industry Group. Por lo tanto, a falta de más información, es razonable suponer que Shanghai Automotive Industry Group es una sociedad fantasma no operativa. Dado que no se han encontrado pruebas de actividades operativas a nivel de esta empresa que requieran una financiación significativa y dado que la única inversión conocida de la empresa es SAIC Motor Corporation Limited, el único flujo posible de fondos es desde su propietario de pleno derecho, SASAC, a la entidad incluida en la lista, SAIC Motor Corporation Limited. Por lo tanto, la transacción debe considerarse equivalente a una inyección directa de efectivo por parte de las autoridades chinas en SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Beneficio*

- (605) A continuación, la Comisión analizó si la contribución financiera aportada por las autoridades chinas a través de la SASAC y de varias instituciones financieras confirió un beneficio a SAIC. Debido a la falta de cooperación de SAIC y las autoridades chinas, la Comisión tuvo que basar sus conclusiones en los datos disponibles de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base.
- (606) El conjunto de pruebas anterior ha demostrado que el mandato y el objetivo de SASAC y de las instituciones financieras es implementar políticas y planes gubernamentales, incluso proporcionando apoyo financiero y financiación para los sectores fomentados, entre los cuales se encuentra el de los BEV.
- (607) Sobre la base de las pruebas del expediente y de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, la Comisión concluyó que la contribución financiera aportada por SASAC y diversas instituciones financieras confería un beneficio al grupo SAIC en virtud del artículo 3, apartado 2, del Reglamento de base, en el sentido de que no tenía que obtener dicha financiación de otras fuentes y pagar el correspondiente tipo de interés de mercado por dicha financiación.

3) *Especificidad*

- (608) Por lo que se refiere a la especificidad, como se indica en el considerando 210, de conformidad con la Decisión n.º 40, las instituciones financieras deben proporcionar apoyo en forma de créditos a las industrias fomentadas.

⁽²⁰⁴⁾ Dictámenes de orientación sobre la creación de un sistema financiero ecológico, publicados por la CSRC, n.º 228 de 2016.

- (609) La Comisión consideró que esta inyección de capital supone otra forma de apoyo financiero preferente a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV. En efecto, como se especifica en la sección 3.1, el sector de los BEV se encuentra entre las industrias fomentadas y estratégicas y, por lo tanto, puede optar a toda la ayuda financiera posible. Las inyecciones de capital, como forma de financiación, forman parte del apoyo financiero preferente a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV ⁽²⁰⁵⁾.

4) *Cálculo del importe de la subvención*

- (610) A falta de información sobre esta aportación de capital por parte del grupo SAIC, la Comisión tuvo que recurrir a los datos disponibles en aplicación del artículo 28 del Reglamento de base para determinar el importe de la subvención conferida por la contribución financiera de SASAC y varias instituciones financieras en forma de aportación de capital. A falta de cooperación, la Comisión no pudo vincular esta ampliación de capital a activos específicos y amortizar la aportación de capital durante un período equivalente a la amortización de los activos en cuestión. Por consiguiente, la Comisión consideró que dicha aportación de capital equivalía a un préstamo. De hecho, en ausencia de esta ampliación de capital, la empresa habría tenido que obtener una cantidad equivalente de financiación en el mercado financiero. Por lo tanto, el beneficio se calculó utilizando el mismo método descrito en la sección 3.5.2.3.

3.5.4. *Obligaciones*

- (611) Todos los grupos incluidos en la muestra se beneficiaron de financiación preferente en forma de obligaciones.

3.5.4.1. *Base jurídica / marco regulador*

- Ley de la República Popular China sobre Valores (versión de 2014) (en lo sucesivo, «Ley de Valores») ⁽²⁰⁶⁾;
- Medidas administrativas para la emisión y negociación de obligaciones de empresa, orden n.º 113 de la CSRC, de 15 de enero de 2015;
- Reglamento sobre la gestión de las obligaciones societarias, publicada por el Consejo de Estado el 18 de enero de 2011;
- Medidas administrativas sobre instrumentos de deuda de las empresas no financieras en el mercado interbancario de bonos, publicadas por el Banco Popular de China; Orden n.º 12 del Banco Popular de China, de 9 de abril de 2008;
- Dictámenes de orientación sobre la creación de un sistema financiero ecológico, publicados por la CSRC, n.º 228 de 2016;
- Comunicación sobre la emisión del catálogo de proyectos respaldados por bonos verdes (edición de 2021), publicada por el BPC, la CNDR y la CSRC, n.º 96 de 2021, con efecto a partir del 1 de julio de 2021;
- Programa de Evaluación Financiera Verde para Instituciones Financieras Bancarias, publicado por el BPC, con efecto a partir del 1 de julio de 2021;
- Instrumento de política monetaria para apoyar proyectos de reducción de emisiones de carbono, publicado por el BPC, 8 de noviembre de 2021;
- Directrices sobre divulgación de información medioambiental para las instituciones financieras, publicadas por el BPC, 22 de julio de 2021;
- Instrumento de financiación de equidad ambiental, publicado por el BPC, 22 de julio de 2021;
- Mecanismos de aclaración relativos a bonos de neutralidad en carbono, publicados por NAFMII, 18 de marzo de 2022;
- Directrices empresariales del Instrumento de Financiación de Deuda Verde para Empresas no Financieras, publicadas por NAFMII;

⁽²⁰⁵⁾ Véase el Memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, sección 3.3.3: *Inversiones de capital financiadas por el Estado o incentivadas de otro modo por el Gobierno*.

⁽²⁰⁶⁾ Última modificación el 28 de diciembre de 2019 por el Decreto Presidencial n.º 37, con efectos a partir del 1 de marzo de 2020.

— Directrices sobre la emisión de bonos verdes, publicadas por la CNDR.

- (612) En consonancia con el marco regulador, en China no pueden emitirse ni cotizarse obligaciones libremente. La emisión de cada obligación debe ser aprobada por diversas autoridades gubernamentales, como el BPC, la CNDR o la CSRC, según el tipo de obligación y el tipo de emisor. Además, de conformidad con la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias, la emisión de este tipo de obligaciones está sujeta a cuotas anuales.
- (613) Por otra parte, de conformidad con el artículo 16 de la Ley de Valores aplicable durante el período de investigación, la oferta pública de obligaciones societarias tiene que cumplir los siguientes requisitos: «la finalidad de utilización de los ingresos se ajustará a las políticas industriales del Estado [...]» y «los ingresos procedentes de una oferta pública de obligaciones societarias se utilizarán únicamente para fines autorizados». El artículo 12 de la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias reitera que el objetivo de los fondos recaudados tiene que ajustarse a las políticas industriales del Estado. La emisión de obligaciones en tales condiciones se dirige a un sector fomentado, como el sector de los BEV, y se corresponde con la práctica de las instituciones financieras de apoyar a dichos sectores ⁽²⁰⁷⁾.
- (614) En virtud del artículo 16, apartado 5, de la Ley de Valores, «el tipo nominal de las obligaciones societarias no excederá del tipo nominal fijado por el Consejo de Estado». Además, el artículo 18 de la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias se expresa con mayor detalle cuando dice que «el tipo de interés que se ofrezca por cualquier obligación societaria no será superior al 40 % del tipo de interés vigente que abonen los bancos a las personas físicas por depósitos de ahorro a plazo fijo del mismo vencimiento».
- (615) Por otra parte, el artículo 18 de las Medidas administrativas para la emisión y negociación de obligaciones societarias establece que solo determinadas obligaciones que cumplan estrictos criterios de calidad, como una calificación crediticia AAA, pueden emitirse de forma pública para inversores públicos o pueden emitirse de forma pública únicamente para inversores cualificados según la exclusiva discreción del emisor. Las obligaciones societarias que no cumplen estas normas solo pueden emitirse de forma pública para inversores cualificados. Por lo tanto, resulta que la mayor parte de las obligaciones societarias emitidas están destinadas a inversores cualificados que han sido aprobados por la CSRC y que son inversores institucionales chinos.
- (616) Además de las obligaciones comúnmente conocidas, también se encontraron los denominados instrumentos de deuda «verde» específicos de esta investigación. Según la «Comunicación sobre la emisión del catálogo de proyectos respaldados por bonos verdes», «los bonos verdes se refieren a los valores negociables que utilizan fondos recaudados específicamente para apoyar industrias ecológicas, proyectos ecológicos o actividades económicas ecológicas que cumplen condiciones específicas y se emiten de conformidad con procedimientos legales [...], incluidos, entre otros, los bonos financieros verdes, los bonos corporativos verdes, los bonos de empresa verdes, los instrumentos de financiación de deuda verde y los bonos de titulación de activos verdes». Por lo tanto, estos instrumentos de deuda solo pueden ser emitidos por las empresas activas en determinadas actividades industriales enumeradas en un catálogo de actividades industriales ecológicas. La producción y venta de vehículos propulsados con energías alternativas, así como de sus componentes clave, es uno de ellos.
- (617) Los instrumentos de deuda verde permiten a las empresas recaudar fondos a tipos preferentes. En consonancia con el «Programa de Evaluación Financiera Verde para Instituciones Financieras Bancarias» del BPC, los bancos chinos deben suscribir dichos instrumentos de deuda verde para alcanzar un umbral determinado en su base de activos financieros que contribuya a una evaluación positiva de su rendimiento por parte de la autoridad reguladora bancaria. Además, según el «Instrumento de política monetaria para apoyar proyectos de reducción de emisiones de carbono» del BPC, las instituciones financieras deben proporcionar financiación en apoyo de las actividades industriales ecológicas del catálogo antes mencionado a las empresas a tipos de interés preferente cercanos al nivel del tipo preferente de préstamo del país. A cambio, el Banco Popular de China propone tipos de refinanciación preferente a los bancos para los fondos verdes desembolsados ⁽²⁰⁸⁾.
- (618) Aunque se identificó claramente el marco jurídico y regulador de esta fuente alternativa de fondos, las autoridades chinas se negaron a facilitar información a este respecto. Así pues, las conclusiones se basaron en los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base.

⁽²⁰⁷⁾ Véase el asunto de los cables de fibras ópticas, considerandos 400 y 401.

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

- (619) Los productores de BEV utilizaron dos tipos de instrumentos de deuda verde, a saber, bonos verdes y bonos de titulización de activos (BTA) verdes. Los BTA son, en esencia, bonos verdes respaldados por activos como garantía real. Consisten en la retitulización de préstamos para automóviles concedidos a particulares y empresas de arrendamiento financiero como garantía real de un instrumento de deuda de titulización de activos emitido en el mercado de obligaciones y al que se aplica un tipo de interés determinado. Este sistema permite a los productores de BEV sustituir los títulos de crédito a medio plazo sobre préstamos para automóviles por liquidez inmediatamente disponible, y así prefinanciar su negocio de préstamos sobre una base muy beneficiosa, ya que los tipos de interés pagados por los BTA están muy por debajo de los tipos de interés cobrados a sus clientes por los préstamos para automóviles.
- (620) Además, como sector fomentado en el marco del Catálogo de orientaciones para la reestructuración industrial, el sector de los BEV tiene derecho a recibir apoyo en forma de créditos de las instituciones financieras en virtud de la Decisión n.º 40. El hecho de que los bonos emitidos por las empresas incluidas en la muestra tengan un tipo de interés bajo, es decir, un tipo de interés cercano o inferior al tipo preferente de préstamo es un claro indicio de que las instituciones financieras, que son los principales inversores en estos productos, están obligadas a proporcionar «apoyo crediticio» a estas empresas y a tener en cuenta consideraciones distintas de las comerciales al tomar la decisión de inversión o financiación, como los objetivos de la política gubernamental. De hecho, un inversor que operase en condiciones de mercado sería más sensible al rendimiento financiero de la inversión y lo más probable es que no invirtiese en bonos corporativos con un tipo de interés muy bajo. Esto es especialmente cierto en el caso de las entidades financieras, ya que el rendimiento de estos bonos es cercano o inferior al tipo al que pueden obtener fondos de otras instituciones financieras. Por otra parte, las conclusiones a las que llegó la Comisión sobre la situación financiera de los tres grupos de productores exportadores en la sección 3.5.2.3 en cuanto a su perfil de liquidez y de solvencia indican además que los inversores que operasen en condiciones de mercado no invertirían en instrumentos financieros como obligaciones de estos grupos, que ofrecen rendimientos financieros bajos, mientras que el emisor presenta elevados riesgos de liquidez y solvencia. Por lo tanto, en opinión de la Comisión, solo los inversores que tengan motivos distintos del rendimiento financiero de la inversión, como el cumplimiento de la obligación legal de proporcionar financiación a empresas en sectores fomentados, realizarían tal inversión.

3.5.4.2. Instituciones financieras que actúan como organismos públicos

- (621) Según el informe de Bloomberg sobre el mercado chino de obligaciones de 2022, las obligaciones que cotizan en el mercado interbancario de obligaciones representan el 88 % del volumen comercial total de obligaciones⁽²⁰⁹⁾. Según el mismo estudio, la mayoría de los inversores son institucionales, entre los que se encuentran entidades financieras. En particular, la banca comercial representa el 57 % de los inversores, y las entidades de crédito oficial, el 3 %⁽²¹⁰⁾. Por lo tanto, los inversores que compran obligaciones son principalmente bancos chinos, entre los que se encuentran bancos de propiedad estatal.
- (622) Sobre la base de lo anterior, la Comisión consideró que existe un conjunto de pruebas que corroboran que una proporción importante de la inversión en las obligaciones societarias emitidas por las empresas incluidas en la muestra proviene de instituciones financieras que tienen la obligación legal de proporcionar apoyo en forma de créditos a los productores de BEV.
- (623) Como se describe en el considerando 612, el artículo 16 de la Ley de Valores y el artículo 12 del Reglamento sobre la administración de las obligaciones societarias exigen que la oferta pública de obligaciones societarias se ajuste a las políticas industriales del Estado. Esto tiene el efecto de que las obligaciones solo pueden emitirse para fines que estén en consonancia con los objetivos de la planificación de las autoridades chinas en relación con las industrias fomentadas, como se explica en el considerando 619. Los inversores institucionales, que son, como se indica en el considerando 620, en gran medida bancos comerciales y entidades de crédito oficial, tienen que seguir las orientaciones políticas establecidas en la Decisión n.º 40, que junto con el Repertorio de orientación para la reestructuración industrial, prevé un tratamiento específico de determinados proyectos en determinadas industrias fomentadas, como la industria de los BEV. El trato beneficioso en favor de todos los grupos incluidos en la muestra dio lugar a la decisión de invertir en obligaciones emitidas con un tipo de interés que no refleja criterios basados en el mercado.
- (624) Asimismo, como se expone en la sección 3.5.1.1 anterior, estas instituciones financieras se caracterizan por una fuerte presencia estatal, y las autoridades chinas pueden ejercer sobre ellas una influencia significativa. El marco jurídico general en el que operan estas entidades financieras también es aplicable a las obligaciones. Además, existe un marco reglamentario detallado complementario para los bonos verdes.

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

⁽²¹⁰⁾ Véase la nota anterior, p. 33.

- (625) En la sección 3.5.1.1, la Comisión concluyó que las instituciones financieras de propiedad estatal son organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), leído conjuntamente con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base, y que, en cualquier caso, se considera que las autoridades chinas les encomiendan u ordenan que lleven a cabo funciones que normalmente corresponden a los poderes públicos en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), de dicho Reglamento. En la sección 3.5.1.9, la Comisión llegó a la conclusión de que las instituciones financieras privadas también reciben encomiendas y órdenes del Gobierno.
- (626) La Comisión también buscó pruebas concretas del ejercicio de un control significativo estudiando emisiones de obligaciones concretas. Por ello, examinó el conjunto del entorno jurídico descrito en los considerandos 611 a 619, junto con los hallazgos concretos de la investigación.
- (627) La Comisión constató que las obligaciones se emitieron con un tipo de interés inferior al nivel que debería haberse esperado habida cuenta de la situación financiera y del riesgo crediticio de las empresas, incluso por debajo del tipo de referencia sin riesgo publicado por el NIFC, como se indica en el considerando 632 más adelante.
- (628) En la práctica, los tipos de interés de las obligaciones están influenciados por la calificación crediticia, de forma análoga a lo que ocurre con los préstamos. Sin embargo, en el considerando 481, la Comisión llegó a la conclusión de que el mercado local de calificación crediticia está distorsionado y las calificaciones no son fiables.
- (629) En vista de las consideraciones anteriores, la Comisión concluyó que las instituciones financieras chinas siguieron las instrucciones políticas establecidas en la Decisión n.º 40 y en las directrices relativas a los bonos verdes proporcionando financiación preferente a un tipo de interés muy bajo a empresas pertenecientes a una industria fomentada y, por lo tanto, actuaron como organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento de base o como organismos sujetos a encomienda u orden del Gobierno en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), de dicho Reglamento.
- (630) Al organizar la emisión de una obligación con un tipo de interés inferior al tipo de mercado correspondiente al perfil de riesgo real del emisor, como se determina en la sección 3.5.2.3 anterior, y al aceptar invertir en tal obligación, las instituciones financieras proporcionaron un beneficio a los productores incluidos en la muestra.

3.5.4.3. Especificidad

- (631) La Comisión consideró que la financiación preferente mediante obligaciones es específica a tenor del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que las obligaciones no pueden emitirse sin la aprobación de las autoridades gubernamentales, y que la Ley sobre Valores establece que la emisión de obligaciones tiene que ajustarse a las políticas industriales del Estado. Como ya se ha mencionado en los considerandos 439 y 619, en el Catálogo de orientaciones sobre reestructuración industrial se incluye la industria de los BEV en la categoría de industrias fomentadas.
- (632) Además, en lo que respecta específicamente a los bonos verdes, solo pueden emitirlos las empresas activas en determinadas actividades industriales enumeradas en un catálogo de actividades industriales ecológicas.

3.5.4.4. Cálculo del importe de la subvención

- (633) Dado que, en esencia, las obligaciones no son sino otro tipo de instrumento de deuda, en principio similar a los préstamos, y dado que la metodología de cálculo aplicable a los préstamos ya se basa en una cesta de obligaciones, la Comisión decidió ajustarse a la metodología de cálculo aplicable a los préstamos, tal como se describe en la sección 3.5.2.3. Esto quiere decir que se aplica el diferencial relativo entre las obligaciones de empresa con la calificación AA y con la calificación B de los EE. UU. de la misma duración al tipo preferente de préstamo del BPC, con el fin de establecer un tipo de interés para las obligaciones basado en el mercado, que se compara después con el tipo de interés realmente abonado por la empresa al objeto de determinar el beneficio.
- (634) Como se indica en el considerando 378, se constató que al menos una empresa del grupo Geely había emitido BTA aplicables durante el período de investigación, respecto de los cuales el grupo no había facilitado información alguna. Para esta empresa, el cálculo del importe de la subvención se basó en la información de dominio público, a saber, la información emitida para los inversores en las bolsas de valores y el beneficio constatado en el otro grupo cooperante incluido en la muestra.

- (635) Como se señala en el considerando 329, varias empresas vinculadas del grupo SAIC no respondieron al cuestionario, particularmente algunas especializadas en actividades de financiación. Para estas empresas, el cálculo del importe de la subvención se basó en la información relativa a los importes, las fechas de inicio y finalización y los tipos de interés de las obligaciones, que se encuentra en los estados financieros a disposición del público o en la información emitida a los inversores en las bolsas de valores.

3.5.4.5. Conclusión sobre la financiación preferente: otros tipos de financiación

- (636) La Comisión estableció que todos los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra se beneficiaron de financiación preferente en forma de líneas de crédito, letras de aceptación bancaria y obligaciones. En vista de la existencia de una contribución financiera, de un beneficio para los productores exportadores y de la especificidad, la Comisión consideró que estos tipos de financiación preferente constituyen una subvención sujeta a medidas compensatorias.
- (637) El porcentaje de la subvención establecido con respecto a la financiación preferente antes descrita durante el período de investigación para los grupos de empresas incluidos en la muestra asciende a:

Financiación preferente: otros tipos de financiación

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	3,60 %
Grupo Geely:	3,30 %
Grupo SAIC:	8,27 %

3.6. Programas de ayudas

- (638) La Comisión constató que los tres grupos de empresas incluidos en la muestra se beneficiaron de diversos programas de ayudas.

3.6.1. Ayudas directas en efectivo

- (639) Solo uno de los grupos exportadores incluidos en la muestra, el grupo BYD, facilitó la información subyacente a las ayudas directas recibidas durante el período de investigación. Los otros dos grupos exportadores incluidos en la muestra no proporcionaron ninguna base jurídica para las ayudas directas recibidas y, por lo tanto, el cálculo del importe de la subvención en relación con las subvenciones directas en efectivo concedidas a estos grupos exportadores se basó en los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base.
- (640) Las ayudas directas recibidas por el grupo BYD se relacionaron con la tecnología, la innovación y el desarrollo, la compra de activos fijos, el apoyo y la promoción industrial, y adjudicaciones monetarias relacionadas con la mano de obra, la fiscalidad y otros fines.

a) Base jurídica

- (641) Las ayudas directas del grupo BYD fueron concedidas por autoridades nacionales, provinciales, municipales o de distrito y parecían ser específicas para el grupo o específicas en cuanto a la situación geográfica o al tipo de industria. No se comunicaron los detalles jurídicos del acto legislativo concreto con arreglo al cual se concedieron estos beneficios, ni si existía tal fundamento jurídico. No obstante, la Comisión recibió, con respecto a todas las ayudas directas, copia de un documento emitido por una autoridad que acompañaba la concesión de fondos (la denominada «comunicación»).

b) Constataciones

- (642) Dado el gran número de ayudas que la Comisión encontró en las cuentas financieras del grupo BYD, en el presente Reglamento tan solo se recoge un resumen de las principales constataciones. Se facilitaron al grupo BYD, en su información específica, pruebas de la existencia de numerosas ayudas directas y del hecho de que habían sido otorgadas por distintos niveles de las autoridades chinas.

- (643) Por lo que se refiere a los otros dos grupos exportadores incluidos en la muestra, la Comisión constató que solo facilitaron el importe total de las ayudas directas recibidas en sus respuestas al cuestionario, diferenciando entre las ayudas relacionadas con los ingresos y las ayudas relacionadas con los activos, y no estaban dispuestos a proporcionar un desglose más detallado ni a indicar la base jurídica de las ayudas recibidas.
- (644) La Comisión constató que, entre los instrumentos que utilizan las autoridades chinas para dirigir el desarrollo del sector de los BEV, hay subvenciones estatales directas. Estas subvenciones se confirmaron en los informes anuales de acceso público de los productores exportadores incluidos en la muestra y durante las inspecciones *in situ*, y se recibieron como otros ingresos o como ingresos diferidos en las cuentas financieras de los productores exportadores.

c) Conclusión

- (645) Estas ayudas directas constituyeron subvenciones en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), y el artículo 3, punto 2, del Reglamento de base porque se produjo una transferencia de fondos de las autoridades chinas en forma de ayudas a los grupos de empresas incluidos en la muestra, otorgándose con ello un beneficio.
- (646) La mayoría de estos fondos se consignaron como subvenciones públicas en las cuentas de los grupos exportadores incluidos en la muestra. La Comisión ha considerado que la información detallada sobre estas ayudas que ha facilitado el grupo BYD demuestra positivamente la existencia de una subvención que otorgó un beneficio.
- (647) La Comisión evaluó todas las ayudas directas recibidas por el grupo BYD y constató que no todas eran específicas de la producción de BEV. Las ayudas directas relacionadas con la tecnología, la innovación y el desarrollo, la adquisición de activos fijos, y el apoyo y la promoción industriales se consideraron específicas en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), y apartado 3, del Reglamento de base, dado que, según los documentos presentados por el grupo BYD, parecen limitarse a determinadas empresas o determinadas industrias, tales como el sector de los BEV, o a proyectos concretos en regiones concretas.
- (648) Por otra parte, estas ayudas directas no cumplieron los criterios de no especificidad del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base, dado que las condiciones de elegibilidad y los criterios de selección concretos para que las empresas puedan ser elegibles no son transparentes ni objetivos y no se aplican automáticamente.
- (649) Dado que los otros dos grupos exportadores incluidos en la muestra no facilitaron ninguna información detallada sobre las ayudas directas que recibieron, la Comisión basó sus constataciones en el artículo 28 del Reglamento de base y concluyó que todas las ayudas directas que recibieron estos grupos eran específicas y estaban relacionadas con la producción del producto afectado.

d) Cálculo del importe de la subvención

- (650) El beneficio se calculó como el importe recibido en el período de investigación, o atribuido al período de investigación, cuando el importe se amortizó durante la vida útil de los activos fijos a los que se vinculó la ayuda recibida antes del período de investigación.
- (651) Los porcentajes de subvención establecidos con respecto a todas las ayudas durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra fueron los siguientes:

Ayudas directas

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	0,61 %
Grupo Geely:	2,31 %
Grupo SAIC:	8,56 %

3.6.2. *Política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas*

- (652) La investigación estableció que las autoridades chinas, tanto a escala central como subcentral, transfirieron fondos a los productores de BEV en forma de desembolsos en efectivo por unidad de BEV vendida en China, lo que suponía un beneficio directo a los productores de BEV. Esto constituye una transferencia directa de fondos a los productores de BEV sobre la base de sus ventas en China.

- (653) El régimen se aplica a los NEV, incluidos los BEV, vendidos en el mercado nacional. El importe de los desembolsos en efectivo se fija en el Gobierno central y varía en función del período durante el cual se realizaron las ventas y del tipo de NEV (por ejemplo, vehículos eléctricos de batería o vehículos híbridos enchufables).
- (654) El programa se limita a las ventas de modelos de NEV enumerados en un catálogo publicado por las autoridades chinas. Para recibir desembolsos, los productores de BEV deben presentar cada año un informe completo de liquidación junto con información detallada sobre sus ventas del año anterior, incluidas facturas de venta, especificaciones técnicas de los productos y datos de matriculación de vehículos. Una vez presentados los datos, las autoridades competentes de los distintos niveles de gobierno los verifican, y posteriormente los fondos se transfieren a los productores.

a) Base jurídica

- (655) La base jurídica de este programa es la Comunicación sobre la política de apoyo financiero para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas de 2016 a 2020 [(2015) n.º 134], modificada por la Comunicación del Ministerio de Hacienda sobre la adaptación de la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas [(2016) n.º 958], modificada a su vez por la Comunicación sobre políticas de subvenciones fiscales para mejorar la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas [(2020) n.º 86] y la Comunicación sobre la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas en 2022 [(2021) n.º 466].

b) Constataciones de la investigación

Intención de las autoridades chinas de apoyar de forma directa al sector de los BEV.

- (656) Contrariamente a la alegación de las autoridades chinas y otras partes de que esta subvención estaba destinada a beneficiar a los consumidores, la investigación concluyó que el programa tenía por objeto aumentar las ventas de los productores nacionales mediante desembolsos con cargo a recursos estatales. El programa está diseñado para promover el desarrollo de la industria de NEV y está dirigido específicamente a los productores de dichos bienes (y no a los consumidores).
- (657) El objetivo principal de este régimen de subvenciones era promover el desarrollo acelerado de la industria de vehículos propulsados con energías alternativas, incluido el sector de los BEV. Específicamente, la Comunicación sobre la política de apoyo financiero para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas de 2016 a 2020 dice: «Con el fin de mantener la continuidad de las políticas y promover el desarrollo acelerado de la industria de vehículos propulsados con energías alternativas, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Ciencia y Tecnología, el Ministerio de Industria y Tecnologías de la Información y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (en lo sucesivo, los cuatro ministerios y la comisión) seguirán aplicando políticas de subvenciones para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas de 2016 a 2020 de conformidad con los requisitos de las "Directrices de la Oficina General del Consejo sobre la aceleración de la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas"» [Guobanfa (2014) n.º 35]. Las enmiendas y revisiones posteriores contienen una redacción similar ⁽²¹¹⁾.
- (658) El objetivo de la política de subvenciones fiscales son los productores de NEV, y no los consumidores. Los productores de NEV son los destinatarios del programa, es decir, quienes deben cumplir los requisitos para recibir los desembolsos, y deben proporcionar información relacionada con su proceso de producción y venta. Esto incluye la presentación de los informes de cálculo de fondos del año anterior, junto con detalles sobre las ventas de productos y operaciones, incluidas las facturas de venta, los parámetros técnicos de los productos y los datos de matriculación de vehículos. Además, se alentó a los productores a desarrollar plataformas de supervisión y control para facilitar esta información.
- (659) Los productores de NEV (junto con los gobiernos locales), también fueron los destinatarios directos de un mecanismo sancionador en caso de fraude, y el marco jurídico establece que deben tomarse medidas directas contra las empresas productoras que obtengan subvenciones por medios ilegales.

⁽²¹¹⁾ Comunicación del Ministerio de Hacienda sobre la adaptación de la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas de 2016 a 2020 [Caijian (2015) n.º 958]; Comunicación sobre políticas de subvenciones fiscales para mejorar la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas [Caijian (2020) n.º 86] y Comunicación sobre la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas en 2022 [Caijian (2021) n.º 466].

- (660) Por último, las principales razones de la interrupción del programa, el 31 de diciembre de 2022, estaban relacionadas con el desarrollo de la industria de NEV en China. Como reconocieron las autoridades chinas ⁽²¹²⁾, se decidió poner fin al programa cuando se consideró que la industria china de NEV había alcanzado un nivel adecuado de desarrollo y despliegue.
- (661) Además, el hecho de que el programa se limitara a los NEV de producción nacional demuestra que el objetivo era desarrollar la producción de BEV, y no su consumo. De hecho, la Comisión constató que ningún vehículo importado se benefició de este régimen. Se pidió específicamente a las autoridades chinas que facilitaran información sobre la medida en que los BEV importados se beneficiaron del régimen durante su vigencia y estas alegaron que los BEV importados podían acogerse a este programa, pero reconocieron que nunca se había concedido esta subvención a empresas importadoras ni a productores extranjeros. De hecho, las autoridades chinas no pudieron demostrar la existencia de un procedimiento para que los productores o importadores extranjeros solicitaran y recibieran fondos en virtud de la política de subvenciones fiscales. Además, según la información disponible ⁽²¹³⁾, los NEV solo podían subvencionarse si la batería había sido fabricada por una empresa china. Por tanto, se concluyó que este programa solo ha beneficiado a los productores de BEV en China y se diseñó para ellos únicamente.

Duración del programa, papel de las autoridades locales y programas paralelos desarrollados.

- (662) Como se explica en los considerandos 641 a 659, los NEV que se vendieron después del 31 de diciembre de 2022 ya no pueden acogerse a la política de subvenciones fiscales. Sin embargo, la investigación constató que los productores de BEV siguieron beneficiándose de este régimen de subvención durante el período de investigación y, aun con posterioridad a este, durante un tiempo prolongado seguirán beneficiándose de fondos recibidos en virtud de este régimen.
- (663) Por ejemplo, la transferencia de fondos relacionada con todos los BEV admisibles vendidos y matriculados en 2020 no tuvo lugar hasta finales de 2023. La investigación también reveló que, durante el período de investigación, se transfirieron fondos a los productores exportadores incluidos en la muestra en relación con los automóviles vendidos en 2018. Por lo tanto, la Comisión concluyó que los productores de BEV seguirán beneficiándose de la transferencia directa de fondos en virtud de este régimen en los años siguientes al período de investigación.
- (664) Además, la investigación reveló que las autoridades locales, ya fuera con indicaciones directas o indirectas de las autoridades chinas, han establecido numerosos programas similares, algunos muy parecidos al régimen nacional. Estas iniciativas locales comparten el objetivo común de incentivar la producción de BEV, lo que supondrá un apoyo continuo para los fabricantes chinos de estos vehículos.

c) Beneficio

- (665) Durante el período de investigación, los productores de BEV se beneficiaron de desembolsos directos de fondos de las autoridades chinas en función de las ventas notificadas.
- (666) Los productores incluidos en la muestra y las autoridades chinas alegaron que la subvención beneficia principalmente a los consumidores, y no a los productores, ya que, supuestamente, los productores adelantarían las subvenciones a los consumidores en nombre del Gobierno al vender los vehículos. Según este planteamiento, cuando los fabricantes de BEV venden un vehículo propulsado con energías alternativas, la compañía establece un precio con el cliente. En teoría, dicho precio se calcula descontando el importe de la subvención de un precio de base teórico establecido por la empresa. Este descuento debe representar el importe de la subvención. En este sentido, se supone que el cliente está pagando un precio rebajado y que el Gobierno reembolsa dicha rebaja a la empresa posteriormente.
- (667) A pesar de la supuesta intención de beneficiar a los consumidores, la realidad es que las autoridades chinas transfirieron directamente fondos en forma de efectivo directo a los productores de BEV en función de su actividad económica y de las ventas notificadas. Esto representa inequívocamente un incentivo para la producción de BEV y confiere un beneficio tangible a los productores.

⁽²¹²⁾De conformidad con la Comunicación sobre la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas en 2022 [Cai Jian (2021) n.º 466].

⁽²¹³⁾«Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries» [«Por qué una empresa china domina el mercado de las baterías de coche eléctricas», artículo en inglés], New York Times, 22 de diciembre de 2021.
<https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>.

- (668) Además, la investigación reveló que la presencia o ausencia de la subvención no se correlacionaba con el precio final que se cobraba a los consumidores. La subvención no tuvo un impacto notable en el precio que se cobraba a los consumidores antes o después de su eliminación.
- (669) Se ha demostrado que los precios que se ofrecieron a los consumidores de los modelos representativos se mantuvieron estables o incluso disminuyeron en las tres empresas incluidas en la muestra tras el cese oficial del programa de la política de subvenciones fiscales en diciembre de 2022. Si, durante la vigencia del régimen, los precios de los vehículos vendidos en 2022 se hubieran reducido al descontar el importe de la subvención correspondiente, los precios de los vehículos deberían haber aumentado en un importe equivalente a dicho descuento una vez que el vehículo ya no pudiera optar a la subvención, en enero de 2023.
- (670) Sin embargo, ocurrió lo contrario: los precios de estos modelos siguieron siendo los mismos o disminuyeron gradualmente durante el resto del período de investigación. Por lo tanto, la subvención de 2022 no benefició a los consumidores ofreciéndoles precios más bajos, sino que los productores establecieron precios que les permitieron retener la totalidad de la subvención.
- (671) Además, la investigación estableció que las autoridades chinas no aplicaron ninguna medida para garantizar que los beneficios de la subvención se repercutieran a los clientes, y concluyó también que la fijación de precios se dejó en manos de los productores. Así pues, habida cuenta de su diseño y funcionamiento, este régimen tenía por objeto beneficiar a los productores de NEV.
- (672) Debido a la discrepancia temporal entre la venta de BEV y el desembolso de fondos gubernamentales, que los productores no pueden predecir, la incertidumbre en torno a los plazos de desembolso puede extenderse hasta cuatro años. Por tanto, el beneficio para los productores se materializa plenamente cuando se reciben los desembolsos.

d) Especificidad

- (673) La subvención es específica, ya que se dirige únicamente a la industria de los NEV, incluido el sector de los BEV. Asimismo, el programa únicamente benefició a los productores de BEV en China y se diseñó para ellos únicamente.

e) Conclusión

- (674) La Comisión consideró que la política de subvenciones fiscales aquí descrita constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de transferencia directa de fondos que otorga un beneficio a la empresa en cuestión.

f) Cálculo del importe de la subvención

- (675) La subvención se concedió sobre la base de las cantidades de unidades de BEV vendidas en China. El importe del beneficio en el período de investigación se calculó sobre la base de los desembolsos que los productores incluidos en la muestra recibieron por los BEV con arreglo a este sistema durante dicho período.
- (676) El porcentaje de la subvención establecido con respecto a este régimen durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra asciende a:

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	2,18 %
Grupo Geely:	2,14 %
Grupo SAIC:	2,28 %

3.7. **Concesión de bienes y servicios por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada**

3.7.1. *Concesión de derechos de uso del suelo por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada*

- (677) En China, todo el suelo es de propiedad estatal o colectiva (de los pueblos o municipios) antes de que pueda conferirse su titularidad legal o usufructo a empresas o a particulares. Las parcelas de terreno de zonas urbanas son propiedad del Estado, mientras que las de zonas rurales son propiedad de los pueblos o municipios.

(678) Sin embargo, según la Constitución de China y la Ley del suelo, tanto las empresas como los particulares pueden adquirir «derechos de uso del suelo». En el caso de los terrenos industriales, el arrendamiento suele ser a cincuenta años, renovables por otros cincuenta.

a) Base jurídica / marco regulador

(679) La provisión de derechos de uso del suelo en China entra en el ámbito de aplicación de la Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China ⁽²¹⁴⁾. Además, las siguientes disposiciones forman también parte de la base jurídica:

- 1) Ley de Propiedad de la República Popular China (Decreto n.º 62 del Presidente de la República Popular China) ⁽²¹⁵⁾;
- 2) Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China (Decreto n.º 28 del Presidente de la República Popular China) ⁽²¹⁶⁾;
- 3) Ley de la República Popular China sobre administración de bienes inmuebles urbanos (Decreto n.º 29 del Presidente de la República Popular China) ⁽²¹⁷⁾;
- 4) Reglamentos provisionales de la República Popular China relativos a la cesión y transferencia del derecho de uso del suelo de propiedad estatal en zonas urbanas (Decreto n.º 55 del Consejo de Estado de la República Popular China) ⁽²¹⁸⁾;
- 5) Reglamento sobre la aplicación de la Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China (Decreto n.º 653 del Consejo de Estado de la República Popular China, de 2014) ⁽²¹⁹⁾;
- 6) Disposiciones sobre la cesión de derechos de uso de terrenos de construcción de propiedad estatal mediante licitación, subasta y oferta de precios (Anuncio n.º 39 de la Comisión Reguladora de Valores de China) ⁽²²⁰⁾; y
- 7) Anuncio del Consejo de Estado sobre las cuestiones pertinentes relativas al refuerzo del control del suelo (Guo Fa n.º 31, 2006) ⁽²²¹⁾.

b) Constataciones de la investigación

(680) De conformidad con el artículo 10 de las «Disposiciones sobre la asignación de derechos de uso de terrenos de construcción de propiedad estatal mediante licitación, subasta y oferta de precios», las autoridades locales establecen los precios de los terrenos siguiendo un sistema de evaluación de los terrenos urbanos, que se actualiza cada tres años, y siguiendo la política industrial del Gobierno.

(681) En investigaciones anteriores ⁽²²²⁾, la Comisión consideró que los precios pagados por los derechos de uso del suelo en China no eran representativos del precio de mercado determinado por la libre oferta y demanda del mercado, dado que el sistema de subasta se consideró poco claro, opaco y no operativo en la práctica, y se constató que las autoridades fijaban los precios de forma arbitraria. Como se menciona en el considerando anterior, las autoridades fijan los precios con arreglo al sistema de supervisión del suelo urbano, según el cual, al fijar el precio de terrenos industriales, se debe tener en cuenta, entre otros criterios, la política industrial.

(682) La investigación actual no ha puesto de manifiesto ningún cambio significativo al respecto. Por ejemplo, la Comisión constató que la mayoría de los grupos de empresas incluidos en la muestra obtuvieron sus derechos de uso del suelo por el precio exacto ofrecido en un procedimiento de licitación por las autoridades locales.

⁽²¹⁴⁾ Véase la Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China, de 25 de junio de 1986, en su versión modificada, disponible en: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560>.

⁽²¹⁵⁾ Véase la Ley de Propiedad de la República Popular China, de 16 de marzo de 2007, disponible en: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

⁽²¹⁶⁾ Véase el Reglamento sobre la aplicación de la Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China, de 27 de diciembre de 1998, en su versión modificada, disponible en: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

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

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

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

⁽²²⁰⁾ Véase <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⁾ Véase https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

⁽²²²⁾ Véase el asunto HRF, considerandos 295 a 299; el asunto de los neumáticos, considerandos 488 a 490; el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, considerandos 500 a 502; el asunto de los cables de fibras ópticas, considerandos 541 a 543; el asunto de las hojas de aluminio convertible, considerandos 540 a 548.

(683) Las pruebas citadas contradicen la alegación de las autoridades chinas de que los precios pagados por los derechos de uso del suelo en China son representativos del precio de mercado determinado por la oferta y la demanda del libre mercado.

c) Conclusión

(684) Las constataciones de esta investigación muestran que la situación en relación con la adquisición de derechos de uso del suelo en China no es transparente y que los precios eran fijados de manera arbitraria por las autoridades.

(685) Por lo tanto, la concesión de derechos de uso del suelo por parte de las autoridades chinas debe considerarse una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, en forma de provisión de bienes que otorga un beneficio a las empresas receptoras. Como se explica en los considerandos 676 a 679, no existe un mercado operativo del suelo en China y el recurso a una referencia externa (véase el considerando 688) demuestra que el importe abonado por los productores exportadores incluidos en la muestra a cambio de los derechos de uso del suelo está muy por debajo del tipo normal del mercado.

(686) En lo tocante al acceso preferente a terrenos industriales por parte de empresas que pertenecen a determinados sectores, la Comisión observó que las autoridades locales, al fijar los precios, tienen que tener en cuenta la política industrial del Gobierno, como se ha expuesto en el considerando 680. En el marco de esta política industrial, el sector de los BEV está incluido entre las industrias fomentadas. Además, de conformidad con la Decisión n.º 40 del Consejo de Estado, las autoridades públicas deben tener en cuenta el «Catálogo de orientaciones para la reestructuración industrial» y las políticas industriales a la hora de proporcionar suelo. El artículo XVIII de la Decisión n.º 40 establece claramente que las industrias consideradas «limitadas» no tendrán acceso a los derechos de uso del suelo. De ello se desprende que la subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letras a) y c), del Reglamento de base, ya que la concesión preferente de suelo se limita a las empresas de determinados sectores, en este caso el sector de los BEV, y que las prácticas gubernamentales al respecto no son claras ni transparentes.

d) Cálculo del importe de la subvención

(687) Como en investigaciones anteriores ⁽²²³⁾, y de conformidad con el artículo 6, letra d), inciso ii), del Reglamento de base, se utilizaron como valores de referencia externos los precios del suelo del territorio aduanero diferenciado de Taiwán, Penghu, Kinmen y Matsu («el Taipéi Chino») ⁽²²⁴⁾. El beneficio obtenido por los receptores se calcula teniendo en cuenta la diferencia entre el importe realmente abonado por cada uno de los productores exportadores incluidos en la muestra por los derechos de uso del suelo (es decir, el precio realmente pagado tal como figura en el contrato, tras deducir, cuando proceda, el importe de los reembolsos o ayudas directas de las autoridades locales) y el importe que hubiera debido abonarse normalmente sobre la base del valor de referencia del Taipéi Chino.

(688) La Comisión considera al Taipéi Chino un valor de referencia externo adecuado por las siguientes razones:

- el nivel de desarrollo económico, el PIB y la estructura económica en el Taipéi Chino y en la mayoría de las provincias y ciudades de China en la que están localizados los productores exportadores incluidos en la muestra son comparables;
- la proximidad geográfica de China y el Taipéi Chino;
- el alto grado de desarrollo de las infraestructuras industriales en el Taipéi Chino y en muchas provincias chinas;
- los fuertes lazos económicos y los importantes intercambios comerciales entre el Taipéi Chino y China;
- la gran densidad de población en muchas de las provincias de China y del Taipéi Chino;
- la similitud entre el tipo de suelo y las operaciones utilizadas para construir el valor de referencia pertinente en el Taipéi Chino y en China; y
- las características demográficas, lingüísticas y culturales comunes entre el Taipéi Chino y China.

⁽²²³⁾ Véanse el asunto de los neumáticos, el asunto TFV, el asunto de los cables de fibras ópticas y el asunto de las hojas de aluminio convertible.

⁽²²⁴⁾ Como admitió el Tribunal General en su sentencia de 11 de septiembre de 2014 sobre el asunto T-444/11, Gold East Paper (Jiangsu) Co. Ltd y Gold Huasheng Paper (Suzhou Industrial Park) Co. Ltd./Consejo, ECLI:EU:T:2014:773.

- (689) Siguiendo la metodología aplicada en investigaciones anteriores ⁽²²⁵⁾, la Comisión utilizó el precio medio del suelo por metro cuadrado fijado en el Taipéi Chino, corregido para tener en cuenta la inflación y la evolución del PIB a partir de las fechas de los respectivos contratos de cesión de los derechos de uso del suelo. La información sobre los precios de los terrenos industriales en 2013 se consultó en el sitio web del Departamento de Industria del Ministerio de Asuntos Económicos de Taiwán ⁽²²⁶⁾. Por lo que respecta a los años anteriores, los precios se corrigieron utilizando las tasas de inflación y la evolución del PIB per cápita a precios actuales en USD en el Taipéi Chino publicadas por el FMI para 2013.
- (690) El porcentaje de la subvención establecido con respecto a esta subvención durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra asciende a:

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	1,20 %
Grupo Geely:	0,84 %
Grupo SAIC:	0,67 %

3.7.2. *Suministro gubernamental de baterías e insumos clave para la producción de baterías (a saber, de fosfato de litio hierro) a cambio de una remuneración inferior a la adecuada*

a) *Introducción*

- (691) En el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, la Comisión constató que parece existir un gran número de planes específicos mediante los cuales las autoridades chinas o los gobiernos locales prestan apoyo específicamente al desarrollo de materias primas e insumos de BEV, así como a las baterías. Las pruebas contenidas en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas demostraron que las autoridades chinas crearon un marco en el que se apoyaban todos los niveles de la cadena de la industria de los BEV, desde la extracción de materias primas clave para la producción de insumos hasta los insumos intermedios y el producto final, con vistas a desarrollar la industria de los BEV de forma rápida y sólida. Esto se vio confirmado por el análisis realizado por la Comisión, que muestra que las autoridades chinas prevén que los proveedores de baterías y de materias primas de fases anteriores formen parte de un marco más amplio para el desarrollo y la promoción de la industria de los BEV en su conjunto.
- (692) El litio, el cobalto, el níquel, el cobre (utilizado en forma de lámina de cobre), el aluminio (también utilizado en forma de lámina de aluminio y como tira de aluminio para la cubierta de las celdas) y el grafito son las principales materias primas utilizadas en las baterías de fosfato de litio y hierro (en lo sucesivo, «lítico» o «LFP») y óxidos de níquel-manganeso-cobalto (en lo sucesivo, «NMC»). Ambos tipos de baterías pertenecen a la categoría de las denominadas «baterías de iones de litio». La Comisión constató que el grupo BYD era el único productor exportador de BEV incluido verticalmente en la muestra que fabricaba baterías de LFP para BEV. La Comisión recabó información del grupo BYD sobre las materias primas utilizadas en la producción de celdas para el conjunto de baterías (es decir, tiras de aluminio, hojas de aluminio, hojas de cobre, grafito y LFP). Dada la importancia del LFP en el proceso de producción de baterías (que asciende a alrededor del [25-35 %] de los costes de producción de las baterías), la Comisión centró su investigación en la fase provisional en el suministro de LFP a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.
- (693) En el curso de la investigación, la Comisión constató en particular que el único grupo integrado verticalmente era el que obtenía LFP de proveedores vinculados y no vinculados para la producción de baterías para BEV. El LFP es el tipo de litio utilizado en las baterías de LFP y se obtiene mezclando carbonato de litio con fosfato de hierro. LFP es el principal componente de las celdas de batería, que representa en general alrededor del [25-35] % del coste del conjunto de la batería.
- (694) Los otros dos grupos (SAIC y Geely) obtuvieron sus baterías de proveedores no vinculados y vinculados, así como de empresas en participación con Contemporary Amperex Technology Company Limited («CATL»). El conjunto de baterías es el principal factor de coste de los BEV, que representa en total el [40-50] % del coste de producción.

⁽²²⁵⁾ Véanse el asunto de los tejidos de fibra de vidrio, el asunto de los productos siderúrgicos revestidos de materia orgánica (OCS), el asunto de los módulos fotovoltaicos y el asunto de los cables de fibras ópticas.

⁽²²⁶⁾ <https://lvr.land.moi.gov.tw>.

(695) Así pues, en esta fase del procedimiento, la Comisión se centró en los principales factores de coste de la producción de BEV, a saber, 1) el suministro de baterías por lo que respecta al productor exportador de BEV no integrado, y 2) el suministro de LFP en lo que respecta al productor exportador integrado de BEV, como principal materia prima utilizada en la producción de baterías.

b) Falta de cooperación y uso de los datos disponibles

(696) Como se ha indicado en la sección 3.3.1.1, las autoridades chinas no remitieron el cuestionario específico destinado a los proveedores de piezas de materias primas y baterías de BEV a los proveedores conocidos de China, pese a que se les solicitó que lo hicieran. Además, las autoridades chinas no facilitaron información esencial sobre las características del mercado interno de insumos para BEV en China y sus operadores económicos.

(697) Dado que la Comisión no recibió información de las autoridades chinas, en particular sobre el marco legislativo en vigor, la estructura del mercado interno, los mecanismos de fijación de precios y los precios, y la participación de las empresas, consideró que no había recibido información crucial pertinente para la investigación.

(698) Ante la falta de información de las autoridades chinas sobre el número y la estructura de propiedad de los proveedores nacionales de materias primas y baterías para los BEV, la Comisión tuvo que recurrir los datos disponibles, con arreglo al artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base. A este respecto, la Comisión analizó planes específicos sobre la industria china de baterías para NEV, entre los que se incluyen los BEV, y la situación tanto de los proveedores de materias primas del productor exportador integrado verticalmente como de los proveedores vinculados de baterías de los dos productores exportadores no integrados verticalmente incluidos en la muestra. En caso necesario, debido a la falta de información, la Comisión tuvo que extraer conclusiones de los hechos y de la información disponibles en el expediente.

(699) Como se señala en la sección 3.3.2, el grupo SAIC no proporcionó información relacionada con los costes de producción, las nomenclaturas de materiales, las especificaciones de los productos, incluida la composición química de la materia prima comprada a los proveedores, ni la lista complementaria de compras, transacción por transacción, en relación con los proveedores, aunque se le pidió que lo hiciera. En este contexto, la Comisión consideró que no disponía de la información esencial necesaria para llegar a una conclusión razonablemente exacta y que debía basarse en los datos disponibles de conformidad con el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base.

(700) Por consiguiente, por lo que respecta a los productores exportadores de BEV no integrados, la Comisión solo podía basarse en la información recabada del grupo Geely. Teniendo en cuenta que ambos productores exportadores de BEV no integrados obtienen sus baterías de proveedores de baterías similares y que la Comisión podría basar sus conclusiones sobre el suministro de baterías al grupo Geely en datos facilitados directamente por sus proveedores, la Comisión considera que la información relativa al grupo Geely equivale a una sustitución razonable de la información necesaria para formular conclusiones para el grupo SAIC. Sin embargo, la Comisión se basó igualmente en la información recogida del grupo SAIC que podía verificarse; en particular, los nombres de los proveedores de baterías del grupo SAIC.

3.7.2.1. Suministro de baterías por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada

(701) Para determinar la existencia de una subvención sujeta a medidas compensatorias, con arreglo a los artículos 3 y 4 del Reglamento de base, deben estar presentes tres elementos: 1) una contribución financiera; 2) un beneficio y (3) especificidad.

3.7.2.1.1. Contribución financiera

a) Proveedores de baterías que actúan como «organismos públicos»

(702) La Comisión analizó en primer lugar si podía considerarse que los proveedores de baterías equivalían a organismos públicos, de modo que el suministro de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada podía atribuirse a las autoridades chinas a tenor del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento de base. Como se explica detalladamente en la sección 3.5.1.1, considerandos 409 a 418, la norma jurídica para la existencia de un organismo público debe interpretarse de conformidad con la jurisprudencia de la OMC que en ella se detalla. Sobre la base de la jurisprudencia pertinente a que se refieren los considerandos 409 a 418, debe analizarse si los

productores de insumos de China que participan en el suministro de insumos son «organismos públicos» (es decir, entidades que poseen, ejercen o están facultadas para ejercer funciones gubernamentales), teniendo debidamente en cuenta i) el entorno jurídico y económico imperantes en el país en el que operan las entidades investigadas, ii) la relación entre las entidades en cuestión y el Gobierno, y iii) las características y funciones fundamentales de las entidades pertinentes.

- (703) Además, como se señala en el considerando 416, el Órgano de Apelación hizo hincapié en la importancia de la falta de cooperación por parte del Gobierno en cuestión para llegar a la conclusión de que algunas entidades son organismos públicos⁽²²⁷⁾. En efecto, en el contexto en el que una autoridad investigadora tiene que analizar los elementos sobre la relación entre el Gobierno y determinadas entidades que ejercen funciones gubernamentales, el gobierno dispone de la información clave necesaria para tomar una decisión sobre los organismos públicos. Si el Gobierno retiene dicha información, la autoridad investigadora puede extraer conclusiones de la falta de cooperación, en particular que la información solicitada confirmaría, por ejemplo, la presencia clave del Estado en esas entidades, lo que implica el ejercicio de un control significativo sobre dichas entidades. Así pues, las pruebas en cuanto a los indicios de propiedad estatal, el control directo por parte del Estado y la intervención de las autoridades chinas en el mercado para alcanzar determinados objetivos políticos pueden demostrar, también en un contexto en el que el Gobierno en cuestión no coopera, que los productores de insumos están dotados de autoridad pública y ejercen funciones gubernamentales.
- (704) Por último, para que los proveedores en cuestión sean considerados organismos públicos, no es necesario que las autoridades chinas controlen dichas empresas en todas las ventas de insumos a los productores transformadores. La cuestión central es si las propias entidades poseen las características y funciones esenciales que las calificarían como organismos públicos.

1) *Entorno jurídico y económico imperantes en China*

- (705) Como se explica en detalle en los considerandos 197 a 203, el entorno jurídico y económico en China en el que operan los proveedores de insumos de BEV se caracteriza por una fuerte presencia y un control generalizado por parte del Gobierno, en el que el Estado ejerce una influencia decisiva en la asignación de recursos y en sus precios. Así pues, en el contexto del análisis del entorno jurídico y económico creado por las autoridades chinas para el suministro de insumos para los BEV a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, cabe recordar desde el principio el nivel de intervención de las autoridades chinas y del PCC en la economía china (véase, en particular, el considerando 201).
- (706) En consonancia con la doctrina socialista de la economía de mercado, las autoridades chinas reclaman la configuración de la estructura económica del país, en particular teniendo en cuenta el artículo 11 de la Constitución, según el cual el Gobierno ejerce explícitamente la supervisión y el control también sobre los sectores no públicos de la economía (véase, en particular, el considerando 199), incluidos, por tanto, incluso los proveedores de insumos de BEV de propiedad privada. Sobre la base de este anclaje constitucional y con estructuras institucionales y organizativas existentes, las autoridades chinas están en condiciones de perseguir sus objetivos políticos, en particular a través del complejo sistema de planificación (véase también el considerando 203) y la adopción de medidas específicas, incluido el apoyo a los operadores clave de los sectores fomentados.
- (707) Como se detallará a continuación, el desarrollo de los insumos iniciales para la producción de baterías y las baterías están interrelacionados, ya que el desarrollo de insumos tanto en fases anteriores como intermedias contribuye, a su vez, al desarrollo del sector de los BEV. Las autoridades chinas no solo han presentado políticas y medidas para el desarrollo del sector de los BEV y de las industrias que lo rodean, sino que han creado un marco global. Este marco muestra de qué forma intervienen las autoridades chinas en el mercado, por lo que los proveedores de insumos no son operadores del mercado libre, sino entidades que desempeñaron las funciones gubernamentales asignadas, en particular, para desarrollar la industria de los BEV. Por lo tanto, en esta sección se analizarán tanto los objetivos políticos relativos a los materiales de fases anteriores (es decir, los insumos clave para la producción de baterías) como los insumos intermedios, como las baterías, así como las medidas específicas adoptadas por las autoridades chinas para alcanzar dichos objetivos.

⁽²²⁷⁾ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos – Derechos antidumping y compensatorios sobre determinados productos procedentes de China*, WT/DS379/AB/R, apartado 349.

2) *Objetivos políticos de las autoridades chinas para desarrollar la industria de los BEV*

- (708) En la sección 3.1 se detallan los antecedentes y el contexto pertinentes en los que se explica la importancia que las autoridades chinas conceden al desarrollo de la industria de los BEV, en particular a través del desarrollo de las industrias que la rodean como instrumento para el éxito de los productores de BEV. El objetivo político general de fomentar el sector de los BEV, también a través del suministro de insumos, se refleja en un gran número de reglamentos y otros documentos políticos y planes publicados por diferentes organismos gubernamentales para supervisar cada aspecto de estos sectores en relación con las baterías o sus insumos.
- (709) El Plan de Acción para Promover el Desarrollo de la Industria de las Baterías de tracción para la Automoción de 2017 («Plan de acción sobre las baterías de 2017») ⁽²²⁸⁾, incluido, entre otros, en los considerandos 230 a 232, muestra de qué forma la orientación política del Gobierno engloba toda la cadena de valor de los NEV.
- (710) Este plan se adoptó «con el fin de aplicar la “Comunicación del Consejo de Estado sobre la publicación del plan de desarrollo para la industria del ahorro energético y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020)” (Guofa [2012] n.º 22) y los “Dictámenes orientativos de la Oficina General del Consejo de Estado sobre la aceleración del fomento y la aplicación de los vehículos propulsados con energías alternativas” (Guobanfa [2014] n.º 35) (...) y para promover el desarrollo saludable y sostenible de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas» ⁽²²⁹⁾. Además, dicho Plan prevé un desarrollo de la industria de las baterías con el objetivo de contribuir a su vez al desarrollo de la industria de los NEV, que engloba a la industria de los BEV («las baterías de tracción son el corazón de los vehículos eléctricos y la clave para el desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas»). Estos vínculos entre el plan de baterías y los principales planes de apoyo a la producción de BEV muestran que las autoridades chinas fomentaron el desarrollo de la industria de las baterías como instrumento para el desarrollo del sector de los BEV. En particular, muestra que el desarrollo de la industria de las baterías está orientado a contribuir al desarrollo de la industria de dichos BEV reduciendo costes con el fin de suministrar baterías más baratas. Por último, el Plan manifiesta la predilección de las autoridades chinas por los productores nacionales de baterías, así como su intención de reforzarlos y fomentar su penetración en el mercado extranjero.
- (711) Además del Plan de acción para las baterías de 2017 mencionado anteriormente, la base jurídica de las normas y reglamentos más pertinentes son los siguientes:
- Decimotercer Plan Quinquenal para el desarrollo de industrias estrategias y emergentes ⁽²³⁰⁾;
 - Decimocuarto Plan Quinquenal sobre el Desarrollo de la Industria de las Materias Primas («Decimocuarto Plan Quinquenal de Materias Primas») ⁽²³¹⁾;
 - Catálogo de industrias fomentadas en la región occidental [Orden n.º 40 (2021)] («Catálogo de Industrias Fomentadas») ⁽²³²⁾;
 - Catálogo de orientaciones para la reestructuración industrial [Orden n.º 49 (2019)] (en lo sucesivo, el «Catálogo Industrial») ⁽²³³⁾;
 - Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020) («Plan sobre NEV 2012-2020») ⁽²³⁴⁾;
 - Dictámenes de orientación sobre la ampliación de la inversión en industrias emergentes estratégicas y el fomento de nuevos puntos de crecimiento y polos de crecimiento reforzados (Orden n.º 1409 [2020]) («Dictámenes de orientación sobre inversión») ⁽²³⁵⁾;

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

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

⁽²³⁰⁾ Disponible en: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. La traducción al inglés está disponible en <https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/>.

⁽²³¹⁾ El texto completo del plan puede consultarse en el siguiente enlace: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²³²⁾ Disponible en https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.

⁽²³³⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

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

⁽²³⁵⁾ Disponible en https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. La traducción al inglés está disponible en <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

- Comunicación del Ministerio de Industria y Tecnología de la Información y la Administración Estatal de Regulación del Mercado sobre el desarrollo coordinado y estable de la cadena industrial y de suministro de las baterías de iones de litio («Comunicación sobre la Industria de las Baterías») ⁽²³⁶⁾.
 - Plan de desarrollo de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas (2021-2035) («Plan sobre NEV 2021-2035») ⁽²³⁷⁾;
 - Made in China 2025 («MIC 2025») ⁽²³⁸⁾;
 - Ley de Recursos Minerales («LMR») ⁽²³⁹⁾;
 - Condiciones estandarizadas de la industria de las baterías de iones de litio, versión 2021 («Condiciones Estandarizadas») ⁽²⁴⁰⁾;
- (712) La implantación de los mencionados planes se refleja e implementa en los correspondientes planes provinciales, regionales, municipales y locales. Cabe citar los siguientes como ejemplos de ello:
- Plan de acción para promover el desarrollo de alta calidad de la industria de baterías y materiales de nuevas energías en la provincia de Guizhou en 2022 («Plan de Acción de Guizhou») ⁽²⁴¹⁾
 - «Dictámenes de orientación sobre la aceleración del desarrollo de alta calidad de la industria de las baterías de litio, la industria de baterías y materiales de nuevas energías» de la provincia de Fujian («Dictámenes de Orientación de Fujian») ⁽²⁴²⁾;
 - Plan especial del ayuntamiento de Ningde para el desarrollo de alta calidad de la industria manufacturera durante el Decimocuarto Plan Quinquenal («Plan de Manufactura de Ningde») ⁽²⁴³⁾;
 - Plan de desarrollo del municipio de Shandong Zhaozuang 2021-2025 sobre el desarrollo de la industria de baterías de litio («Plan de desarrollo de Shandong») ⁽²⁴⁴⁾;
 - «Dictámenes sobre el apoyo al desarrollo de alta calidad de la cadena industrial de automóviles propulsados con energías alternativas» de la provincia de Shenzhen (el «Plan de Shenzhen») ⁽²⁴⁵⁾;
 - Decimocuarto Plan Quinquenal de Sichuan Suining sobre el desarrollo de baterías de litio («Plan de Suining») ⁽²⁴⁶⁾;
 - Plan de recursos minerales de Yichun (2021-2025) ⁽²⁴⁷⁾;
 - Comunicación sobre varias medidas políticas para mejorar y reforzar la industria de baterías de litio para vehículos propulsados con energías alternativas en nuestra provincia» (Comunicación n.º 21 [2022]) («Medidas sobre las baterías de iones de litio») ⁽²⁴⁸⁾;

⁽²³⁶⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.

⁽²³⁷⁾ Versión en chino disponible en: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm y https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzgxh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123; resumen en inglés disponible en: <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf>.

⁽²³⁸⁾ Disponible en: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; traducción al inglés disponible en: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽²³⁹⁾ Disponible en https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Puede consultarse una versión en inglés en el sitio web de la Asamblea Popular Nacional: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

⁽²⁴⁰⁾ Disponible en https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. En particular, véase el anexo 1.

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

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

⁽²⁴³⁾ Disponible en <https://www.ningde.gov.cn/zfxgkz/zfxgkml/fggzhg/zgfwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

⁽²⁴⁴⁾ Disponible en <http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjzj/202206/P020220608303013167796.pdf>.

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

⁽²⁴⁶⁾ Disponible en <https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html>.

⁽²⁴⁷⁾ Disponible en <http://www.yichun.gov.cn/yycrmzf/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%882021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>.

⁽²⁴⁸⁾ Disponible en <http://www.yichun.gov.cn/yycrmzf/jxzc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

- «Varios dictámenes sobre el refuerzo de la gestión de los recursos minerales de litio» del municipio de Yichun («Recursos minerales de litio de Yichun») ⁽²⁴⁹⁾;
- (713) Todos los planes mencionados anteriormente están interrelacionados con los planes más generales de BEV contemplados en el apartado 3.1. En particular, las autoridades chinas crearon un marco de apoyo que abarcaba todos los niveles de la cadena industrial de los BEV, desde la minería y el suministro de materias primas para la producción de insumos hasta insumos como baterías, motores eléctricos, etc., y el producto final.
- (714) La Ley de Recursos Minerales («LMR») ⁽²⁵⁰⁾ es la legislación nacional que regula la extracción de recursos minerales y el registro de los derechos mineros. El Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional promulgó inicialmente la LMR el 19 de marzo de 1986 y la modificó en 1996 y 2009. El artículo 3 de la LMR establece que «[l]os recursos minerales pertenecen al Estado» y el artículo 4 especifica que «[l]as empresas mineras de propiedad estatal son el organismo principal de los recursos minerales mineros. El Estado garantiza la consolidación y expansión de las empresas mineras de propiedad estatal». Las «Normas de aplicación de la Ley de recursos minerales» ⁽²⁵¹⁾ («Ley de aplicación») reafirman la propiedad estatal sobre los recursos minerales, detallando lo que está cubierto por la Ley ⁽²⁵²⁾ y definen en mayor medida en su artículo 3 que «la propiedad estatal sobre los recursos minerales superficiales y subterráneos no se modificará [...]». El Consejo de Estado representa al Estado en la ejecución de la propiedad sobre los recursos minerales. El Consejo de Estado autoriza al departamento competente del Consejo de Estado para la geología y los minerales a imponer un control unificado sobre la asignación de recursos minerales en todo el país». El artículo 24 de la Ley de aplicación establece que «la distribución, el desarrollo y la utilización de los recursos minerales en todo el país deben tener en cuenta los intereses actuales y a largo plazo de los gobiernos centrales y locales y aplicar una planificación unificada, una protección eficaz, una explotación racional y una utilización integral». En otras palabras, las autoridades chinas garantizan que estas empresas públicas cumplan los objetivos políticos fijados por las autoridades chinas y, por tanto, actúen dentro de estos límites legales. El artículo 25 establece que el Consejo de Estado y los departamentos competentes pertinentes elaborarán el plan nacional de recursos minerales, que «establecerá un acuerdo unificado sobre la asignación de los recursos minerales nacionales y definirá razonablemente los límites de consideración, aprobación y explotación de los recursos minerales entre el Gobierno central y los Gobiernos populares de las provincias, regiones autónomas y municipios directamente bajo el Gobierno central». De este modo, el Gobierno tiene pleno control sobre la asignación de recursos, puede definir quién obtiene los derechos mineros y los límites de lo que se extrae, sobre la base de los principios de «planificación unificada, distribución geográfica racional, exploración polivalente, minería racional y utilización polivalente» (artículo 7 de la LMR). Como consecuencia de estas normas vinculantes, las empresas públicas cubiertas ejercen funciones gubernamentales.
- (715) En diciembre de 2021, el Ministerio de Industria y Tecnologías de la Información, el Ministerio de Ciencia y Tecnología y el Ministerio de Recursos Naturales publicaron el Decimocuarto Plan Quinquenal de Materias Primas ⁽²⁵³⁾. El plan abarca varios sectores industriales y apoya la creación de empresas y agrupaciones industriales de litio, níquel y cobalto, así como la «creación de un sistema de reservas de recursos minerales en el que el Estado y las empresas participen conjuntamente y combinen reservas de productos y de zonas de recursos. Mejorar el sistema del mercado del mineral y crear un mecanismo de fijación de precios abierto, transparente, justo y razonable» ⁽²⁵⁴⁾.
- (716) Si bien la Ley de Recursos Minerales y el Decimocuarto Plan Quinquenal de Materias Primas se aplican a escala nacional y son bastante afirmativos sobre el hecho de que los recursos minerales pertenecen al Estado, el Plan de Desarrollo de la Industria de los Vehículos Propulsados con Energías Alternativas (2021-2035) proporciona pruebas de apoyo a lo largo de toda la cadena de suministro específicamente para fomentar el sector de los NEV, que incluye tanto los BEV como los híbridos. El Plan establece el mandato de «[i]mpulsar el desarrollo de toda la cadena de valor de las baterías de tracción [y] animar a las empresas a mejorar su capacidad para garantizar recursos clave como el litio, el níquel, el cobalto y el platino» ⁽²⁵⁵⁾.

⁽²⁴⁹⁾ Disponible en <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

⁽²⁵⁰⁾ Disponible en https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Puede consultarse una versión en inglés en el sitio web de la Asamblea Popular Nacional: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

⁽²⁵¹⁾ Disponible en https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. La traducción al inglés está disponible en el sitio web de la FAO: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf>.

⁽²⁵²⁾ Por ejemplo: litio, cobre, bauxita, níquel, grafito, fósforo, sal mineral, etc.

⁽²⁵³⁾ El texto completo del plan puede consultarse en el siguiente enlace: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²⁵⁴⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

⁽²⁵⁵⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

- (717) El Decimotercer Plan Quinquenal sobre el desarrollo de industrias estratégicas y emergentes establece los objetivos siguientes: «Al abordar las necesidades de desarrollo de [...] los vehículos propulsados con energías alternativas y otras industrias, [China] desarrollará aleaciones ligeras de alta resistencia, fibras de alto rendimiento, aleaciones especiales, materiales no metálicos inorgánicos avanzados, acero especial de alta calidad, nuevos materiales de pantallas, materiales de baterías de tracción, [...] [y] aumentará el valor añadido de los nuevos materiales, construirá nuevas marcas de materiales y potenciará la competencia internacional». Este Plan también incluye la tarea clave 21 «Llevar a cabo la aplicación a gran escala de los vehículos propulsados con energías alternativas y organizar la aplicación de proyectos de mejora de las baterías de tracción de los vehículos propulsados con energías alternativas», lo que solo confirma que el desarrollo del sector de las baterías es fundamental para el objetivo final de desarrollo de los NEV (incluidos los BEV).
- (718) El Catálogo de orientaciones para la reestructuración industrial (Orden n.º 49 [2019])⁽²⁵⁶⁾, publicado por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (CNDR) y en vigor desde el 1 de enero de 2020, consta de tres categorías: «fomentado», «restringido» y «obsoleto», y demuestra cómo el Gobierno fomenta y apoya explícitamente el desarrollo de determinadas industrias y tecnologías específicas, al tiempo que disuade, restringe e incluso prohíbe otras. Todos los elementos principales de la cadena de suministro de BEV, como materiales de electrodos positivos como LFP, baterías de iones de litio, electrolitos, proyectos de exploración de litio⁽²⁵⁷⁾, materiales de lámina de cobre de alto rendimiento, grafito, aluminio y acero para la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas se indican como industrias fomentadas. Esto subraya todavía más que el Gobierno no considera los BEV como una industria independiente sino que prevé la creación de un marco integral para su desarrollo y para la creación de condiciones de mercado favorables que permitan a los productores de BEV obtener una ventaja competitiva sobre los operadores extranjeros. El Catálogo de orientaciones para la reestructuración industrial de 2019 fue sustituido por la edición de 2024, que entró en vigor el 1 de febrero de 2024⁽²⁵⁸⁾. El último catálogo se caracteriza por un mayor énfasis en los nuevos sectores de alta tecnología y tecnología ecológica que se enmarcan en la categoría de «industrias fomentadas», como la fabricación inteligente, la automatización de máquinas, la captura, utilización y almacenamiento de carbono de hidrógeno verde y las células solares de última generación.
- (719) El Plan sobre NEV 2021-2035 confirma las orientaciones políticas relativas a toda la cadena de suministro, desde materias primas clave como el litio, el níquel y el cobalto, hasta la mejora de la eficiencia de los procesos y la producción con el fin de «poner en marcha acciones revolucionarias en tecnología de baterías; llevar a cabo investigaciones sobre tecnologías clave como los materiales de electrodos positivos y negativos, los electrolitos, los separadores y los electrodos de membrana, y reforzar la investigación técnica sobre las deficiencias de las baterías de tracción de alto rendimiento, ligeras, de alta seguridad, de bajo coste y de larga duración»⁽²⁵⁹⁾. Las baterías para los NEV también se tratan en la sección 2 del capítulo IV, titulada «Promover la aplicación innovadora de sistemas clave», en la que se busca promover el desarrollo de toda la cadena de valor de las baterías. Esto incluye, en particular, instar a las empresas a que garanticen el acceso a recursos clave como el litio, el níquel, el cobalto y el platino. El Plan sobre NEV 2021-2035 y el Plan de Acción para las Baterías de 2017, que también prevé exenciones e incentivos fiscales y apoyo a la inversión por parte del Gobierno, constituyen los principales planes gubernamentales que abarcan la industria de las baterías.
- (720) *Made in China 2025* es otro ejemplo del apoyo gubernamental integral de la industria. Se trata de una estrategia nacional anunciada en 2015 que se centra en diez sectores básicos que reciben un apoyo y una atención especiales en el período de aquí a 2025. El apoyo se concede mediante préstamos no comerciales de bancos de propiedad estatal, así como mediante la exención del cumplimiento de normas y reglamentos específicos, entre otros privilegios. La industria china de baterías está incluida en los sectores que recibirán apoyo como parte instrumental del sector de los NEV: *Vehículos de ahorro de energía y propulsados con energías alternativas*: Seguir apoyando el desarrollo de los vehículos eléctricos y las pilas de combustible, [...] y mejorar la ingeniería y la industria de tecnologías básicas como las baterías de tracción, los motores de propulsión, los motores de combustión interna de alta eficiencia, las transmisiones avanzadas, los materiales ligeros y las capacidades de control inteligentes, **a fin de formar un sistema industrial completo y un sistema de innovación que pase de componentes clave a vehículos completos** [la negrita es nuestra], y promover marcas independientes de vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas que estén en consonancia con los niveles internacionales avanzados⁽²⁶⁰⁾.

⁽²⁵⁶⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

⁽²⁵⁷⁾ En la sección 11 (Industria petroquímica), punto 2: «Exploración, desarrollo y utilización integral de recursos minerales escasos como el azufre, el potasio, el boro, el litio y el bromo; desarrollo y aplicación de la tecnología para la utilización integral de relaves de preparación de mineral de fosfato; selección y utilización de mineral de fosforita y fluorita de grado bajo y medio; y la utilización integral de recursos asociados con la fosforita y el mineral de fluorita».

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

⁽²⁵⁹⁾ Véase la nota a pie de página 237.

⁽²⁶⁰⁾ Véase el punto III.6.6 de la Comunicación del Consejo de Estado sobre el MIC 2025, disponible en: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

- (721) Los «Dictámenes orientativos sobre la ampliación de la inversión en industrias emergentes estratégicas y el fomento de nuevos puntos de crecimiento y polos de crecimiento reforzados» (Orden n.º 1409 [2020]) ⁽²⁶¹⁾ de la CNDR establecen que, en ámbitos industriales clave como la industria de los nuevos materiales ⁽²⁶²⁾ y los NEV, el Gobierno debe crear agrupaciones industriales y «promover la formación de nuevos polos de crecimiento regionales», optimizar el entorno empresarial y aumentar el apoyo fiscal y a la inversión. Los Dictámenes orientativos también promueven las industrias estratégicas emergentes nacionales mediante el «uso de políticas fiscales, de suelo, financieras, sociales, de talento, de propiedad intelectual, etc.» ⁽²⁶³⁾. La sección IV de los Dictámenes de orientación ofrece instrucciones más claras sobre la financiación y el apoyo a la inversión, como: fondos gubernamentales, capital de riesgo y fondos de inversión de la industria financiados por el gobierno. Los Dictámenes de orientación alientan a las instituciones financieras a aumentar el apoyo a las empresas principales en la cadena de producción y optimizar los servicios financieros para las empresas de fases anteriores y posteriores en la cadena de producción y también estimulan a los bancos a establecer centros de servicios financieros o unidades de negocios para las industrias emergentes, incluidos los NEV. Los Dictámenes de orientación apoyan explícitamente la cooperación entre el gobierno, los bancos y las empresas, así como el aumento de la emisión de bonos por parte de las empresas en industrias emergentes estratégicas, incluidos los NEV. A nivel financiero, los departamentos responsables designados son el BPC, la Comisión Reguladora de Banca y Seguros de China, la Comisión Reguladora de Valores de China y la CNDR ⁽²⁶⁴⁾.
- (722) Además, tanto los productores de baterías como los proveedores de materias primas utilizadas en la producción de baterías también están incluidos en el catálogo de industrias fomentadas y pueden beneficiarse de un tipo impositivo reducido del 15 %.
- (723) Si bien los objetivos y las medidas establecidos en los planes y documentos políticos a nivel central proporcionan orientaciones sobre el desarrollo de las baterías y los insumos de fases anteriores relacionados con el sector de los vehículos propulsados con energías alternativas en beneficio de la industria de los BEV en su conjunto, los planes provinciales y locales están dirigidos a abordar las especificidades de su territorio y de las empresas establecidas en él. En particular, proporcionan objetivos y metas detallados sobre cómo construir la producción local y controlar las cadenas de suministro de la industria nacional, abarcando todos los aspectos del desarrollo de la industria y dando instrucciones claras sobre el tipo de incentivos ofrecidos a las empresas a lo largo de la cadena de suministro.
- (724) Existen varios planes locales de recursos minerales, que constituyen las directrices para las provincias y ciudades para la exploración y extracción de recursos minerales y establecen el objetivo para 2025 para la exploración y el desarrollo de los recursos minerales. Un ejemplo de ellos es el Plan de Recursos Minerales de Yichun (2021-2025) ⁽²⁶⁵⁾. El objetivo declarado del Plan de Recursos Minerales de Yichun es construir una base industrial de baterías de litio con influencia internacional ⁽²⁶⁶⁾. Este plan también proporciona una visión general detallada sobre las minas e industrias recientemente planificadas a su alrededor. Por ejemplo, la Zona de Desarrollo Minero de tántalo, niobio y litio de Yichun Yashan se construye con el objetivo de fomentar el desarrollo de la nueva agrupación industrial de Yichun de baterías de litio y vehículos propulsados con energías alternativas por valor de 100 000 millones ⁽²⁶⁷⁾.
- (725) El Plan de Suining contiene disposiciones sobre los objetivos de desarrollo («para 2025 [...] la [producción anual de] material de electrodos positivos alcanzará más de 800 000 toneladas y el precursor positivo de los materiales de electrodos alcanzará más de 500 000 toneladas»), los objetivos de producción anuales («acelerar [...] la

⁽²⁶¹⁾ Disponible en https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. La traducción al inglés está disponible en <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

⁽²⁶²⁾ Sección II, punto 4: «Mejorar los niveles técnicos de tierras raras, vanadio-titanio, tungsteno-molibdeno, litio, rubidio-cesio, grafito y otros recursos especiales en los vínculos de la minería, la fundición y la transformación profunda».

⁽²⁶³⁾ Sección III, apartado 9, de los Dictámenes de orientación sobre la ampliación de la inversión en industrias emergentes estratégicas.

⁽²⁶⁴⁾ Sección IV, apartado 15, de los Dictámenes de orientación sobre la ampliación de la inversión en industrias emergentes estratégicas.

⁽²⁶⁵⁾ Disponible en <http://www.yichun.gov.cn/yycrmzf/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%2021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>.

⁽²⁶⁶⁾ Véase el capítulo 4, sección 1, del Plan de recursos minerales de Yichun.

⁽²⁶⁷⁾ Véase la columna 6 del Plan de Recursos Minerales de Yichun.

capacidad de producción anual de baterías de iones de litio, que debería alcanzar los 100 GWh, de los cuales la capacidad de producción de baterías de tracción alcanzará los 60 GWh. [...] Promover la construcción de un complejo energético de baterías de litio urbano cinco en uno de “carga, almacenamiento, preparación, sustitución y ventas” y esforzarse para garantizar que los ingresos de explotación de la industria de baterías de litio de la ciudad superen los 100 000 millones de yuanes», y los objetivos de beneficios («de aquí a 2025 [...] Nos esforzaremos por cultivar tres empresas con ingresos de explotación superiores a 10 000 millones de yuanes y 15 empresas con ingresos de explotación superiores a 1 000 millones de yuanes, y crear un grupo de desarrollo gradual de grandes, medianas y pequeñas empresas, así como microempresas»), mientras que el Plan de Desarrollo de Shandong proporciona instrucciones sobre los objetivos de venta («De 2021 a 2025, introduciremos más de 5-10 empresas líderes en baterías de litio que produzcan baterías eléctricas, eléctricas ligeras y de almacenamiento de energía, cultivaremos un grupo de empresas de apoyo con ingresos de entre 500 y 1 000 millones de yuanes y formaremos una agrupación industrial de 50-100 empresas en fases anteriores y posteriores en la cadena de la industria de baterías de litio para vehículos propulsados con energías alternativas»).

- (726) Jiangxi es un importante centro de producción de litio y la provincia en la que se encuentra Yichun, conocida como «la capital del litio de Asia»⁽²⁶⁸⁾. Debido a sus ricas reservas de litio, la provincia centra especialmente en el sector de las nuevas materias energéticas y las baterías de litio. En octubre de 2022, la provincia publicó la «Comunicación sobre varias medidas políticas para mejorar y reforzar la industria de baterías de litio para vehículos propulsados con energías alternativas en nuestra provincia» (Comunicación n.º 21 [2022])⁽²⁶⁹⁾ («Medidas»). El apoyo se muestra en todos los niveles de la cadena de suministro, desde el suministro de recursos minerales hasta la creación de industrias de baterías de litio. Las Medidas, por ejemplo, contemplan la creación de fondos de orientación para la exploración, el desarrollo y la inversión en recursos minerales de litio⁽²⁷⁰⁾. La industria de baterías en Jiangxi cuenta con el apoyo de varios tipos de compensación, recompensas⁽²⁷¹⁾ y apoyo en términos de uso del suelo, de electricidad⁽²⁷²⁾, de gas, etc.⁽²⁷³⁾, incluidos los compromisos de capital y la indemnización del seguro.
- (727) La Comisión también constató que ya en 2009 el municipio de Yichun comenzó a ordenar y proteger los recursos minerales de la ciudad para promover el desarrollo de la industria de baterías para vehículos propulsados con energías alternativas. Esto está cubierto por los «Varios dictámenes sobre el refuerzo de la gestión de los recursos minerales de litio»⁽²⁷⁴⁾ («Recursos minerales de litio de Yichun») del municipio de Yichun. El artículo 3 define además que la Oficina del Grupo Líder de Desarrollo de la industria de Yichun de baterías de litio para vehículos propulsados con energías alternativas es responsable de guiar y coordinar el desarrollo y la utilización integrales de los recursos minerales de litio en la ciudad y de garantizar un suministro estable de litio para las empresas de baterías de la ciudad. En el artículo 6, el gobierno municipal también da instrucciones a las empresas mineras de litio para que «apoyen y ayuden activamente a las empresas de baterías para vehículos propulsados con energías alternativas [de Yichun] a crecer y fortalecerse, establecer una asociación estratégica cooperativa a largo plazo y mutuamente beneficiosa entre [las empresas mineras y las empresas de baterías]». El artículo 7 da instrucciones sobre el mecanismo de fijación de precios establecido para evitar el monopolio de precios. El grupo principal se encarga de «tomar el liderazgo en la organización de nuevas empresas energéticas de litio y [empresas mineras] para realizar ajustes basados en la tendencia de desarrollo del mercado bajo la premisa de determinar un precio de referencia y negociar y determinar uniformemente el precio de suministro de mica de litio requerido por las nuevas empresas energéticas de litio».
- (728) Asimismo, los planes provinciales de Fujian y los planes municipales de Ningde contienen disposiciones específicas sobre el tipo de apoyo ofrecido, llegando en ocasiones a mencionar explícitamente a las empresas subvencionadas. Este es el caso del mayor productor mundial de baterías CATL, con sede y con importantes instalaciones de producción en esta provincia.

⁽²⁶⁸⁾ Acerca de la disputa de Lithium Capital en China desde la perspectiva de Yichun de Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market. Disponible en <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 en <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

⁽²⁷⁰⁾ Punto 5 de las Medidas.

⁽²⁷¹⁾ Punto 3 de las Medidas.

⁽²⁷²⁾ Punto 1 de las Medidas.

⁽²⁷³⁾ Punto 8 de las Medidas.

⁽²⁷⁴⁾ Disponible en <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

- (729) El Decimotercer Plan Quinquenal sobre el desarrollo de vehículos propulsados con energías alternativas de la provincia de Fujian indica que «con CATL en el núcleo de [la provincia de Fujian] promoverá activamente la expansión de cadenas industriales como la de las baterías de tracción»⁽²⁷⁵⁾.
- (730) Los «Dictámenes de Orientación de Fujian» apoyan la inversión en proyectos de alta calidad en los ámbitos de las baterías de litio, las energías alternativas y los nuevos materiales, y pretenden promover que las instituciones financieras cooperen con las industrias relacionadas y con fondos especiales para llevar a cabo inversiones y préstamos, aumentar el apoyo crediticio a los proyectos de la industria de las baterías de litio, las energías alternativas y los nuevos materiales, incluido el apoyo mediante el descuento de intereses para grandes proyectos de construcción en el ámbito de las bases de producción de baterías de litio, vehículos propulsados con energías alternativas y nuevos materiales. El Plan también propone crear un sistema de innovación industrial independiente y «controlable», apoyando el desarrollo de plataformas de innovación como el Centro Nacional de Investigación en Ingeniería para la Tecnología de Almacenamiento de Energía Electroquímica de CATL. Esto constituye un reflejo de la implantación de políticas nacionales llevadas a cabo por un gobierno local en cooperación con una empresa privada. De hecho, la construcción de una plataforma de innovación de baterías de tracción basada en la cooperación entre empresas, universidades y centros de investigación es una de las tareas clave del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017⁽²⁷⁶⁾.
- (731) El Plan Especial de la Ciudad de Ningde para el desarrollo de alta calidad de la industria manufacturera durante el Decimocuarto Plan Quinquenal⁽²⁷⁷⁾ establece el objetivo de alcanzar una capacidad de producción de baterías de litio de 350 GWh de aquí a 2025 y convertirse en líder industrial mediante el desarrollo de CATL. Los profundos vínculos de CATL con los gobiernos de diferentes municipios y provincias también se reflejan en el acuerdo de cooperación estratégica firmado en 2021 entre CATL y el Gobierno Popular Provincial de Guizhou⁽²⁷⁸⁾, que dio lugar al proyecto de la Base para la Fabricación de Baterías para Almacenamiento de Energía y de Energías Alternativas de Guizhou de CATL⁽²⁷⁹⁾. Estos profundos vínculos también han sido confirmados explícitamente por el director de operaciones de CATL Guizhou, al declarar que «CATL Guizhou Company seguirá optando por un desarrollo innovador y de alta calidad (...) y apoyará activamente y cumplirá los objetivos de desarrollo de alta calidad del Comité de Trabajo y de Gestión del Partido del Nuevo Distrito de Gui'an y contribuirá a la creación de una nueva cadena de industria relativa a los vehículos propulsados con energías alternativas en Guiyang y Gui'an»⁽²⁸⁰⁾. Guiyang y Gui'an están situados en la provincia de Guizhou. Otros ejemplos de vínculos gubernamentales estrechos incluyen el acuerdo de cooperación integral con el Gobierno de Zhaoqing⁽²⁸¹⁾, el acuerdo de cooperación estratégica con el Gobierno de la provincia de Sichuan⁽²⁸²⁾ y Shudao Investment Group, un grupo de inversión estatal⁽²⁸³⁾. Además, CATL también coopera con el hexafluorofosfato de litio, un tipo de litio utilizado como electrolito en baterías de iones de litio, y el fosfato de hierro con Guizhou Phosphate Chemical Group, una empresa de propiedad estatal. Además, en diciembre de 2021, CATL Guizhou, filial de CATL, fundó Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., una empresa minera con Guizhou Phosphate Chemical Group⁽²⁸⁴⁾. Guizhou Phosphate Chemical Group se menciona en el Plan de Acción de Guizhou, que establece objetivos de producción específicos para las empresas situadas en la provincia de Guizhou que producen materiales utilizados para la transición energética. El plan contiene objetivos claros sobre la producción anual de fosfato de litio y hierro, electrolito que conduce iones entre el ánodo y el cátodo en las baterías de iones de litio, e indica claramente qué departamentos y unidades gubernamentales son responsables de estos objetivos. En particular, entre las varias empresas mencionadas, la producción anual de Guizhou Phosphorus Chemical New Energy debería alcanzar las 30 000 toneladas de fosfato de hierro y Guizhou Yuneng debería alcanzar una producción anual de 150 000 toneladas de fosfato de litio y hierro.

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

⁽²⁷⁶⁾ Véase la sección III, apartado 1, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽²⁷⁷⁾ Disponible en <https://www.ningde.gov.cn/zfxgkz/zfxgkml/fggzghgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

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

⁽²⁷⁹⁾ Información disponible en <https://www.catl.com/news/6263.html>.

⁽²⁸⁰⁾ Véase Guizhou Daily, 10 de marzo de 2023, disponible en http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.

⁽²⁸¹⁾ «CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing» [«CATL firma un acuerdo de cooperación global con el ayuntamiento de Zhaoqing», artículo en inglés], CATL, 12 de octubre de 2023. Disponible en <https://www.catl.com/es/news/6122.html>.

⁽²⁸²⁾ «Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation» [«La provincia de Sichuan y CATL profundizan la cooperación estratégica», artículo en inglés], CATL, 5 de febrero de 2024, disponible en <https://www.catl.com/en/news/6213.html>.

⁽²⁸³⁾ «CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation» [«CATL y Shudao Investment Group acuerdan una cooperación estratégica», artículo en inglés], CATL, 18 de febrero de 2024. Disponible en <https://www.catl.com/es/news/6218.html>.

⁽²⁸⁴⁾ CATL crea una empresa minera después de BYD, CnEVPost, 4 de enero de 2022. Disponible en <https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/>.

- (732) El desarrollo de CATL y la ciudad de Nindge están vinculados de manera indisoluble, ya que la ciudad establece el objetivo de alcanzar una capacidad de producción de baterías de litio de 350 GWh para 2025 y de convertirse en líder de la industria al «[centrarse] en promover la expansión de la capacidad de las fases tercera, cuarta y quinta de CATL y CATL New Energy Technology y la construcción de proyectos CATL FAW, promover el crecimiento los dos principales líderes industriales, CATL y CATL New Energy Technology, seguir ampliando la capacidad de producción de baterías de tracción y la cuota de mercado [...]»⁽²⁸⁵⁾. Otras medidas de apoyo incluyen subvenciones a la compra de equipos⁽²⁸⁶⁾, recompensas basadas en la producción anual de las empresas⁽²⁸⁷⁾ y ayuda financiera⁽²⁸⁸⁾.
- (733) Por último, con respecto a Shenzhen, donde se encuentra la sede de BYD, el Plan de Shenzhen proporciona instrucciones detalladas sobre el tipo de apoyo financiero que las instituciones bancarias y financieras deben proporcionar a la industria a lo largo de toda su cadena de suministro, desde la adquisición de bienes hasta el aumento del consumo por parte de los consumidores de vehículos propulsados con energías alternativas. Por ejemplo, el Plan de Shenzhen permite «apoyar a las empresas clave en la emisión de nomenclaturas de materiales de la cadena de suministro y animar a las instituciones financieras a aumentar la financiación con descuento de dichas nomenclaturas, [...] apoyar a las instituciones financieras bancarias para que se centren en orientar el desarrollo de la economía de la industria de los vehículos propulsados con energías alternativas [...] formulando planes de servicios financieros a lo largo de todo el ciclo de vida y aplicando métodos flexibles de fijación de precios de préstamos y reembolso de intereses»⁽²⁸⁹⁾. En el caso de las empresas de vehículos propulsados con energías alternativas, el plan obliga a las instituciones financieras a «aumentar el apoyo crediticio para la transformación tecnológica, la inversión en I+D, la expansión de la producción y el aumento de la proporción de préstamos a medio y largo plazo»⁽²⁹⁰⁾ y a «explorar y desarrollar activamente productos innovadores, como los préstamos pignoraticios de derechos de acumulación de puntos correspondientes a vehículos propulsados con energías alternativas y los préstamos para la reducción de las emisiones de carbono, a fin de fomentar el desarrollo verde y de baja emisión de carbono de las empresas automovilísticas»⁽²⁹¹⁾.
- (734) Las empresas de baterías de tracción cuentan con el apoyo de instituciones financieras a través de garantías financieras, vinculación de préstamos para inversión, préstamos sindicados, etc.⁽²⁹²⁾, mientras que las empresas de control de motores y productos electrónicos reciben apoyo a través de préstamos científicos y tecnológicos, capital riesgo, financiación de capital, etc.⁽²⁹³⁾. En la etapa final del consumo de NEV, «se alienta a las instituciones financieras de préstamos a aumentar su apoyo al crédito al consumo de automóviles, explorar innovaciones en productos de préstamo en línea, adoptar nuevos métodos digitales de control de riesgos, mejorar la experiencia del proceso del cliente y proporcionar soluciones de servicios financieros diferenciadas»⁽²⁹⁴⁾. Además, el Plan de Shenzhen obliga a «apoyar a las empresas automovilísticas para que establezcan empresas de financiación al consumo de automóviles y otras instituciones que presten servicios financieros profesionales para el consumo de vehículos propulsados con energías alternativas y aumenten aún más el índice de penetración en el mercado de dichos vehículos»⁽²⁹⁵⁾. La sección III (1.9) del Plan de Shenzhen prevé el apoyo de las instituciones financieras a toda la cadena industrial para todo tipo de empresas de NEV (empresas emergentes, pymes y microempresas) a través de préstamos, inversiones directas externas, garantías gubernamentales, fondos de compensación del riesgo de préstamos bancarios, subvenciones y ayudas. Por último, el Plan de Shenzhen recomienda «hacer un buen uso de los fondos del proyecto de subvenciones para la financiación de la emisión de bonos empresariales de Shenzhen con el fin de apoyar a determinadas empresas de vehículos propulsados con energías alternativas en la emisión de instrumentos de financiación mediante deuda, bonos corporativos, bonos empresariales y otros bonos de crédito para empresas». La industria recibe apoyo tanto a escala nacional como internacional («[o]ptimizar los servicios financieros transfronterizos para apoyar a las empresas de vehículos propulsados con energías alternativas en su proceso de internacionalización») ⁽²⁹⁶⁾.
- (735) Los planes enfatizan la necesidad de integrar aún más las industrias de baterías y vehículos eléctricos a través de la obtención de materias primas clave, la reducción de costes y el apoyo a la promoción y el avance de I+D en materia de baterías para mejorar el rendimiento de los BEV y promover su popularización.

⁽²⁸⁵⁾ Capítulo III, sección 1, del Plan de Manufactura de Ningde.

⁽²⁸⁶⁾ Véase el apartado 2 de las *Medidas de Ningde*, disponibles en https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.

⁽²⁸⁷⁾ Por ejemplo, véase el apartado 3 de las *Medidas de Ningde*.

⁽²⁸⁸⁾ Por ejemplo, según el apartado 7 de las *Medidas de Ningde*: «Alentar a las empresas estatales a explorar la creación de fondos de capital para nuevos proyectos de la cadena [de suministro] de la industria de vehículos propulsados con energías alternativas».

⁽²⁸⁹⁾ Sección III, apartado 1.7, del Plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁰⁾ Sección III, apartado 1.1, del Plan de Shenzhen.

⁽²⁹¹⁾ Véase la nota anterior.

⁽²⁹²⁾ Sección III, apartado 1.2, del Plan de Shenzhen.

⁽²⁹³⁾ Sección III, apartado 1.3, del Plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁴⁾ Sección III, apartado 1.6, del Plan de Shenzhen.

⁽²⁹⁵⁾ Véase la nota anterior.

⁽²⁹⁶⁾ Sección III, apartado 1.12, del Plan de Shenzhen.

(736) La Comisión también constató en los diversos planes y documentos políticos enumerados en esta sección que las empresas que participan en la producción y la transformación de insumos para la industria de los BEV pueden beneficiarse de una serie de regímenes preferenciales, tales como:

- Acceso a fondos gubernamentales, capital de riesgo y fondos de inversión de la industria financiados por el gobierno
- Bonos
- Restricciones a la exportación
- Compromisos de capital respaldados por el Gobierno
- Fondos de orientación
- Indemnización del seguro
- Suelo, electricidad y gas a precios más baratos
- Préstamos de bancos de propiedad estatal sin ánimo comercial;
- Políticas fiscales preferenciales
- subvenciones a la compra;
- recompensas;

(737) En resumen, los documentos y las pruebas anteriores confirman que el objetivo político de las autoridades chinas, tal como se aplica en ellos, era fomentar el desarrollo de la industria de los vehículos de nueva generación, entre otras cosas apoyando a las industrias de baterías y sus insumos como factor clave para la consecución de dicho objetivo.

3) *Medidas específicas adoptadas por las autoridades chinas para alcanzar sus objetivos políticos de desarrollo de la industria de los BEV*

a) *Apoyo público a la industria de los productores de baterías y sus insumos*

(738) Además de las mencionadas en el considerando 736, la Comisión identificó varias fuentes jurídicas que indicaban el apoyo público a la industria de los productores de baterías y sus insumos con el objetivo final de desarrollar esos sectores en beneficio de los productores de BEV. Estas fuentes muestran claramente la fuerte interferencia y el control del Gobierno central en el sector de las baterías y los insumos para baterías, en lo que respecta a los objetivos de producción, los objetivos de venta y los controles de precios. No se trata de un mero marco normativo para los proveedores de insumos, sino del marco en el que se otorga a los proveedores de insumos una autoridad que les ha permitido desarrollar funciones gubernamentales relacionadas con la comercialización y el suministro de insumos (es decir, baterías y litio), a fin de alcanzar el objetivo gubernamental pertinente de desarrollar el sector de los NEV, del que forman parte los BEV. Las medidas de apoyo para el LFP y las baterías muestran que existe la intención de desarrollar la industria de los BEV mediante el apoyo a los insumos de fases anteriores. Los proveedores de insumos disponen de los medios para desempeñar sus funciones públicas, a saber, desarrollar la industria de los BEV, gracias al apoyo de las autoridades chinas.

(739) La Comisión también examinó si los productores de baterías también recibían apoyo financiero de las autoridades chinas que les permitía aplicar políticas nacionales y actuar como organismos públicos. Habida cuenta de la limitada información de que disponía la Comisión debido a la falta de cooperación, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. A este respecto, la Comisión se basó en información públicamente disponible relativa a CATL y a la información facilitada por los productores de baterías en relación con los grupos Geely y SAIC.

- (740) La información disponible sobre CATL reveló que logró convertirse en una empresa rentable e influyente gracias al apoyo del Gobierno y las características del mercado interno chino. En particular, las fuentes públicas indican que, hasta 2020, la financiación estatal equivalía a una quinta parte de sus ingresos netos⁽²⁹⁷⁾. Este apoyo fue confirmado por una publicación más reciente, según la cual «CATL recibió 5 720 millones CNY (790 USD) en 2023, más del doble de su cifra del año anterior», lo que representó «el 13 % de su beneficio neto»⁽²⁹⁸⁾.
- (741) La Comisión también constató que los productores de baterías estaban vinculados a los grupos Geely y SAIC, que facilitaron un cuestionario, también se beneficiaron de subvenciones sujetas a medidas compensatorias, como financiación preferente, exenciones fiscales y programas de reducción y subvenciones. Esto también está en consonancia con las conclusiones de la Comisión descritas en el considerando 735.
- (742) Ante la falta de cooperación por parte de proveedores de LFP no vinculados, la Comisión no pudo determinar si estos también se beneficiaron de ayudas públicas de manera similar a la de los productores de baterías. Sin embargo, habida cuenta del marco regulador y de las políticas nacionales en vigor, la Comisión podría extraer conclusiones de que, al igual que los productores de baterías, los productores de LFP también se beneficiaron de ayuda financiera pública de diversas formas.
- (743) Por consiguiente, la Comisión concluyó que las autoridades chinas mantuvieron artificialmente a flote financieramente a los productores de baterías y a los productores de LFP para permitirles ejercer su autoridad gubernamental para vender baterías y LFP a una remuneración inferior a la adecuada a los productores chinos de BEV.
- b) *Medidas de las autoridades chinas sobre la fijación de precios de las baterías y sobre la reducción de costes para la industria de los BEV*
- (744) Las autoridades chinas aplicaron varias medidas para garantizar que las baterías y sus insumos se suministraran a precios baratos a la industria de los BEV. Además, las autoridades chinas se aseguraron de que se redujeran los costes correspondientes para la industria de los BEV de insumos tan importantes para la producción de BEV. Estas medidas favorecían claramente a la industria de los BEV. Entre ellos, los siguientes documentos lo demuestran.
- (745) Las instrucciones específicas sobre el coste de las baterías ya se incluyeron en el Plan sobre NEV 2012-2020, en el que se ordenaba que, antes de 2015, los módulos de baterías de tracción debían costar menos de 2 yuanes por vatio-hora y este coste debía reducirse a menos de 1,5 yuanes por vatio-hora para 2020⁽²⁹⁹⁾. El plan también ordenó que se crearan 2-3 empresas líderes de baterías de tracción con una escala de producción y venta de más de 10 000 millones de vatios-hora, así como la formación de 2-3 empresas de producción esenciales de electrodos positivos y negativos, electrolitos y otros materiales clave⁽³⁰⁰⁾. El plan muestra cómo el Gobierno ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de la industria, «adhiriéndose a la combinación de orientación gubernamental y del impulso del mercado». En particular, durante el período inicial, el Gobierno «desempeñará activamente el papel de orientación de la planificación e incentivación política; reunirá recursos científicos, tecnológicos e industriales; fomentará el desarrollo y la producción de vehículos eficientes y vehículos propulsados con energías alternativas, y orientará el consumo del mercado»⁽³⁰¹⁾. Esto se lograría mediante la asignación de fondos centrales, regímenes fiscales preferenciales y el apoyo de las instituciones financieras⁽³⁰²⁾.
- (746) El Plan de Acción sobre las Baterías de 2017, desarrollado de acuerdo con los objetivos establecidos en *Made in China 2025*, estableció tres tareas clave: en primer lugar, «reducir aún más los costes y garantizar el suministro de baterías de tracción de alta calidad antes de 2018»; en segundo lugar, «antes de 2020, se hará todo lo posible por que la densidad energética específica del sistema alcance los 260 vatios-hora por kilogramo, y el coste se reducirá a menos de 1 yuan por vatio-hora; en tercer lugar, antes de 2025, la densidad energética alcanzará los 500 vatios-hora por kilogramo».

⁽²⁹⁷⁾ Véase el Informe Anual de CATL 2020, y también: «Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries» [«Por qué una empresa china domina el mercado de las baterías de coche eléctricas», artículo en inglés], *The New York Times*, 22 de diciembre de 2021, disponible en <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⁾ Sección 5, apartado 1, del Plan sobre NEV 2012-2020.

⁽³⁰⁰⁾ Sección 2, apartado 2, del Plan sobre NEV 2012-2020.

⁽³⁰¹⁾ Sección 2, apartado 2, del Plan sobre NEV 2012-2020.

⁽³⁰²⁾ Sección 5, apartados 2 y 3, del Plan sobre NEV 2012-2020.

- (747) A este respecto, las pruebas sobre los límites de precios muestran que el suministro de los bienes regulados por las autoridades chinas se convierte en una función gubernamental que, a continuación, ejecutan los proveedores de insumos que actúan como organismos públicos. Las autoridades chinas están fijando objetivos de desarrollo cualitativo muy específicos para lograr la estabilidad del mercado y reducir los costes. Por lo tanto, el crecimiento de la industria de las baterías debe ser «coordinado»⁽³⁰³⁾ y los esfuerzos de I+D estarán dirigidos a mejorar las baterías de ion-litio⁽³⁰⁴⁾, el principal tipo de batería utilizado para los BEV. Para alcanzar estos objetivos, el Plan de Acción sobre las Baterías de 2017 prevé un «aumento [del] apoyo político»⁽³⁰⁵⁾. Este apoyo político incluye la «función orientadora del Gobierno» y la «exención del impuesto especial si el producto de la batería de tracción reúne los requisitos; las empresas de baterías de tracción pueden beneficiarse de incentivos fiscales como aquellos destinados a las empresas de alta tecnología, a la transferencia de tecnología y al desarrollo tecnológico»⁽³⁰⁶⁾.
- (748) El Plan de Acción sobre las Baterías de 2017 también incluye la relación entre el Gobierno y las asociaciones industriales, como se pone de relieve en la sección 4, apartado 3, del plan al «desempeñar plenamente el papel de las asociaciones industriales y otras organizaciones, e intercambiar y cooperar en [...] medidas y sugerencias políticas, reforzar la gestión de la autodisciplina de la industria y promover el desarrollo coordinado de las baterías de tracción y las industrias relacionadas». El papel de las asociaciones industriales en el sistema económico chino se analizará en el considerando 778.
- (749) Sobre todo, la intervención de los poderes públicos a lo largo de toda la cadena de suministro y su objetivo de reducir los precios en beneficio de la industria de los BEV se desprende claramente de la *Comunicación sobre la industria de las baterías*, que prevé la cooperación entre los agentes de fases anteriores y posteriores «para estabilizar las expectativas, aclarar la cantidad y el precio, garantizar el suministro y una cooperación beneficiosa para todas las partes»⁽³⁰⁷⁾. La Comunicación sobre la industria de las baterías también insta a los departamentos locales de supervisión del mercado a «reforzar la supervisión e investigar y abordar de manera estricta el acaparamiento, la especulación de precios, la competencia desleal y otros comportamientos en las fases anteriores y posteriores de la industria de las baterías de litio a fin de mantener el orden del mercado»⁽³⁰⁸⁾.
- (750) Esto también indica hasta qué punto es generalizada la interferencia de las autoridades chinas a la hora de garantizar de forma proactiva que los precios en la cadena de suministro de las baterías se ajusten a la baja con el fin de favorecer la estabilidad del mercado en beneficio de los productores de BEV. Por ello, las pruebas demuestran que el suministro de estas mercancías a un precio determinado es una función pública que, a su vez, ejecutan los organismos públicos.
- (751) Y lo que es aún más revelador, la interferencia del Gobierno en los precios internos de las materias primas también se refleja en las declaraciones a la prensa del MIIT. Durante una conferencia de prensa celebrada en Pekín en abril de 2022 sobre las subidas de precios de las materias primas utilizadas en los vehículos eléctricos, un portavoz del MIIT afirmó que «[el MIIT] impulsará de nuevo [los precios de las materias primas] hacia un nivel razonable lo antes posible» y que «el ministerio ayudará a acelerar el desarrollo de los recursos locales en China» y que «El funcionamiento estable del sector se enfrenta a una gran presión que requiere que todas las partes cooperen para hacerle frente»⁽³⁰⁹⁾. Se trata de un seguimiento de un simposio celebrado en marzo de 2022 por el MIIT y el Departamento de Industria de Materias Primas y el Primer Departamento de Industria de Equipos del MIIT, junto con el Departamento de Precios de la NDRC y la Administración del Estado de Regulación del Mercado sobre los aumentos de precios de los materiales de fases anteriores para baterías de tracción⁽³¹⁰⁾. Asistieron a la reunión la Asociación China de la Industria de Metales No Ferrosos (CNMIA), la Asociación China de Fabricantes de Automóviles (CAAM) y la Alianza China para la Innovación de la Industria de las Baterías de Energía para el Automóvil (CAPBIA), así como otras organizaciones del sector, así como las personas pertinentes responsables de las principales empresas de fases anteriores y posteriores en el desarrollo de recursos de litio, la producción de sal de litio, los materiales catódicos, las baterías de tracción y otras cadenas industriales⁽³¹¹⁾.

⁽³⁰³⁾ Sección 1, apartado 2, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽³⁰⁴⁾ Sección 2, apartado 2, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽³⁰⁵⁾ Sección 4, apartado 1, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽³⁰⁶⁾ Sección 4, apartado 1, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽³⁰⁷⁾ Véase el apartado 2 de la Comunicación sobre la industria de las baterías.

⁽³⁰⁸⁾ Véase la nota anterior.

⁽³⁰⁹⁾ Ministerio establecido para estabilizar las subidas de precios que afectan a la industria automovilística, Consejo de Estado de la República Popular China, 25 de abril de 2022. Disponible en https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.

⁽³¹⁰⁾ Disponible en https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.

⁽³¹¹⁾ Disponible en <https://m.yicai.com/news/101354043.html>.

- (752) Se hace especial hincapié en la reducción de costes en las directrices del Gobierno para el sector de las baterías de iones de litio, las condiciones normalizadas de 2021 proponen normas técnicas, como una densidad energética mínima de 180 Wh/kg⁽³¹²⁾ y «orientar a las empresas para que reduzcan los proyectos de fabricación que se limiten a ampliar la capacidad de producción, reforzar la innovación tecnológica, mejorar la calidad de los productos y reducir los costes de producción»⁽³¹³⁾.
- (753) La Comisión también constató que algunas de las materias primas utilizadas en la producción de baterías están sujetas a restricciones a la exportación, como las medidas de control de las exportaciones y la no devolución del IVA nacional, si se exportan. El objetivo político declarado de estas medidas es desalentar su exportación y crear un exceso de oferta nacional, de modo que existan precios nacionales baratos y en cantidades suficientes en beneficio de las industrias transformadoras nacionales, incluidos los productores de BEV.
- (754) A este respecto, la Comisión constató que el LFP, el tipo de litio utilizado en las baterías, no está sujeto a la devolución del IVA del 13 % en el momento de la exportación, lo que hace que el precio interno de estas materias primas sea artificialmente inferior para el consumo interno.
- (755) Desde 2006, el Gobierno chino ha impuesto restricciones temporales a la exportación de productos relacionados con el grafito mediante la «Decisión sobre el control temporal de las exportaciones de productos relacionados con el grafito» (Anuncio n.º 50 [2006])⁽³¹⁴⁾. La Decisión somete siete tipos de productos relacionados con el grafito⁽³¹⁵⁾ a medidas temporales de control de las exportaciones. Las medidas temporales de control de las exportaciones fueron derogadas por el anuncio titulado «Optimización y ajuste de las medidas temporales de control de las exportaciones en artículos de grafito» (Anuncio n.º 39 [2023])⁽³¹⁶⁾, publicado el 20 de octubre de 2023 y con efecto a partir del 1 de diciembre de 2023. Al mismo tiempo, la política añade dos nuevos tipos de productos de grafito a la lista de control de exportaciones. El grafito también está sujeto a restricciones a la exportación en forma de no devolución del 13 % del IVA nacional si se exporta⁽³¹⁷⁾.
- (756) La Comisión también constató que algunos tipos de cobre están sujetos a un derecho de exportación del 30 % con arreglo al Plan de Ajuste Arancelario de 2022⁽³¹⁸⁾ y al Plan de Ajuste Arancelario de 2023⁽³¹⁹⁾. Se recauda un impuesto de exportación provisional adicional del 5 al 15 % en función del código SA pertinente.
- (757) Por último, la Comisión también constató que China está consolidando su industria de tierras raras, también necesaria para la producción de baterías de BEV, para controlar, entre otras cosas, los niveles de precios y unos objetivos estratégicos, económicos y de sostenibilidad seguros. En particular, en diciembre de 2021 tres entidades estatales se fusionaron para fundar el China Rare Earth Group Co. Ltd, que cubría alrededor del 62 % del total de los suministros de tierras raras pesadas en China⁽³²⁰⁾. Por consiguiente, a escala nacional, el Gobierno adoptó otras medidas, como la imposición de restricciones a la exportación, con el mismo objetivo de aumentar el suministro a los productores nacionales de las materias primas a bajo precio y disponibles necesarias para producir, entre otras, los BEV.

c) *Conclusión*

- (758) En conclusión, las directrices gubernamentales, los dictámenes y las normativas relacionadas con la industria de los BEV demuestran que el Gobierno dirige a la industria hacia su desarrollo y mejora a través de la reducción de costes y el suministro estable de insumos clave. Además, el gobierno ha creado un sistema de control y seguimiento claros y constantes de la fijación de precios de las baterías y de sus insumos para garantizar que la industria de los BEV pueda abastecerse de estos a precios baratos y en cantidades suficientes.

⁽³¹²⁾ Véase la sección III, apartado 1, de las Condiciones Estandarizadas.

⁽³¹³⁾ Véase la sección I, apartado 3, de las Condiciones Estandarizadas.

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

⁽³¹⁵⁾ Códigos del SA: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 y 8545900000.

⁽³¹⁶⁾ Disponible en <http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml>.

⁽³¹⁷⁾ Véanse los códigos SA: 38011000 en <https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslxcx2023.html>.

⁽³¹⁸⁾ Disponible en <http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjc/202201/20220103246934.shtml>, véase el anexo 7.

⁽³¹⁹⁾ Disponible en https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, véase el anexo 6.

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

(759) Todo lo anterior demuestra que las autoridades chinas han establecido a nivel central y local una serie de políticas y medidas dirigidas a los proveedores de baterías e insumos con el fin de apoyar, en última instancia, a la industria de BEV. Todos estos insumos constituyen una parte significativa del coste de producción de los BEV. Como resultado de estas políticas, las autoridades chinas establecen objetivos para garantizar un suministro estable y amplio de estas baterías e insumos, junto con precios más baratos, en beneficio de los productores de BEV en forma de una reducción significativa de los costes, lo que les permite vender BEV a precios más baratos, incluso en el mercado de la Unión. Las pruebas del apoyo financiero prestado a los productores de baterías se tratan en los considerandos 739 a 743.

1) *Relación entre los proveedores de insumos y las autoridades chinas*

(760) Tras analizar el marco jurídico y económico en el que operan los proveedores de insumos, determinado en gran medida por los objetivos políticos de las autoridades chinas de desarrollar la industria de los BEV a través de proveedores de insumos, la Comisión también analizó las características del mercado nacional chino de baterías, las pruebas de la presencia del Estado en los proveedores de insumos o de propiedad estatal, así como otros indicios de que las autoridades chinas ejercían un control significativo sobre dichas entidades (incluidas sus características organizativas, las cadenas de autoridad decisoria y la relación general con las autoridades chinas).

(761) La Comisión solicitó información sobre la estructura del mercado nacional de baterías. Como se explica en la sección 3.3.1.2, las autoridades chinas no cooperaron en lo que respecta a los proveedores de insumos que operan en el mercado interno chino, en particular en lo que respecta a las baterías para BEV, y se negaron a facilitar aclaraciones o información esencial sobre el mercado interno de baterías. Por tanto, la Comisión tuvo que basar sus conclusiones en los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base.

(762) A este respecto, la Comisión se basó en cuatro conjuntos de información, a saber, la información presentada en el Informe Rhodium⁽³²¹⁾, el balance geográfico del mercado de celdas de baterías presentado por Benchmark Mineral Intelligence («BMI») (322), un informe de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance (323) y la información facilitada por los grupos incluidos en la muestra que compraron baterías.

(763) La información presentada en el Informe Rhodium muestra que «con la excepción de LG Energy Solution, el mercado chino de baterías de vehículos eléctricos está dominado por operadores nacionales» (324). Más concretamente, el informe muestra que los fabricantes de baterías de propiedad china poseían más del 88 % de cuota de mercado en el mercado nacional chino en 2021, dejando solo una cuota de mercado del 4 % a los fabricantes de baterías de propiedad extranjera. En cuanto al 8 % restante, no se indicó el país de origen. Sin embargo, teniendo en cuenta la limitada cuota de los principales proveedores extranjeros de baterías en el mercado chino y la falta de cooperación de las autoridades chinas, la Comisión dedujo que los demás productores también serían de propiedad china. El mismo informe también estableció que CATL tenía una cuota de mercado superior al 52 % en el mercado chino en 2020. A falta de información en sentido contrario, la Comisión concluyó que estas conclusiones también eran válidas durante el período de investigación.

(764) La Comisión también estableció que los diez productores de baterías identificados presentados en el Informe Rhodium eran miembros de la CBIA (o de su consejo ejecutivo), la CIAPS o parcialmente de propiedad estatal. Mientras que los miembros de la CBIA y la CIAPS representaban más del 86 % de la cuota de mercado, los miembros que ostentaban la vicepresidencia o formaban parte del consejo ejecutivo en algún momento tenían una cuota de mercado superior al 62 % en 2021. El informe también indicaba que había un conjunto de políticas destinadas a favorecer a los proveedores de baterías nacionales chinos (325).

(321) *Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries* [«Distorsiones en los mercados internacionales y en China: apoyo gubernamental en materia de baterías de vehículos eléctricos»; documento en inglés], Grupo Rhodium, diciembre de 2022 (en lo sucesivo, «Informe Rhodium»), página 42.

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

(323) Véase el informe de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance publicado el 11 de enero de 2024, disponible en <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) Informe Rhodium, p. 41.

(325) Informe Rhodium, p. 58.

- (765) El equilibrio geográfico del mercado de celdas de baterías presentado por BMI ⁽³²⁶⁾ muestra que el suministro chino de baterías representó más del 170 % de la demanda local en 2022 y 2023, lo que también apunta a una clara posición dominante de los productores chinos de baterías en su mercado local.
- (766) Además, el informe de China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance indicó que alrededor del 97 % de la cuota de mercado de 2023 de la capacidad instalada ⁽³²⁷⁾ pertenecía a productores nacionales chinos de baterías. Los productores de baterías chinos que eran miembros de la CBIA representaban al menos el 66 % de la cuota de mercado, mientras que BYD, el segundo mayor productor, que representa el 27 % de la capacidad instalada de China en 2023, forma parte de la CIAPS. Una compañía, China Aviation Lithium Battery (CALB), era miembro del consejo ejecutivo de la CBIA, así como una empresa estatal. CATL representó, por sí sola, más del 40 % de la capacidad instalada total de China en 2023 y es miembro del consejo ejecutivo de la CBIA.
- (767) La Comisión también señaló que la CBIA y la CIAPS no publican en línea la lista completa de sus miembros. La Comisión pudo determinar la participación de las empresas en la CBIA, la CIAPS y otras asociaciones industriales consultando sus informes anuales y otra información disponible en línea, como la lista de miembros de sus órganos ejecutivos. A falta de información facilitada por las autoridades chinas, así como de datos públicos oficiales que detallen la lista completa de miembros de la CBIA y la CIAPS, la Comisión dedujo que aún más proveedores de baterías podrían ser miembros de estas asociaciones.
- (768) Finalmente, aunque no pudo extraerse ninguna conclusión con respecto al valor de las compras de baterías realizadas por el grupo SAIC debido a su falta de cooperación, la Comisión estableció que todos los proveedores de baterías que notificó estaban ubicados en China. En cuanto al grupo Geely, al menos el 65 % de sus compras se realizaron a empresas que eran miembros de la CBIA, la CIAPS o parcialmente de propiedad estatal. Por lo que se refiere al grupo SAIC, si bien no pudo verificarse ninguna información sobre el valor o el volumen de compra, la información del expediente muestra que sus cuatro principales proveedores de baterías eran de propiedad estatal parcial o indirecta, miembros de la CBIA o estrechamente relacionados con esta a través de uno de los accionistas de los proveedores (CATL).
- (769) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que el mercado interno chino está abastecido casi exclusivamente por proveedores nacionales de baterías. La gran mayoría de estos proveedores son miembros de asociaciones como la CBIA y la CIAPS o son de propiedad estatal.
- (770) La Comisión examinó además la relación entre las autoridades chinas y los proveedores de baterías para determinar si el Gobierno ejercía un control significativo sobre las entidades en cuestión y su conducta en el mercado. El papel desempeñado por las asociaciones es fundamental para mostrar cómo las autoridades chinas, a través de las asociaciones, garantizan la aplicación de sus objetivos políticos para desarrollar la industria de los BEV.
- (771) Ante la falta de información de las autoridades chinas sobre el número y otra información sobre los indicios formales de propiedad y control gubernamentales de los proveedores nacionales de baterías para los BEV, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles con arreglo al artículo 28 del Reglamento de base. Con este fin, la Comisión analizó la situación de los proveedores de baterías de los dos grupos no integrados incluidos en la muestra (grupos Geely y SAIC). Como se ha mencionado anteriormente, las autoridades chinas no facilitaron la información solicitada sobre la propiedad y el control de los proveedores de baterías o de las asociaciones de productores de baterías. Además, los proveedores de baterías no vinculados de los grupos Geely y SAIC no facilitaron una respuesta al cuestionario ni información sobre la propiedad y el control por parte de las autoridades chinas. Por lo tanto, la Comisión tuvo que buscar esta información de dominio público. Cuando la Comisión no pudo encontrar información de dominio público, tuvo que extraer conclusiones sobre la base del artículo 28 del Reglamento de base.

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

⁽³²⁷⁾ Véase la nota a pie de página 323, cuadro 4.

- (772) Por lo que se refiere al grupo SAIC, si bien no se pudo verificar información sobre el valor o el volumen de compra, la información del expediente sigue mostrando que los cuatro principales proveedores de baterías del grupo SAIC, que representan una parte importante de sus compras de baterías, eran, directa o indirectamente, de propiedad estatal. Por lo que respecta al grupo Geely, se constató que 3 de los 14 proveedores de baterías eran parcialmente de propiedad estatal. También se constató que una gran parte de los proveedores de baterías de los grupos SAIC y Geely formaba parte de asociaciones del sector. Además, la Comisión también estableció que, de los diez principales productores de baterías identificados presentados en el Informe Rhodium ⁽³²⁸⁾ y activos en el mercado interno chino en 2020, al menos siete de ellos eran parcialmente estatales.
- (773) Como ya se ha mencionado en los considerandos 763, los proveedores de baterías que se consideraron parte de la CBIA o de la CIAPS representaron más del 86 % de la cuota de mercado de China en 2020. CALB era al mismo tiempo miembro del consejo ejecutivo de la CBIA y una empresa estatal (considerando 765). CATL, un operador clave en el mercado chino que representaba el 52 % del mercado nacional chino total en 2020 es un proveedor directo e indirecto (a través de empresas en participación) de los grupos Geely y SAIC y un miembro del consejo ejecutivo de la CBIA.
- (774) Ante la falta de cooperación de las autoridades chinas, la Comisión tuvo que basarse en información públicamente disponible para determinar cuáles de esos proveedores eran miembros de asociaciones. La Comisión señaló que la CBIA y la CIAPS no publican en línea la lista completa de miembros. Sin embargo, la Comisión pudo determinar la participación de las empresas en la CBIA, la CIAPS y otras asociaciones industriales consultando sus informes anuales y otra información disponible en línea, como la lista de miembros de sus órganos ejecutivos. A falta de información facilitada por las autoridades chinas, así como de datos públicos oficiales que detallen la lista completa de miembros de la CBIA y la CIAPS, la Comisión dedujo que es probable que aún más proveedores de baterías sean miembros de estas asociaciones.
- (775) Además, la CBIA solo publica la lista de miembros que forman parte del Consejo Ejecutivo y de «nuevos miembros». Esta última incluye a los miembros que se unieron a partir de marzo de 2017, mientras que la asociación se fundó en 1988. Según la información disponible en línea, la asociación tiene más de 500 miembros ⁽³²⁹⁾. La Comisión solicitó información sobre los miembros incluidos en la lista incompleta disponible en línea y constató que algunas empresas públicas formaban parte de ella, no solo proveedores de materias primas y fabricantes de baterías, sino también fondos de inversión e institutos de investigación de propiedad estatal. Sobre esta base, la Comisión dedujo que las autoridades chinas podían ejercer un control directo sobre las entidades que abarcaban una amplia variedad de agentes esenciales implicados no solo en el sector de las baterías y el litio necesarios para las baterías, sino en el sector de los BEV en su conjunto. El hecho de que varios agentes de toda la cadena de suministro de BEV formen parte de la CBIA refuerza las pruebas de que las autoridades chinas construyeron un marco que abarcaba todos los niveles de la cadena de suministro.
- (776) La Comisión analizó los estatutos de la CBIA y de la CIAPS con el fin de evaluar el nivel de control gubernamental sobre las asociaciones y sus miembros. A tal fin, la Comisión tuvo que basarse íntegramente en los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, debido a la negativa de las autoridades chinas a facilitar información sobre las características de su mercado y las asociaciones sobre las que la Comisión solicitó información, incluidas tanto la CBIA como la CIAPS (considerando 279).
- (777) En sus observaciones sobre la aplicación del artículo 28, como se detalla en el considerando 282, las autoridades chinas negaron cualquier control sobre la CBIA y la afiliación formal a la asociación. No obstante, la investigación puso de manifiesto que la afirmación de las autoridades chinas de que no tenían ningún control sobre la CBIA y de que la asociación no está formalmente vinculada a las autoridades chinas era objetivamente incorrecta. Por el contrario, la Comisión constató que las autoridades chinas controlan la CBIA, así como la CIAPS.

⁽³²⁸⁾ Informe Rhodium, p. 58.

⁽³²⁹⁾ Véase <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) En primer lugar, la CBIA es una asociación industrial gestionada directamente por el Consejo de Estado. El Consejo de Estado es el órgano ejecutivo de la Asamblea Popular Nacional y el máximo órgano de poder estatal en China. Está compuesto por un número limitado de personas, incluidos el primer ministro, los viceprimeros ministros y el secretario general. El artículo 3 de los estatutos de la CBIA ⁽³³⁰⁾ también establece que la Asociación «se adhiere al liderazgo general del Partido Comunista de China y [...] establece organizaciones del Partido Comunista de China para llevar a cabo las actividades del partido y proporcionar las condiciones necesarias para las actividades de las organizaciones del partido». Así pues, la CBIA no es una asociación independiente establecida por agentes del mercado y que actúa con arreglo a los principios del mercado de economía libre, sino una entidad guiada por las autoridades chinas y gestionada por ella a través del Consejo de Estado y, por tanto, encargada de alcanzar los objetivos de política pública fijados por las autoridades chinas.
- (779) Muchas asociaciones de la industria china definen su papel en sus estatutos para servir de puente entre el Gobierno y sus miembros. Las Medidas para la Supervisión Integral de Asociaciones Industriales y Cámaras de Comercio emitidas por la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Asuntos Civiles y otros ocho departamentos en 2016 pidieron la creación de organizaciones de partido en asociaciones industriales y cámaras de comercio, y que se introduzcan requisitos rectores del Partido ⁽³³¹⁾ en los estatutos de las asociaciones industriales. A pesar de que en 2019 la CNDR puso en marcha un ejercicio con la tarea declarada de separación institucional de las asociaciones industriales y las cámaras de comercio del Gobierno, los Dictámenes de la CNDR ⁽³³²⁾ emitidos en este sentido preveían formalmente una separación de instituciones, funciones, activos financieros, etc., garantizaban no solo una dependencia financiera continua de las asociaciones industriales de las autoridades gubernamentales, sino también el mantenimiento del pleno control pleno del PCC sobre estas: «Los órganos de trabajo rectores del Partido de las organizaciones sociales a todos los niveles [...] reforzarán las orientaciones concretas, promoverán profundamente la construcción del Partido en las asociaciones industriales y las cámaras de comercio disociadas, [...] reforzarán de forma exhaustiva el liderazgo del Partido sobre las asociaciones industriales y las cámaras de comercio y garantizarán que el trabajo del Partido sea ininterrumpido y que el papel de las organizaciones del Partido no se vea debilitado en el proceso de disociación. [...] Los órganos de trabajo rectores del Partido de las organizaciones sociales a todos los niveles instarán a las asociaciones industriales y las cámaras de comercio a que introduzcan en sus estatutos el requisito del trabajo rector del Partido, a fin de completar los mecanismos de trabajo que garanticen la participación de las organizaciones del Partido en la toma de decisiones sobre cuestiones importantes y normalizar la gestión» ⁽³³³⁾. Los dictámenes también garantizaban la dependencia financiera de las asociaciones industriales sobre las autoridades gubernamentales y el pleno control de los PCC sobre ellas ⁽³³⁴⁾.
- (780) En segundo lugar, el poder ejecutivo de la CBIA se ejerce a través del Consejo de Administración, elegido por la Asamblea General que se compone de todos los miembros de la asociación, incluidas las empresas miembros (artículo 21 de los estatutos). Las autoridades chinas también participan plenamente en la selección de los candidatos a integrar el Consejo de Administración. De conformidad con el artículo 22 de los estatutos de la CBIA, el comité encargado de seleccionar a los candidatos incluye a «representantes de la junta de supervisores» y a «representantes de la organización del Partido». En caso de que el Consejo de Administración no pueda reunirse, el principal órgano rector del Partido elige directamente a los miembros del comité. Los órganos rectores del Partido se ocupan de todas las actividades relacionadas con la difusión de la ideología del Partido. De conformidad con los «Dictámenes sobre la aplicación de la reforma de la disociación completa de las asociaciones industriales y cámaras de comercio de las organizaciones administrativas» (en lo sucesivo, «Dictámenes sobre las asociaciones industriales»), los organismos de trabajo de las organizaciones sociales para la construcción del partido «reforzarán de forma exhaustiva el liderazgo del Partido sobre las asociaciones industriales y las cámaras de comercio y garantizarán que el trabajo del Partido sea ininterrumpido y que el papel de las organizaciones del Partido no se vea debilitado en el proceso de disociación. [...] Los órganos de trabajo rectores del Partido de las organizaciones sociales a todos los niveles instarán a las asociaciones industriales y las cámaras de comercio a que introduzcan en sus estatutos el requisito del trabajo rector del Partido, a fin de completar los mecanismos de
-
- ⁽³³⁰⁾ Estatutos de la Asociación China de la Industria de las Baterías (en lo sucesivo, «Estatutos de la CBIA», disponibles en <http://www.chinabattery.org/content/2/11/1104/1053234.html>).
- ⁽³³¹⁾ El trabajo rector del Partido puede ser diverso y en definitiva pretende aumentar la influencia de este en las empresas, las asociaciones, las administraciones, etc. A continuación se incluye una definición oficial del trabajo rector del Partido: <http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html> «El contenido del trabajo rector del partido es relativamente rico e incluye varias tareas, como la construcción política, ideológica, organizativa, estilística, de la disciplina, la lucha contra la corrupción y la construcción del sistema».
- ⁽³³²⁾ Dictámenes sobre la aplicación de la reforma de la disociación completa de las asociaciones industriales y cámaras de comercio de las organizaciones administrativas, NDRC, Ministerio de Asuntos Civiles *et al.*, 14 de junio de 2019; Disponible en: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.
- ⁽³³³⁾ Sección 4 de los dictámenes de la CNDR.
- ⁽³³⁴⁾ Véase el Informe sobre China, sección 2.3.3, pp. 24-25 y punto 3, apartado 2, de los dictámenes de la CNDR, según los cuales se anima a los órganos administrativos a adquirir servicios a asociaciones industriales cualificadas.

trabajo que garanticen la participación de las organizaciones del Partido en la toma de decisiones sobre cuestiones importantes y normalizar la gestión»⁽³³⁵⁾. La asamblea general de los miembros para elegir y destituir a los directores también debe convocarse con la aprobación del organismo de dirección rector del Partido. La influencia del Gobierno en las actividades cotidianas de la asociación se pone aún más de relieve en el artículo 36 de los estatutos, que establece que las personas encargadas de la asociación deben «[a]dherirse a la dirección del Partido Comunista de China, apoyar el socialismo con características chinas, aplicar resueltamente la línea, los principios y las políticas del partido y tener buenas cualidades políticas». Entre los responsables de la asociación figuran el presidente, veintitrés vicepresidentes y un secretario general. Varias empresas públicas también son nombradas vicepresidentes. Sobre la base de lo anterior, la CBIA no solo se encuentra bajo la dirección del Consejo de Estado, sino que las autoridades chinas también controlan su gestión y a las personas encargadas de llevar a cabo su labor.

(781) Además, el artículo 46, apartado 5, de sus estatutos establece que la junta de supervisores informará de los problemas existentes en el trabajo de la Asociación a los organismos de dirección rectores del Partido y a los departamentos de gestión de la industria. Se recuerda que, en DS379, en el contexto de los bancos comerciales de propiedad estatal chinos, la información pertinente para evaluar si una entidad es un organismo público también incluía pruebas de que los directores ejecutivos fueran nombrados por el Gobierno, por lo que el PCC conservó una influencia significativa en su elección, como se indica en el considerando 415.

(782) La relación entre la CBIA y las autoridades chinas se confirma en informes de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma⁽³³⁶⁾ y en artículos de prensa en línea. En un informe sobre el 8.º Congreso de miembros de la CBIA celebrado en Pekín en 2020, Zhang Chonghe, presidente del Consejo Nacional de la Industria Ligera de China (CNLIC), del que la CBIA forma parte y del cual recibe orientación⁽³³⁷⁾, hizo hincapié en que la CBIA ha sido «de gran ayuda para el Gobierno»⁽³³⁸⁾, al proponer enmiendas a varias políticas sectoriales y plantear las demandas de las empresas al Gobierno, entre otros logros. Al igual que la CBIA, el CNLIC está bajo la dirección de la SASAC del Consejo de Estado, y su ámbito de actividad incluye participar en la formulación de planes y políticas industriales, contribuir a la creación de agrupaciones industriales y regiones centradas en la industria ligera, «estandarizar el comportamiento de la industria» y «emprender otras tareas encomendadas por el Gobierno y los departamentos pertinentes»⁽³³⁹⁾. De hecho, según la propia asociación, siempre se ha comprometido a «**servir al Gobierno**» (negrita añadida)⁽³⁴⁰⁾.

(783) Se aplican las mismas disposiciones al CIAPS. Al igual que en el caso de la CBIA (véase el considerando 779), el poder ejecutivo lo ejerce el consejo de administración (artículo 21). Las autoridades chinas participan plenamente en la selección de los candidatos a integrar el Consejo de Administración. De conformidad con el artículo 22 de los estatutos de la CIAPS, el comité encargado de seleccionar a los candidatos incluye «representantes del consejo de administración, representantes de la junta de supervisores» y «representantes de la organización del Partido». En caso de que el Consejo de Administración no pueda reunirse, el principal órgano rector del Partido elige directamente a los miembros del comité. Por lo tanto, la CBIA no solo se encuentra bajo la dirección del Consejo de Estado, sino que las autoridades chinas también controlan su gestión y a las personas encargadas de llevar a cabo su labor. El artículo 46, apartado 5, de sus estatutos también establece que la junta de supervisores informará de los problemas existentes en el trabajo de la Asociación a los organismos de dirección rectores del partido y a los departamentos de gestión de la industria.

⁽³³⁵⁾ Véase la sección 2.3.3 del Informe sobre China, pp. 25-26, así como la sección 4 de los dictámenes de la CNDR.

⁽³³⁶⁾ Véase https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. En particular, Xia Nong, inspector de primer nivel del Departamento de Industria de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, expresó la esperanza de que la CBIA «siga desempeñando un buen papel como puente y enlace en el contexto del nuevo patrón de desarrollo de la “doble circulación” [...]».

⁽³³⁷⁾ La lista de asociaciones que forman parte del CNLIC está disponible en <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html>.

⁽³³⁸⁾ Adherirse a los principios rectores del Partido para liderar el trabajo de la asociación y promover la transformación y actualización de la industria de las baterías y el desarrollo ecológico, Sohu, 31 de octubre de 2020. Disponible en https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

⁽³³⁹⁾ Los estatutos de la CNLIC están disponibles en <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html>.

⁽³⁴⁰⁾ Meng Xiangfeng, asistente del presidente de CATL, y su delegación visitaron la asociación para establecer intercambios, CBIA, 15 de febrero de 2023. Disponible en <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html>.

- (784) El artículo 21 de los estatutos de la CIAPS establece que los directores de la asociación deberán «adherirse al liderazgo del PCC, apoyar el socialismo con características chinas, aplicar resueltamente la línea, los principios y las políticas del Partido, y poseer buenas cualidades políticas». Al igual que en la CBIA, en caso de que el Consejo de Administración no pueda reunirse, el principal órgano rector del Partido elige directamente a los miembros del comité. La CIAPS no solo se encuentra bajo la dirección del Consejo de Estado, sino que las autoridades chinas también controlan la gestión de la asociación y las personas encargadas de llevar a cabo su labor.
- (785) Como se demuestra en el considerando 779, las autoridades chinas establecieron un sistema que garantiza que todos los órganos de gestión y administración de la asociación, como el consejo de administración, el presidente, los vicepresidentes y el secretario general, sean seleccionados para avanzar en los objetivos políticos del PCC y de las autoridades chinas. Como ya se ha expuesto ampliamente en los considerandos 197 a 203 y en los considerandos 704 a 705, el entorno jurídico y económico de China en el que operan los proveedores de insumos de BEV se caracteriza por un sólido y amplio control por parte del Gobierno. Las pruebas de ese control tan amplio se encuentran, entre otras cosas, en el artículo 11 de la Constitución, según el cual el Gobierno ejerce explícitamente la supervisión y el control también sobre los sectores no públicos de la economía (véase, en particular, el considerando 199).
- (786) Además, la Comisión también ha establecido la presencia y la influencia generalizada de los miembros y organizaciones del PCC en múltiples proveedores de baterías. De conformidad con el Derecho de sociedades⁽³⁴¹⁾, no solo en las empresas públicas, sino también en empresas privadas, «se creará una organización del Partido Comunista de China para llevar a cabo las actividades del partido de conformidad con la Constitución del Partido Comunista de China. La empresa establecerá las condiciones necesarias para las actividades de la organización del Partido». Además, los dictámenes de 2017 del Comité Central del PCC y del Consejo de Estado sobre la creación de un entorno saludable para el desarrollo de los empresarios, el fomento del espíritu empresarial y la plena presencia en el papel desempeñado por los empresarios⁽³⁴²⁾ no dejan lugar a dudas sobre el papel de las organizaciones del PCC en las empresas: «Educar y orientar a los empresarios privados para que apoyen el liderazgo del Partido y apoyen la labor rectora del partido de las empresas. Establecer y mejorar el mecanismo de trabajo rector del Partido de las empresas no públicas, explorar activamente diversas formas de trabajo rectoras del partido y esforzarse por ampliar la cobertura de la organización del partido y el trabajo en empresas no públicas. Desempeñar plenamente el papel político central de las organizaciones de partidos en las masas de trabajadores y el liderazgo político en el desarrollo de las empresas». De hecho, los miembros del PCC de CATL consideran que «su labor rectora del Partido también es liderar el desarrollo de la empresa»⁽³⁴³⁾.
- (787) Las pruebas del control del PCC no solo sobre las empresas estatales, sino también sobre entidades privadas, se ven confirmadas por la disposición de las «Directrices de gobernanza empresarial para las empresas cotizadas» impuestas por la CSRC en 2018⁽³⁴⁴⁾, que establece en su artículo 5 que «en las empresas cotizadas, de conformidad con las disposiciones del Derecho de sociedades, se crearán organizaciones del Partido Comunista de China para llevar a cabo actividades del Partido. Las empresas cotizadas establecerán las condiciones necesarias para las actividades de las organizaciones del partido. Las empresas cotizadas controladas por el Estado incorporarán en sus estatutos, de conformidad con el Derecho de sociedades y la normativa pertinente, y a la luz de la estructura de capital de la empresa, las operaciones comerciales y otras condiciones reales, los requisitos pertinentes para el trabajo rector del Partido». Esto confirma que el PCC ejerce influencia sobre todos los tipos de empresas chinas y que puede utilizar unidades de trabajo de construcción del Partido dentro de las empresas para ejercer su influencia. Además, algunos de los principales fabricantes de baterías de China (CATL, BYD y Gotion) cotizan en la Bolsa de Shenzhen y están sujetos a las directrices emitidas por la CSRC. Así lo confirma el artículo 12 de los estatutos de CATL, que establece que la empresa «establecerá una organización del Partido Comunista y llevará a cabo actividades del Partido de conformidad con las disposiciones de la Constitución del Partido Comunista de China. La empresa establece las condiciones necesarias para las actividades de la organización del Partido»⁽³⁴⁵⁾.

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

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

⁽³⁴³⁾ Véase el informe de prensa https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.

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

⁽³⁴⁵⁾ Véanse los estatutos de CATL de mayo de 2022, disponible en el sitio web de CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

- (788) Además, Zeng Yuqun, presidente y director general de la CATL, también es vicepresidente de la Federación de Industria y Comercio de China (ACFIC) desde diciembre de 2022 ⁽³⁴⁶⁾. La ACFIC es una cámara de comercio dirigida por el PCC, «con empresas privadas y agentes económicos privados como organismo principal» ⁽³⁴⁷⁾. Sobre la base de los estatutos de la ACFIC, su ámbito de aplicación es «reforzar y mejorar la labor ideológica y política de los agentes económicos privados» y «orientar a los agentes económicos privados para que combinen conscientemente su desarrollo individual con el desarrollo nacional» (artículo 1 y artículo 1, apartado 2). De conformidad con el artículo 2 de los estatutos, la ACFIC también se encarga de llevar a cabo investigaciones e investigaciones en torno a la aplicación de las políticas del PCC. El principio rector de la asociación es también ayudar al Gobierno a gestionar y servir a la economía privada (artículo 3).
- (789) Sobre la base, entre otras cosas, de a) el nivel de control que ejercen las autoridades chinas sobre las asociaciones industriales chinas analizadas en esta sección (a saber, la CBIA y la CIAPS), b) el hecho de que se constató que la mayoría de los productores chinos de baterías nacionales formaban parte de ellas, y c) el hecho de que CATL, el mayor productor de baterías de China, también fue nombrado vicepresidente de la CBIA ⁽³⁴⁸⁾, y de la ACFIC, una cámara de comercio dirigida por el PCC con la intención explícita de orientar a las empresas privadas en la aplicación de las políticas del PCC, la Comisión concluyó que el mercado de baterías está dominado por varias empresas gestionadas y controladas por el Estado a través de su participación en la CBIA y la CIAPS. Dada la presencia en la gestión de las asociaciones y la dirección de sus decisiones empresariales, las autoridades chinas ejercen un control significativo sobre los proveedores de baterías a través de su participación en la CBIA y la CIAPS.

2) Características y funciones básicas de los proveedores de baterías

- (790) La organización de los proveedores de insumos a través de asociaciones y su relación con las autoridades chinas muestran de qué forma los proveedores de insumos están dotados de facultades gubernamentales en el desempeño de funciones públicas. En lugar de actuar como operadores del mercado libre, los proveedores de insumos desempeñan la función gubernamental asignada de desarrollar la industria de los BEV. Estas funciones las llevan a cabo los proveedores de insumos, con el apoyo directo de las autoridades chinas, a la hora de proporcionar insumos clave a los productores de BEV a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.
- (791) Como ya se ha expuesto en la sección 3.1, la Comisión encontró pruebas de que las autoridades chinas tienen pleno control tanto sobre la CBIA como sobre la CIAPS y sus miembros. Por lo tanto, la Comisión centró su investigación en las funciones desempeñadas por la CBIA, la CIAPS y sus miembros, que pueden caracterizarse como de carácter gubernamental.
- (792) La CBIA participa plenamente en la formulación de las políticas industriales mediante la emisión de dictámenes y sugerencias al Gobierno y en la aplicación del marco legislativo y reglamentario del sector de las baterías. El capítulo II, artículo 6, apartados 1 y 10, de los estatutos de la CBIA establecen explícitamente que el ámbito de actividad de la Asociación es «participar en la formulación y organización de la ejecución del plan de desarrollo de la industria de las baterías [...] y promover la ejecución de los planes y las políticas conexas formulados por el Gobierno», así como «realizar otras tareas autorizadas o encomendadas por el Gobierno y los departamentos pertinentes». A este respecto, la Comisión recuerda que la ejecución de los planes no es un mero marco indicativo, sino que está encomendada por ley, incluida en la Constitución de la República Popular China ⁽³⁴⁹⁾.
- (793) La Comisión encontró pruebas a este respecto en el sitio web de la CBIA ⁽³⁵⁰⁾. La CBIA, junto con representantes del MIIT, y empresas clave como CATL y Sunwoda, otro productor de baterías chino más pequeño, participaron en una reunión de debate para formular el «Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo de la Industria de Baterías» ⁽³⁵¹⁾ y proponer revisiones relativas a políticas industriales, mercados de consumo nacionales y

⁽³⁴⁶⁾ Zeng Yuqun, presidente de la CATL, fue elegido nuevo vicepresidente de la Federación de Industria y Comercio PanChina, The Paper, 13 de diciembre de 2022. Disponible en <https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html>.

⁽³⁴⁷⁾ Véanse los estatutos de la ACFIC, disponibles en <https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/>.

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

⁽³⁴⁹⁾ Informe sobre China, capítulo 4.3.1, p. 93, así como el artículo 62, 67 y 89 de la Constitución de la República Popular China, disponible en https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

⁽³⁵⁰⁾ Véase «La Asociación China de la Industria de las Baterías celebra una reunión de debate sobre la formulación del Decimocuarto Plan Quinquenal para el Desarrollo de la Industria de Baterías», Asociación China de la Industria de Baterías, 23 de agosto de 2021. Disponible en <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html>.

⁽³⁵¹⁾ Finalizado posteriormente como «Decimocuarto Plan Quinquenal de Desarrollo de Almacenamiento de Energías Alternativas». Disponible en <https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf>.

extranjeros, y desarrollo verde, entre otros. Según se informó en el sitio web de la CBIA, el grupo de trabajo y el MIT colaborarán estrechamente en la elaboración del plan, «para que pueda convertirse en un documento orientativo que pueda liderar la industria y ser de utilidad al Gobierno y las empresas».

- (794) También se constató que la CBIA tenía un poder extraordinario para «reforzar la disciplina de la industria» y regular las actividades de la asociación, la industria y los miembros, así como coordinar las relaciones con estos ⁽³⁵²⁾. Fortalecer la autodisciplina de la industria y el comportamiento del mercado son instrucciones específicas previstas en varios planes nacionales, como se contempla en los considerandos 747 y 748. El artículo 11 de los estatutos de la CBIA establece que los miembros cumplirán la normativa de la Asociación y aplicarán las resoluciones que esta adopte.
- (795) Además de las pruebas recogidas en los estatutos de la CBIA, en la introducción de la asociación disponible en su sitio web se afirma que su objetivo es «reflejar las demandas de las empresas y las industrias, regular el comportamiento de las empresas y las industrias, salvaguardar los derechos e intereses legítimos de sus miembros, aplicar políticas y leyes nacionales, promover la mejora continua del nivel de economía, tecnología y gestión de toda la industria, y promover el desarrollo de toda la industria, [...] para fomentar el mercado para la industria [...] y coordinar las cuestiones relativas a la producción empresarial, las ventas y la exportación» ⁽³⁵³⁾. Según el manifiesto de la CBIA ⁽³⁵⁴⁾, la misión de la asociación es «satisfacer plenamente las necesidades de los miembros, el desarrollo de la industria y la gestión gubernamental» y el objetivo es «crear una asociación de primer nivel que lidere el desarrollo de la industria mundial de las baterías». Sobre la base del artículo 2 de los estatutos, su ámbito de aplicación también es servir de puente entre el Gobierno y los miembros. De conformidad con el artículo 10, apartado 2, de los estatutos de la CBIA, los miembros también supervisan los trabajos de la Asociación.
- (796) La CIAPS es otra asociación formada por empresas e instituciones relacionadas con la industria de las baterías. El propósito de la asociación no es solo ayudar a sus miembros, sino también ayudarlos a crecer en los mercados nacionales y extranjeros y promover el progreso tecnológico general y el desarrollo industrial del sector. Al igual que la CBIA, el artículo 3 de los estatutos de la CIAPS ⁽³⁵⁵⁾ establece que la asociación se adhiere al liderazgo del Partido Comunista de China y se atiene a las políticas nacionales, y lleva a cabo actividades del Partido. La CIAPS también se encarga de formular recomendaciones a los departamentos gubernamentales sobre la formulación de políticas y reglamentos de la industria de las baterías (artículo 6, apartado 1), de actuar como vínculo con el Gobierno, transmitiendo las demandas de los miembros a las administraciones públicas y, a su vez, ayudando a los miembros con la aplicación de las políticas gubernamentales (artículo 6, apartado 1), así como de organizar la formulación de normas y reglamentos sectoriales, «ayudando al Gobierno a regular el comportamiento del mercado, ampliando los mercados para los miembros, creando condiciones para establecer un entorno externo de competencia leal y ordenada» y salvaguardando los intereses tanto de sus miembros como del sector (artículo 6, apartado 3). Por último, el artículo 6, apartado 14, establece que la asociación «lleva a cabo las tareas encomendadas por los departamentos gubernamentales y otras actividades que sean beneficiosas para el sector». Los miembros que participan en la CIAPS también tienen la facultad de supervisar el trabajo de la Asociación (artículo 10).
- (797) Además, los estatutos de la CIAPS imponen obligaciones a sus miembros, tal como se prevé en el artículo 11, donde se establece que los miembros «cumplirán los estatutos y los diversos reglamentos, y aplicarán las resoluciones que adopte la Asociación».
- (798) Por lo tanto, la CIAPS no solo desempeña funciones de asesoramiento para el Gobierno y actúa como facilitadora entre las autoridades chinas y sus miembros, sino que también ostenta facultades extraordinarias para regular el comportamiento en el mercado de sus miembros y de otras entidades activas en la industria de las baterías. En los estatutos de la Asociación de la Industria de Baterías de Shenzhen (SBIA), de la que forma parte Sunwoda, se incluyen disposiciones similares sobre el comportamiento de sus agentes en el mercado y el mecanismo de fijación de precios. La SBIA está sujeta a la gestión del Gobierno de Shenzhen y desempeña explícitamente labores de coordinación en las disputas de precios entre sus miembros. En particular, los estatutos de la SBIA establecen que «[b]ajo la dirección del departamento de administración de precios, supervisar la fijación de precios de los productos o servicios dentro de la industria, coordinar las disputas de precios entre los miembros y mantener una competencia leal» ⁽³⁵⁶⁾.

⁽³⁵²⁾ Véase el artículo 6, apartado 8, de los estatutos de la CBIA.

⁽³⁵³⁾ Disponible en <http://www.chinabattery.org/detail/1101.html>.

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

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

⁽³⁵⁶⁾ Véase el artículo 8, apartado 8, de los estatutos de la SBIA, disponibles en <http://www.szbattery.org/bylaws.html>.

- (799) Como en el caso de la CBIA, los miembros de la CIAPS están dotados de facultades gubernamentales en el sentido de que tienen la facultad, individual y colectiva, de influir y tomar decisiones para la Asociación, de desempeñar obligaciones o funciones en nombre del Gobierno para el desarrollo de la industria de los BEV. Estas asociaciones también ejercen funciones gubernamentales en la medida en que su función consiste en aplicar las políticas de las autoridades chinas para suministrar baterías y materias primas a precios baratos para el desarrollo de la industria de los BEV y supervisar que todos los proveedores pertinentes las cumplan plenamente. En vista de lo anterior, la Comisión consideró que la CIAPS y sus miembros eran «organismos públicos» en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC.
- (800) La Comisión evaluó además si los proveedores de baterías individualmente, y en particular CATL, un agente importante en el mercado interno chino, poseen autoridad gubernamental y si ejercen dicha autoridad en el desempeño de funciones gubernamentales. Las pruebas demostraron que los proveedores de baterías cumplen y ejecutan los objetivos políticos de las autoridades chinas establecidos en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), y, por tanto, desempeñan funciones gubernamentales.
- (801) El papel de un organismo público que ejerce funciones gubernamentales queda bien ilustrado por el comportamiento de CATL en el mercado de baterías y BEV, en el que construyó una red de empresas en participación estratégicas con las siguientes empresas estatales: Faw, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive y, más recientemente, con BAIC ⁽³⁵⁷⁾. Estas asociaciones muestran estrechos vínculos gubernamentales que ayudan no solo a consolidar la posición de CATL, sino que también benefician a la industria de los BEV en el sentido de que garantizan un suministro estable a estos productores de BEV por parte de un miembro del Consejo Ejecutivo de la CBIA ⁽³⁵⁸⁾. Con el mismo espíritu, CATL también firmó un acuerdo de empresa en participación con el grupo Geely ⁽³⁵⁹⁾ con el objetivo de garantizar un «suministro estable» y «reducir el precio de adquisición de piezas y, en consecuencia, aumentar la competitividad de los vehículos eléctricos». Esto demuestra que esta dinámica no se limita a los productores de BEV estatales, sino que influye también en el comportamiento de las empresas privadas.
- (802) Por lo que se refiere a las transacciones con empresas vinculadas, la Comisión determinó que el artículo 46 de los estatutos de CATL establece que las transacciones entre la sociedad y sus partes vinculadas pueden quedar exentas de su presentación a la junta de accionistas para su deliberación cuando [...] «el Estado estipule el precio de la transacción con partes vinculadas» ⁽³⁶⁰⁾. En el artículo 22 del Sistema de Gestión de Operaciones Relacionadas de CATL figura una disposición similar ⁽³⁶¹⁾. La Comisión consideró que no habría ninguna razón para que tal disposición fuera necesaria si no hubiera casos de fijación de precios por parte del Estado en este sector, en particular al comprar o vender materias primas o baterías. Teniendo en cuenta las empresas en participación anteriormente mencionadas firmadas entre CATL y los productores BEV de propiedad estatal, la existencia de empresas en participación entre CATL y los dos productores no integrados incluidos en la muestra y la gran proporción de compras de baterías realizadas por los grupos Geely y SAIC a CATL, parece que las autoridades chinas desempeñan un papel clave en el mecanismo de precios relativo a las baterías suministradas a la industria de los BEV y que CATL ejerce autoridad gubernamental en el desempeño de sus funciones.

⁽³⁵⁷⁾ «FAW/CATL creó una nueva compañía, Ningde, una marca popular, reunió a seis socios empresariales estatales», Sohu, 26 de abril de 2024. Disponible en https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

⁽³⁵⁸⁾ Sobre SAIC, véase CATL, *SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II* [«Las empresas en participación de CATL y SAIC inauguran la fase II de la base de baterías de tracción», artículo en inglés], Gasgoo, 22 de junio de 2021. Disponible en <https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html>.

Véase el último párrafo: «Este acuerdo les permite iniciar debates sobre una gran diversidad de cuestiones, incluido el desarrollo conjunto, el suministro estable [...]».

Con respecto a FAW, véase *China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL* [«La empresa china FAW se asegura el suministro de baterías para vehículos propulsados con energías alternativas asociándose con el gigante energético CATL», artículo en inglés], Yicai, 28 de febrero de 2019, disponible en <https://www.yicai.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl>: «Para FAW, la colaboración puede garantizar un flujo estable de baterías a un precio competitivo».

Con respecto a GAC, véase «GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures» [«GAC y CATL acuerdan la creación de dos empresas en participación», artículo en inglés], grupo GAC, 19 de julio de 2018. Disponible en <https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931>: «Para GAC, esta cooperación garantizará un suministro estable de componentes básicos de los vehículos propulsados con energías alternativas, reducirá aún más los costes de adquisición y mejorará su competitividad en el mercado».

⁽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) Como principal productor de baterías de China, que representa el 52 % del mercado doméstico de baterías ⁽³⁶²⁾, CATL también figura ampliamente en los planes nacionales y locales, especialmente en Guizhou y Fujian. En Guizhou, CATL firmó varios acuerdos de cooperación con el gobierno local, como se contempla en el considerando 730. Además, la creación del Centro Nacional de Investigación en Ingeniería para la Tecnología de Almacenamiento de Energía Electroquímica de CATL es el reflejo de una de las tareas clave del Plan de acción para las baterías de 2017 ⁽³⁶³⁾ (considerando 729). CATL, «como eje central del desarrollo de la industria de baterías de litio en China [...] asumió el liderazgo y creó conjuntamente el Centro de Investigación Nacional en Ingeniería para Tecnología de Almacenamiento de Energía Electroquímica» ⁽³⁶⁴⁾. El centro de investigación está integrado por seis universidades, entre ellas, la Universidad de Tsinghua y la Universidad de Xiamen; dos unidades de investigación científica, entre ellas el Instituto de Investigación de Energía Eléctrica de China y el Centro de I+D de Tecnología en la Automoción de China; y siete empresas en fases anteriores y posteriores, entre otras, Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Las unidades de investigación científica y Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd son todas empresas públicas.
- (804) El National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology es uno de los ejemplos más recientes de CATL que lleva a cabo tareas nacionales clave. Por ejemplo, en el informe de 2019 sobre la responsabilidad social corporativa de CATL, la empresa subraya que, entre sus principales logros, en 2016 «asumió tareas específicas de I+D sobre vehículos propulsados con energías alternativas y redes inteligentes en el marco del Decimotercer Plan Quinquenal clave nacional de I+D; fundó CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation; fundó Jiangsu CATL Technology Co., Ltd ⁽³⁶⁵⁾.
- (805) Además de la cooperación con las empresas públicas y la realización de tareas nacionales clave, la Comisión constató que, en 2023, CATL empezó a ofrecer descuentos de precios, lo que hizo que otros operadores siguieran su ejemplo para mantener la cuota de mercado. Según la información disponible en línea, CATL proporcionó carbonato de litio a los fabricantes de automóviles a un precio de 200 000 CNY por tonelada, inferior al precio de mercado de unos 470 000 CNY por tonelada, con el fin de fidelizar a algunos clientes, a saber, Li Auto, NIO, Huawei y Zeekr, una de las marcas comercializadas por el grupo Geely ⁽³⁶⁶⁾. El programa preferente de CATL va dirigido a algunas empresas «estratégicas», que están obligadas a adquirir el 80 % de sus baterías a CATL en los próximos tres años ⁽³⁶⁷⁾. En julio de 2023, el fabricante de baterías también pidió presuntamente a los proveedores de materiales catódicos que ofrecieran un descuento del 5 al 10 % al fijar los precios del carbonato de litio ⁽³⁶⁸⁾. Para mantenerse al día con CATL, otros fabricantes de baterías aplicaron una reducción similar ⁽³⁶⁹⁾. Este descuento ofrecido por CATL fue confirmado por las pruebas encontradas en los productores incluidos en la muestra verificados del grupo Geely. De hecho, durante el período de investigación, se constató que los modelos fabricados por la marca Zeekr estaban sujetos a un margen de subvención más elevado para las baterías, en comparación con otros productores.
- (806) Sobre la base de lo anterior, la Comisión examinó además si el hecho de que los proveedores de baterías estuvieran dotados de autoridad pública y consideraran «organismos públicos» tenía repercusiones en los precios de los productores nacionales chinos de BEV.

⁽³⁶²⁾ Informe Rhodium, p. 42.

⁽³⁶³⁾ Véase la sección III, apartado 1, del Plan de Acción sobre las Baterías de 2017.

⁽³⁶⁴⁾ La ceremonia de entrega del National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology se celebró en CATL, CATL, 22 de enero de 2019. Disponible en <https://www.catl.com/news/4041.html>.

⁽³⁶⁵⁾ Véase la página 10 del informe CSR de CATL de 2019, disponible en <https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf>.

⁽³⁶⁶⁾ Véase «CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers» [«CATL presuntamente reduce los costes del litio para clientes estratégicos», artículo en inglés], DigiTimes Asia, 20 de febrero de 2023. Disponible en <https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html>.

⁽³⁶⁷⁾ Véase la nota anterior.

⁽³⁶⁸⁾ Véase «CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices» [«CATL presuntamente pide a los proveedores que ofrezcan hasta un 10 % de descuento sobre los precios del carbonato de litio», artículo en inglés], CnEVPost, 20 de julio de 2023. Disponible en <https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/>.

⁽³⁶⁹⁾ Véase «CATL lanza un plan de “descuento sobre el mineral de litio” para empresas automovilísticas y provoca así una guerra de precios en la industria de las baterías», 36kr, 17 de febrero de 2023. Disponible en <https://36kr.com/p/2135430109806721>.

- (807) La Comisión concluyó en el considerando 798 que tanto la CBIA como la CIAPS estaban dotadas de autoridad pública para regular y dirigir el comportamiento económico de sus miembros en beneficio de la industria de los BEV. En el caso de la CBIA, la asociación tiene la facultad de «reforzar la autodisciplina de la industria» y «regular la asociación, la industria y el comportamiento de los miembros»⁽³⁷⁰⁾. Con el fin de ayudar a sus miembros a aumentar sus «capacidades en cuanto a la economía real», la asociación establece la creación de una plataforma de servicios financieros «para ayudar a la economía real»⁽³⁷¹⁾. La CBIA también tiene la facultad y la tarea de «coordinar las cuestiones empresariales relativas a la producción, las ventas y la exportación»⁽³⁷²⁾. Este sistema cumple las disposiciones de la Comunicación sobre la industria de las baterías, tal como se recoge en el considerando 748, que establece que los comportamientos de los actores en fases anteriores y posteriores de la industria de las baterías deben supervisarse y regularse en consecuencia. Como ya se ha señalado en el considerando 748, la Comunicación sobre la industria de las baterías insta a las autoridades estatales a «reforzar la supervisión e investigar y abordar de manera estricta el acaparamiento, la especulación de precios, la competencia desleal y otros comportamientos en las fases anteriores y posteriores de la industria de las baterías de litio a fin de mantener el orden del mercado»⁽³⁷³⁾. Esta función se asigna intrínsecamente a todos los organismos públicos, ya sean las asociaciones CBIA y CIAPS o sus miembros.
- (808) Dada la facultad conferida a las asociaciones del sector en cuestión y a sus miembros sobre los mecanismos de fijación de precios, la Comisión analizó el efecto del control gubernamental sobre las asociaciones industriales en términos de baterías y litio/LFP.
- (809) Como ya se ha expuesto en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), las autoridades chinas crearon una red de asociaciones industriales cuyos miembros están dotados de facultades gubernamentales y ejercen funciones gubernamentales, en particular debido a su poder de control de la asociación de la que forman parte, que a su vez está facultada para ejercer funciones gubernamentales. Esta conclusión se basa, en particular, en la influencia que tienen las asociaciones, como la CBIA y la CIAPS, en los marcos legislativos, reglamentarios y normativos que se aplican en China. Para todas las asociaciones y sus miembros, la Comisión constató que estas competencias no se limitan a la elaboración de políticas y leyes, sino que también incluyen el refuerzo de la autodisciplina de la industria, mediante el cual las asociaciones regulan el comportamiento de sus miembros y se extienden a la fijación de los precios de las materias primas y el comportamiento en el mercado de las empresas chinas.
- (810) Como se menciona en la sección 3.3.1.2, como consecuencia de la falta de cooperación de las autoridades chinas, la Comisión no recibió ninguna respuesta al cuestionario de ningún proveedor de baterías no vinculado, ni información sobre el mercado chino de baterías, como su estructura, la propiedad de sus operadores económicos o el nivel de precios. Además, aunque dos de los grupos incluidos en la muestra con los que CATL tenía empresas en participación contactaron con ella, esta se negó a responder al cuestionario, de modo que la Comisión no dispuso de información esencial para evaluar la situación de dicha empresa basándose en sus propios datos.
- (811) Además, como se menciona en la sección 3.3.2.3, a falta de información verificable facilitada por el grupo SAIC, se dejó a la Comisión un conjunto limitado de información relativa únicamente al grupo Geely. Teniendo en cuenta la cuota de mercado mucho menor de esta empresa en el mercado chino en términos de ventas de BEV y, por consiguiente, un menor volumen de compras de baterías en comparación con el grupo SAIC, esta información no se consideró suficiente por sí sola para extraer conclusiones significativas con respecto al efecto del control gubernamental sobre la asociación de la industria de baterías de tracción sobre los precios de las baterías cobrados a los productores de BEV. Como consecuencia, la Comisión tuvo que basarse en otros datos disponibles.
- (812) Los hechos en los que se basó la Comisión consistían en la información públicamente disponible, como información de información sobre el mercado procedente de BMI⁽³⁷⁴⁾, información sobre el principal operador de baterías en el mercado chino, CATL, información de compra verificada relativa al grupo Geely y determinada información verificada relativa a un proveedor de baterías relacionado con el grupo SAIC.

⁽³⁷⁰⁾ Artículo 6, apartado 8, de los estatutos de la CBIA.

⁽³⁷¹⁾ Artículo 6, apartado 6, de los estatutos de la CBIA.

⁽³⁷²⁾ Véase la Introducción de la CBIA.

⁽³⁷³⁾ Véase la nota anterior.

⁽³⁷⁴⁾ Proveedor de datos y registro de información de mercado sobre la cadena de suministro de baterías de ion-litio para vehículos eléctricos, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

- (813) Los datos BMI presentan estimaciones mensuales de los precios de las celdas de baterías de iones de litio para los mercados chino, europeos, asiáticos (excluida China) y norteamericanos expresados a precio de fábrica. Por lo que se refiere al período de investigación, muestra que el precio franco fábrica de las celdas NMC por kW/h fue al menos un 10 % y hasta un 30 % superior en los mercados de la UE, norteamericano o asiático que en el mercado chino, independientemente de las sustancias químicas NMC específicas (111, 523, 622 o 811). A falta de una evaluación de los precios de las celdas públicamente disponibles para las celdas LFP y a falta de cooperación por parte de las autoridades chinas, la diferencia de precios entre los mercados chino y otros mercados también se consideró válida para las celdas de LFP. Esta comparación debe considerarse en el contexto de que la cuota de mercado de los productores chinos de baterías en los mercados de la UE y norteamericanos superó el 60 % ⁽³⁷⁵⁾ en 2022 y 2023, de modo que los productores chinos de baterías pueden considerarse fijadores de precios en estos mercados. Si bien esta comparación de precios muestra que los precios en los mercados no chinos son sistemáticamente más elevados, la Comisión también consideró que este análisis se realizó sobre una base conservadora, ya que las cotizaciones de precios se hacían sobre la base del precio franco fábrica, de modo que no se tuvieron en cuenta los costes de envío de China a estos mercados. Si se incluyeran los costes de envío y teniendo en cuenta la cuota de mercado de los productores chinos de baterías en estos mercados, la diferencia de precios sería aún mayor.
- (814) En cuanto a CATL, a falta de datos más precisos, la Comisión analizó los informes anuales de CATL correspondientes al período 2021-2022 ⁽³⁷⁶⁾. Los informes revelaron un deterioro de la rentabilidad en el mercado interno chino, que se vio compensado por unos beneficios mayores en términos de exportación. Si bien la empresa notificó altos márgenes de beneficio bruto tanto en el mercado interno como en el mercado extranjero de baterías en diciembre de 2021, esta tendencia se invirtió en junio de 2022, cuando la empresa comenzó a perder rentabilidad en el mercado interno chino, al tiempo que aumentaba su margen de beneficio en cuanto a las exportaciones. A falta de cooperación por parte de CATL, ya sea por la ausencia de cooperación de las autoridades chinas o por la negativa de CATL a responder al cuestionario en su calidad de proveedor vinculado de baterías tras la tentativa de dos grupos incluidos en la muestra, la Comisión se basó en los datos disponibles e infirió que la disminución de la rentabilidad en el mercado interno chino de baterías era el reflejo de políticas gubernamentales destinadas al suministro de baterías a los productores de BEV en el mercado interno a una remuneración inferior a la adecuada. Por el contrario, los mercados de exportación no se vieron afectados por tales políticas, de modo que la rentabilidad se mantuvo estable e incluso aumentó como consecuencia del aumento de los precios ofrecidos por el CATL en estos mercados. Esto demuestra claramente que CATL fue incapaz de maximizar sus beneficios en China y de tomar decisiones empresariales razonables como un operador normal del mercado en una economía de mercado abierta. Por el contrario, las políticas de las autoridades chinas obligaron a CATL a suministrar baterías a precios más baratos a la industria nacional de BEV y solo podía lograr un nivel normal de beneficio en las exportaciones de baterías, cuyos precios no estaban contaminados por las políticas generales de las autoridades chinas en favor de la industria de los BEV. Esta práctica también se ve confirmada por las disposiciones contenidas en los estatutos de la CATL y en el Sistema de Gestión de Operaciones Relacionadas, como se explica en el considerando 801, que establecen que los precios de cualquier tipo de transacciones con entidades vinculadas serán fijados por el Estado.
- (815) El grupo Geely compró sus baterías, a través de sus diversas entidades, en forma de conjuntos y módulos tanto a proveedores vinculados como no vinculados. Dada la existencia de empresas en participación entre el grupo Geely y CATL, estas dos empresas se consideraron vinculadas en el marco del presente procedimiento. Sobre esta base, la Comisión estableció que la mayoría de las compras se realizaron a empresas vinculadas.
- (816) Los proveedores de baterías vinculados de los grupos SAIC y Geely también vendieron baterías para su exportación durante el período de investigación. La Comisión estableció que esas exportaciones se realizaron a precios más elevados (en kW/h) que el precio pagado por el grupo Geely a proveedores no vinculados. Además, la Comisión también estableció que los proveedores de baterías vinculados de los grupos SAIC y Geely exportaron las mismas baterías a un precio significativamente superior al aplicado en el mercado nacional. Dependiendo de los modelos, la diferencia de precio superó el 25 %, lo que apunta a diferentes políticas de precios según el destino de las baterías, lo que respalda las conclusiones del considerando 813.

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

⁽³⁷⁶⁾ Informe anual de CATL de 2022, p. 17 y p. 18 e informe semestral de CATL de 2023, pp. 15 y 148.

(817) Sobre la base de lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión de que el control gubernamental sobre las asociaciones del sector de las baterías de tracción y sus miembros da lugar a un trato preferente a los productores nacionales de BEV. Más concretamente, los productores de baterías cobran precios más bajos a los productores de BEV en el mercado nacional que en los mercados de exportación. Por consiguiente, la Comisión concluyó que los productores de baterías que actuaban como organismos públicos aplicaron políticas nacionales destinadas a suministrar baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada a los productores nacionales de BEV.

3) *Conclusión*

(818) Sobre la base de la información analizada anteriormente, la Comisión consideró que las empresas que suministran baterías están dotadas de autoridad y ejercen funciones gubernamentales en la medida en que aplican las políticas de las autoridades chinas contempladas en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), en lugar de actuar con arreglo a los principios del mercado libre para maximizar sus beneficios. Sus decisiones y gestión de empresa se ven claramente afectadas por las políticas de suministro de baterías a precios más baratos para el desarrollo de la industria de los BEV, así como de seguir las orientaciones sobre los objetivos de producción, que, por lo tanto, no pueden considerarse expresión del comportamiento privado en una economía de libre mercado. Las pruebas encontradas sobre los precios en el mercado de exportación en relación con la política de precios en el mercado nacional confirman además que los productores chinos de baterías respetan las políticas de las autoridades chinas y no los principios del mercado libre.

(819) Además, teniendo en cuenta las funciones desempeñadas por las asociaciones industriales chinas de las que formaban parte los proveedores de baterías (es decir, la CBIA y la CIAPS), y la influencia generalizada de las autoridades chinas sobre las asociaciones y los poderes que los miembros de dichas asociaciones adquirieron al participar en ellas, la Comisión concluyó que la participación en la CBIA y la CIAPS confería a los miembros autoridad gubernamental, en el sentido de que los miembros tienen la facultad, individual y colectivamente, de influir y tomar decisiones en relación con la Asociación, para desempeñar obligaciones o funciones en nombre del Gobierno para el desarrollo de la industria de los BEV. Estas asociaciones también ejercen funciones gubernamentales en la medida en que su función consiste en aplicar las políticas de las autoridades chinas para suministrar baterías a precios más baratos en beneficio de la industria de los BEV y supervisar que todos los proveedores pertinentes las cumplan plenamente. Debido a los planes de las autoridades chinas y a todos estos estrictos mecanismos de control y supervisión que rigen a las asociaciones, los actos de estas asociaciones y sus miembros, así como de los demás proveedores, son, de hecho, actos de las autoridades chinas.

(820) Las características del mercado interno chino y los mecanismos de fijación de precios aplicados y supervisados por las asociaciones de baterías, sus miembros y los proveedores de baterías y LFP corroboran aún más la conclusión de que están dotados de autoridad pública y ejercen funciones gubernamentales. En particular, las autoridades chinas crearon un entorno en el que se proporcionarían baterías y LFP a los productores de BEV por una remuneración inferior a la adecuada.

(821) Sobre esta base, la Comisión concluyó que los proveedores de baterías se consideran organismos públicos en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento de base.

b) Proveedores de baterías que actúan como entidades privadas que reciben encomienda u orden de las autoridades chinas

(822) En su defecto, aunque no hubiera que considerar como organismos públicos los productores e baterías en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento de base, la Comisión estableció, basándose en la información descrita en esta sección, que se consideraría que habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas para llevar a cabo funciones que suelen ser propias del Gobierno en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base por las razones expuestas a continuación. De este modo, su comportamiento sería atribuido a las autoridades chinas en cualquier caso.

(823) El artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), segundo guion, del Reglamento de base establece que existe una contribución financiera cuando los poderes públicos: «encomienden a una entidad privada una o más de las funciones descritas en los incisos i), ii) y iii) que normalmente incumbirían a los poderes públicos, y la práctica no difiera realmente de las prácticas normalmente seguidas por ellos». El tipo de funciones descrito en el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iii), del Reglamento de base existe cuando «los poderes públicos proporcionen bienes o servicios que no sean de infraestructura general, o cuando compren bienes...». Estas disposiciones reflejan el artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, incisos iii) y iv), del Acuerdo SMC, y deben interpretarse y aplicarse a la luz de la jurisprudencia pertinente de la OMC.

- (824) El Grupo Especial de la OMC del asunto Estados Unidos – Limitaciones de las exportaciones consideró que, de las acepciones corrientes de los términos «encomendar» y «ordenar» en el artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, inciso iv), del Acuerdo SMC, se desprende que la acción del Gobierno debe incluir una noción de delegación (en lo relativo a encomendar) o de mando (en lo referente a ordenar). Dicho grupo rechazó el «argumento de causa-efecto» de los Estados Unidos y pidió una acción explícita y afirmativa de delegación o de mando. Sin embargo, en un asunto posterior [Estados Unidos – Derechos compensatorios sobre semiconductores para dinámicas de acceso aleatorio (DRAM)], el Órgano de Apelación sostuvo que la sustitución de las palabras «encomienda» y «ordena» por «delegar» y «mandar» es demasiado rígida como norma. Según dicho órgano, el Gobierno «encomienda» cuando otorga responsabilidad a una entidad privada y «ordena» cuando ejerce su autoridad sobre una entidad privada. En ambos casos, el gobierno recurre a una entidad privada para que, en su nombre, efectúe la contribución financiera y «en la mayoría de los casos cabría esperar que la encomienda o la orden impartida a una entidad privada entrañara alguna forma de amenaza o estímulo».
- (825) Al mismo tiempo, el artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, inciso iv), del Acuerdo SMC no permite a los miembros imponer medidas compensatorias a productos «cuando un gobierno se limite a ejercer sus facultades generales de reglamentación» o cuando la intervención gubernamental pueda dar o no «un resultado particular dependiendo de determinadas circunstancias de hecho y del ejercicio de la libertad de elección por los agentes en dicho mercado». Más bien, la encomienda y la orden implican por parte del Gobierno «una función más activa que los meros actos de aliento». Además, la OMC no consideró que «dejar un margen de capacidad discrecional a una entidad privada excluya necesariamente que le haya impartido una encomienda u orden [...]. Si bien pueden existir casos en que el margen de discrecionalidad que se deje a la entidad privada sea tal que resulte imposible concluir de forma adecuada que se ha encomendado u ordenado a dicha entidad privada (que lleve a cabo una tarea determinada), esta es una cuestión relativa a los hechos y a las pruebas que debe abordarse caso por caso». Al hilo de estas determinaciones de la OMC, no todas las medidas gubernamentales capaces de conferir beneficios equivalen a una contribución financiera con arreglo al artículo 3 del Reglamento de base y al artículo 1, apartado 1, letra a), del Acuerdo SMC.
- (826) En resumen, las resoluciones pertinentes de la OMC establecen lo siguiente:
- i. La determinación de si existe una «contribución financiera» con arreglo al artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC debe basarse en la naturaleza de la acción del Gobierno, más que en los efectos o los resultados de dicha acción. Dicho de otra forma, es bien sabido que los gobiernos intervienen en el mercado como reguladores y, al hacerlo, producen efectos en el mercado y en sus operadores. Así, un gobierno puede imponer de manera legítima impuestos a la exportación para generar ingresos cuando hay un producto básico muy competitivo en los mercados internacionales. Por el contrario, la imposición de restricciones a la exportación deja de ser legítima cuando es evidente que el recurso a ese instrumento junto con otros mecanismos para mantener los productos básicos en el mercado interno y obligar a los proveedores a vender por debajo de los precios del mercado forma parte de un programa más amplio diseñado por el Gobierno para apoyar a una industria o grupo de industrias en particular a impulsar su competitividad. Por tanto, la naturaleza de la acción del gobierno, incluidos su contexto, objeto y propósito, es pertinente para evaluar el factor «contribución financiera».
 - ii. Tanto «encomendar» como «ordenar» implicarían una acción explícita y afirmativa dirigida a un destinatario determinado en relación con una tarea u obligación particular, creando una situación muy distinta de la que se produce cuando el gobierno interviene de alguna manera en el mercado, lo que puede dar o no un resultado particular dependiendo de determinadas circunstancias de hecho y del ejercicio de la libertad de elección por los agentes en dicho mercado. En última instancia, la cuestión fundamental que subyace a los conceptos de encomendar y ordenar es si la conducta en cuestión, a saber, la contribución financiera en forma de suministro de bienes a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, puede atribuirse al gobierno o a la libre elección de los operadores privados a la vista de consideraciones del mercado, como las obligaciones reglamentarias.
 - iii. El artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, inciso iv), del Acuerdo SMC es, en esencia, una disposición antielusión y, por tanto, para llegar a una conclusión de encomienda u orden, es necesario que el Gobierno asigne responsabilidad a una entidad privada o ejerza su autoridad sobre una entidad privada para efectuar una contribución financiera. En la mayoría de los casos, cabría esperar que la encomienda o la orden impartida a una entidad privada entrañara alguna forma de amenaza o estímulo que podría, a su vez, servir de prueba de la encomienda u orden. Pero lo probable es que los gobiernos tengan otros medios a su disposición para ejercer su autoridad sobre una entidad privada, algunos de los cuales pueden ser «más sutiles» que un acto de mando o pueden no entrañar el mismo grado de coerción.

- iv. Debe haber «un vínculo demostrable» entre el acto gubernamental y la conducta de la entidad privada. No hay motivo para que un caso de encomienda u orden gubernamental no deba basarse en pruebas circunstanciales (como actos implícitos e informales de delegación o de mando), siempre que esos elementos de prueba sean probatorios y convincentes. A este respecto, las pruebas de la intención del Gobierno de apoyar a la industria transformadora (por ejemplo, mediante políticas públicas, decisiones u otras acciones gubernamentales) o la existencia de otras medidas gubernamentales que garanticen un resultado particular en el mercado (por ejemplo, una limitación de las exportaciones junto con una medida gubernamental que impida a los operadores sujetos a dicha limitación almacenar sus productos o una regulación gubernamental de los precios con el fin de mantener bajos los precios del mercado interno respecto del producto afectado) pueden ser pertinentes para determinar la existencia de una «contribución financiera» con arreglo al artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, inciso iv), del Acuerdo SMC [en particular, como una manera indirecta del Gobierno de suministrar bienes, tal y como se establece en el inciso iii)]. En algunas circunstancias, una «orientación» de un gobierno puede constituir una orden. Por último, según las circunstancias, una entidad privada puede decidir no llevar a cabo una función que se le ha encomendado u ordenado realizar, a pesar de las consecuencias negativas que ello pueda acarrear. Sin embargo, esto no significa por sí mismo que no se haya impartido una encomienda u orden a la entidad privada.
- (827) En consonancia con dicha jurisprudencia, suponiendo que los proveedores de baterías sean «entidades privadas» en el sentido del artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base, la Comisión examinó, por una parte, la naturaleza de las acciones de las autoridades chinas, es decir, si la intervención de las autoridades chinas implica la encomienda u orden a los productores de baterías de suministrar baterías por una remuneración inferior a la adecuada a los productores de BEV; y, por otra parte, la actuación de los proveedores de baterías, es decir, si los productores de baterías proporcionan insumos a los productores chinos de BEV a cambio de una remuneración inferior a la adecuada y, por tanto, si existe un vínculo demostrable entre las acciones de las autoridades chinas y la conducta de los proveedores de baterías que actúan como sustitutos de las autoridades chinas. Finalmente, la Comisión evaluó si la función llevada a cabo por los proveedores de baterías incumbiría normalmente al Gobierno, es decir, si el suministro de insumos a los productores de BEV en China constituye una actividad gubernamental normal y si dicha función no difiere, en sentido real, de las prácticas seguidas normalmente por los gobiernos, es decir si, sin sentido real, el actual suministro de insumos por parte de los productores difiere de lo que el Gobierno habría hecho.
- (828) En vista de la jurisprudencia de la OMC mencionada en los considerandos 822 a 826, la Comisión analizó en primer lugar si el apoyo de las autoridades chinas a la industria de los BEV de China en forma de suministro de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada es, en efecto, un objetivo de las distintas medidas gubernamentales en cuestión y no solo un «efecto secundario» del ejercicio de las facultades generales de reglamentación. La investigación ha examinado, en particular, si los precios más bajos de baterías constatados formaban parte de los objetivos gubernamentales o si los precios más bajos eran más bien una consecuencia «involuntaria» de la regulación gubernamental general. La Comisión llegó a la conclusión de que las diversas intervenciones de las autoridades chinas tenían como objetivo apoyar a la industria de los BEV, y que la reducción de los precios de las baterías era uno de los objetivos previstos de estas medidas, que a su vez se aplicaron a través de las asociaciones sectoriales que tienen la obligación de respetar y hacer cumplir estos planes.
- (829) Las autoridades chinas adoptaron una serie de medidas a lo largo de los años con el fin de alcanzar su objetivo político. En la sección 3.1 se detallan los antecedentes y el contexto pertinentes que explican la importancia que las autoridades chinas conceden al desarrollo de la industria de los BEV y de las industrias conexas.
- (830) Como se explica detalladamente en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), anterior, las autoridades chinas han creado una serie de medidas que se aplican a todas las empresas, independientemente de que sean de propiedad estatal o privada, destinadas a orientarlas hacia el suministro de baterías a precios baratos. En particular, el Plan de Acción para las Baterías de 2017 contiene instrucciones específicas sobre el precio de las baterías, en las que se establece que, de aquí a 2020, la densidad energética específica del sistema se esforzará por alcanzar los 260 vatios-hora/kg y el coste de las baterías de tracción se reducirá a menos de 1 yuan/vatios-hora. Antes de 2025, la densidad energética alcanzará los 500 vatios-hora por kilogramo.

- (831) Además, la industria de las baterías cuenta con un gran apoyo en China. Existe un gran número de reglamentos, publicados por diferentes organismos gubernamentales, que supervisan cada aspecto del sector de las baterías, como se demuestra en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), y en particular en el Plan de Acción para las Baterías de 2017, contemplado en los considerandos 708 a 710, el Plan sobre NEV 2012-2020 (considerando 744) y las medidas en Jiangxi, Fujian y Shenzhen (considerandos 725 a 733). La Comisión encontró pruebas en las políticas nacionales y locales de que los productores de baterías se beneficiaban de una serie de medidas de apoyo, contempladas en el considerando 735. Entre otras, recompensas, suministro de terrenos, electricidad y gas a precios más baratos de la electricidad y del gas, préstamos de bancos de propiedad estatal con carácter no comercial y políticas fiscales preferenciales. La Comisión también constató que los productores de baterías vinculados a los grupos Geely y SAIC que respondieron al cuestionario se beneficiaron asimismo de políticas preferenciales, como financiación preferente, exenciones fiscales y programas de reducción y subvenciones (considerando 740).
- (832) Al proporcionar apoyo financiero a los productores de baterías, las autoridades chinas dirigieron aún más a las empresas hacia un aumento y apoyo del suministro nacional de baterías en favor del desarrollo de la industria de los BEV. Este apoyo actúa como incentivo para que los proveedores de baterías adapten plenamente su comportamiento a los objetivos políticos de las autoridades chinas de desarrollar la industria de los BEV.
- (833) Además, en la sección anterior, la Comisión ya determinó de qué forma las autoridades chinas garantizan una conducta particular de los proveedores de baterías a través de las asociaciones industriales chinas (es decir, la CBIA y la CIAPS), que no son asociaciones industriales independientes, a la luz del nivel de control de las autoridades chinas sobre estas (considerandos 777 a 784) y de las funciones que desempeñan (considerandos 791 a 798). Como ya se ha mencionado en los considerandos 763 y 772, los proveedores de baterías que eran miembros de la CBIA o de la CIAPS representaron el 86 % de la cuota de mercado en 2020 y el 93 % de la capacidad instalada total de China en 2023. La Comisión también constató que las asociaciones industriales chinas mencionadas anteriormente no eran asociaciones independientes que actuaban con arreglo a principios económicos libres, sino entidades guiadas por las autoridades chinas y gestionadas por estas a través del Consejo de Estado (considerandos 777 a 784). En particular, se constató que ambas asociaciones estaban llevando a cabo tareas encomendadas por el Gobierno y su función consiste en asistir al Gobierno en la aplicación de las políticas gubernamentales y en la regulación del comportamiento de sus miembros. El hecho de que las asociaciones y sus miembros estén facultados para «reforzar la autodisciplina de la industria» y «regular la asociación, la industria y el comportamiento de los miembros» y, en el caso de la CBIA, específicamente para «coordinar las cuestiones relativas a la producción, las ventas y las exportaciones corporativas». Por lo tanto, estas dos asociaciones también ejercen funciones gubernamentales en la medida en que su función consiste en aplicar las políticas de las autoridades chinas para suministrar baterías a precios más bajos en beneficio de la industria nacional de los BEV y supervisar que todos los proveedores pertinentes las cumplan plenamente. En vista de lo anterior, la Comisión consideró que la CBIA y la CIAPS eran «organismos públicos» en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC.
- (834) Además, en el 7.º Congreso de los Miembros de la CBIA, la asociación expresó que «la asociación debe desempeñar plenamente su papel como organización de autorregulación del sector, asumir las importantes responsabilidades de mantener el comportamiento del mercado, orientar al sector hacia una competencia ordenada, las restricciones normativas, la supervisión de la autodisciplina y la optimización del desarrollo, [...] **restringe y castiga comportamientos que perturben el orden del mercado, perjudiquen los intereses y la imagen de la industria**, y se esfuerza por crear un entorno de desarrollo justo y ordenado para la industria de las baterías» [la negrita es nuestra] ⁽³⁷⁷⁾. Esto demuestra que los miembros deben acatar las instrucciones de la asociación destinadas a regular el comportamiento económico de sus miembros para cumplir las políticas de las autoridades chinas, a fin de evitar las repercusiones que les haya infligido la CBIA. Esto demuestra además que las autoridades chinas, a través de las asociaciones, encargan a los productores de baterías que respeten una determinada conducta de los productores de baterías. En las declaraciones a la prensa dadas por el MIIT en 2022 (considerando 750) se encontraron pruebas adicionales de que las autoridades chinas participan activamente en el mercado e intervienen cuando surgen problemas con los precios y el suministro, cuando el MIIT se comprometió a «volver a situar [los precios de las materias primas] en el nivel razonable lo antes posible ⁽³⁷⁸⁾».

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

⁽³⁷⁸⁾ Véase la nota a pie de página 308.

- (835) Además, la Comisión observó que las disposiciones contenidas en los estatutos de la CATL y en el Sistema de Gestión de Operaciones Relacionadas, como se expone en el considerando 801, establecen que hay casos en los que los precios de cualquier tipo de transacciones con entidades vinculadas serán fijados por el Estado. Dado que CATL es, con diferencia, el mayor proveedor en el mercado nacional y tiene empresas conjuntas en participación con productores de BEV de propiedad estatal, así como con los dos productores no integrados incluidos en la muestra, la Comisión, a falta de cooperación por parte de CATL, dedujo que las autoridades chinas desempeñan un papel clave en el mecanismo de precios relativo a las baterías suministradas a la industria de los BEV y que el comportamiento de CATL no es el de un operador del mercado libre en lo que respecta al mercado nacional chino.
- (836) Esto queda también ilustrado por el comportamiento irracional de CATL en los mercados nacionales y de exportación (considerando 813), donde CATL sacrifica los beneficios de las ventas de baterías en el mercado interno chino. De hecho, su comportamiento irracional muestra que las políticas de las autoridades chinas ordenaron el suministro de baterías a precios más baratos a la industria nacional de BEV, en lugar de seguir un comportamiento impulsado por el mercado, lo que sugeriría que vende baterías principalmente en mercados de exportación en los que podría haber optimizado sustancialmente sus beneficios durante el período de investigación. Como se explica en los considerandos 738 a 742, las autoridades chinas también proporcionaron apoyo financiero a los proveedores de baterías para garantizar que las empresas en cuestión puedan mantenerse a flote y seguir desarrollando sus capacidades de modo que puedan proseguir su comportamiento irracional, dirigido por las autoridades chinas, de suministrar baterías a precios bajos y en cantidades suficientes a los productores de BEV, en lugar de reorientar sus ventas a las exportaciones, lo que les habría permitido obtener beneficios significativos.
- (837) La Comisión consideró que, a la vista de las pruebas disponibles, las autoridades chinas desempeñaron una «función más activa que los meros actos de aliento», como exige el Órgano de Apelación de la OMC ⁽³⁷⁹⁾. Las medidas adoptadas por las autoridades chinas restringen la libertad de acción de los productores de baterías, al limitar en la práctica su decisión empresarial acerca del precio de venta de sus productos, como demuestran los planes expuestos en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), en beneficio de la industria de los BEV. El papel de las autoridades chinas fue mucho más allá de una intervención ordinaria como regulador del mercado en el sector de las baterías. Las medidas pertinentes no solo regulaban aspectos generales del mercado, sino que imponían un comportamiento específico a las empresas de baterías. Todas estas medidas se adoptaron con el fin de que las empresas de baterías proporcionaran baterías a precios más baratos para beneficiar a la industria de los BEV. Esa intención se hizo patente a través de numerosas declaraciones y acciones políticas recogidas en la sección 3.7.2.1.1, inciso i).
- (838) Al obligar a las empresas de baterías a cumplir estas medidas, que a su vez se aplicaron a través de las asociaciones industriales que tienen la obligación de respetar y hacer cumplir estos planes, las autoridades chinas las privaron de la capacidad de elegir libremente sus estrategias de venta de acuerdo con las consideraciones del mercado. En otras palabras, estas medidas constituyen claramente un «vínculo demostrable» entre los actos gubernamentales y la conducta de las empresas de baterías. Las autoridades chinas utilizaron las empresas de baterías como sustituto para apoyar a los productores de BEV.
- (839) Por último, la Comisión evaluó si el suministro real de insumos por parte de los productores, en ningún sentido real, difiere de lo que el propio Gobierno habría hecho. La Comisión consideró que esto es lo que ocurrió. En lugar de suministrar las baterías directamente a la industria de los BEV para alcanzar los objetivos de política pública de las autoridades chinas de impulsar el desarrollo de esta industria, las autoridades chinas, a través de una serie de medidas, inducen a las entidades privadas a hacerlo en su nombre. Además, en la medida en que la provisión de bienes por parte de los poderes públicos implica algún tipo de gasto en ingresos (como la provisión de subvenciones a los insumos o el sacrificio de los ingresos mediante el suministro de bienes a cambio de una remuneración inferior a la adecuada), dicha acción debe entenderse como las funciones típicas que normalmente recaen en los poderes públicos ⁽³⁸⁰⁾.

⁽³⁷⁹⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 115.

⁽³⁸⁰⁾ Véase el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos — Investigación en materia de derechos compensatorios sobre los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) procedentes de Corea*, WT/DS296, 21 de febrero de 2005, nota a pie de página 57 («[...] consideramos que se debería interpretar que la referencia a las funciones que “normalmente incumbirían al gobierno” significa funciones de percepción de impuestos y gastos de renta. (...) En la medida en que los préstamos y las medidas de reestructuración impliquen gastos fiscales o de ingresos, pueden estar comprendidos en el ámbito de aplicación de dicha disposición»).

- (840) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó que el conjunto de medidas adoptadas por las autoridades chinas dio lugar a una contribución financiera en forma de provisión gubernamental de baterías por una remuneración inferior a la adecuada a los productores chinos de BEV, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base. Las autoridades chinas inducen a los proveedores de baterías a suministrar baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada ⁽³⁸¹⁾ a la industria de los BEV, de modo que su conducta debe atribuirse a las autoridades chinas y no es simplemente un resultado involuntario de las acciones de las autoridades chinas. Las autoridades chinas garantizan que los precios de las baterías se controlen a través de las asociaciones del sector y el apoyo concedido a los productores de baterías para cumplir los objetivos políticos de las autoridades chinas.

3.7.2.1.2. Beneficio, especificidad y cálculo del importe de la subvención

a) *Beneficio*

- (841) Como se explica en la sección 3.3.1.2, ningún proveedor de fabricación no vinculado de LFP o baterías facilitó información a la Comisión respondiendo al cuestionario específico destinado a los proveedores de insumos de China. Dada la existencia de una relación entre los dos productores no integrados incluidos en la muestra y CATL, también se pidió a este último que cumplimentara un cuestionario, pero no lo hizo.
- (842) Como consecuencia, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles con arreglo al artículo 28 del Reglamento de base, a fin de determinar el nivel de beneficio para los productores exportadores incluidos en la muestra que adquirieron baterías en el mercado nacional. Los datos disponibles estaban compuestos por la información recopilada del único proveedor de baterías que cooperó en la investigación.
- (843) La Comisión llegó a la conclusión de que los proveedores de baterías se consideraban organismos públicos o empresas privadas a las que las autoridades chinas habían encomendado u ordenado suministrar baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.
- (844) De conformidad con el artículo 3, apartado 2, el artículo 5 y el artículo 6, letra d), del Reglamento de base, la Comisión valoró el importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias en términos del beneficio obtenido por el receptor, cuya existencia se determinó durante el período de investigación.
- (845) Para determinar la existencia de un beneficio y su importe, la Comisión evaluó en primer lugar si los precios en China podían constituir una referencia adecuada.
- (846) Teniendo en cuenta la falta de cooperación de las autoridades chinas y la consiguiente falta de información sobre el mercado nacional chino de baterías, la Comisión consideró que no era adecuado basar su valor de referencia en los precios nacionales chinos debido a la gran cuota de mercado de los proveedores de baterías que eran miembros de la CBIA o de las CPIA y a las conclusiones de que el mercado chino estaba distorsionado a causa de las políticas nacionales y sectoriales aplicables ejecutadas por los proveedores nacionales de baterías contempladas en la sección 3.7.2.1, y en particular, a las relativas a los precios.
- (847) La Comisión identificó dos posibles fuentes para establecer un valor de referencia adecuado para las baterías: Bloomberg New Energy Financials (BNEF) y Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ⁽³⁸²⁾. Aunque BNEF proporcionó una fuente útil de información, el uso de BNEF no permitió calcular los posibles precios de referencia para el período de investigación utilizando precios mensuales. BNEF tampoco identificó un precio concreto según la composición química y la zona geográfica. Además, no facilitó los precios en fábrica para constatar si las comparaciones de precios podían verse afectadas por diferentes condiciones de entrega. Por el contrario, los datos de BMI permitieron calcular los valores de referencia para el período de investigación, por composición química (LFP y NMC) y zona geográfica ⁽³⁸³⁾ con arreglo al precio franco fábrica. También podría pesar las diferentes subquímicas de las baterías NMC (111, 523, 622 y 811) en función de la demanda correspondiente en el sector de los vehículos eléctricos. Sin embargo, solo comunicó precios por kW/h por celda, no por conjunto de baterías. Teniendo en cuenta el nivel de precisión en términos de período, zona geográfica, química y condiciones de entrega, se consideró que BMI era la fuente más adecuada para establecer un precio de referencia para las celdas. Además, los precios franco fábrica utilizados de la fuente seleccionada eran una alternativa conservadora, ya que las compras reales de baterías podían haberse realizado en diversas condiciones de entrega, incluidos diferentes costes de transporte.

⁽³⁸¹⁾ Véase también la sección 3.7.2.1, sobre el beneficio.

⁽³⁸²⁾ Proveedor de datos y registro de información de mercado sobre la cadena de suministro de baterías de ion-litio para vehículos eléctricos, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

⁽³⁸³⁾ Las regiones disponibles fueron América del Norte, Asia, China y Europa.

- (848) Para calcular un valor de referencia correspondiente a la celda de batería NMC fuera de China ⁽³⁸⁴⁾, la Comisión utilizó un precio de referencia medio ponderado en función de la demanda de subquímica de la batería NMC en el sector de los vehículos eléctricos, según lo notificado por BMI. A falta de un valor de referencia para las celdas de baterías de bajo precio de producción fuera de China, se consideró razonable establecer este precio aplicando la relación entre la referencia de celdas de batería NMC dentro y fuera de China ⁽³⁸⁵⁾.
- (849) Con el fin de calcular una referencia correspondiente para los conjuntos de baterías, la Comisión utilizó parámetros de referencia de celdas de baterías LFP y NMC fuera de China descritos en los considerandos anteriores y aplicó la relación celda/conjunto, sobre la base de la información públicamente disponible publicada por BNEF ⁽³⁸⁶⁾. La relación celda/conjunto fue confirmada por los datos del expediente del caso facilitados por uno de los grupos que cooperaron.
- (850) El beneficio para el grupo Geely se calculó teniendo en cuenta la diferencia entre el importe que los productores exportadores incluidos en la muestra pagaron realmente por las baterías (celdas, módulos y conjuntos de baterías) y el importe que normalmente debería haberse pagado atendiendo al valor de referencia establecido.
- (851) Como se explica en el considerando 815, la Comisión estableció que dos proveedores de baterías vinculados vendieron baterías para su exportación a un precio significativamente más alto que el que tenían las mismas baterías cuando se vendían en el mercado interno chino.
- (852) Si bien no pudo extraerse ninguna conclusión exacta con respecto a las compras de baterías realizadas por el grupo SAIC, habida cuenta de la falta de cooperación descrita en la sección 3.3.2, la Comisión determinó que, al menos, los 4 principales proveedores de baterías eran de propiedad estatal, eran miembros de la CBIA o estaban estrechamente asociados a esta a través de CATL. Se constató que el grupo Geely no integrado verticalmente compraba más del 65 % de sus baterías a empresas que eran miembros de una de estas dos asociaciones. Sobre la base de lo anterior, y a falta de cualquier otra información, esta situación se consideró representativa del mercado interno chino de baterías.
- (853) Por consiguiente, se consideró que los dos productores no integrados incluidos en la muestra compraron sus baterías a operadores clave considerados «organismos públicos» o entidades privadas que recibieron encomienda u orden de las autoridades chinas y que los productores chinos de BEV se beneficiaron de baterías vendidas a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.
- (854) Además, debido a la falta de cooperación parcial de las autoridades chinas, la Comisión carecía de información crucial sobre la situación del mercado en China de los proveedores de baterías y sobre los posibles ajustes que debían efectuarse.
- (855) Sobre esta base, la Comisión concluyó que las condiciones imperantes en el mercado chino no justificaban ajustes, a la luz de la falta de condiciones de mercado en el país de origen, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, letra d), inciso ii), del Reglamento de base, y calculó, por tanto, el valor de referencia utilizando la metodología descrita anteriormente.

b) *Especificidad*

- (856) El conjunto de medidas aplicado por las autoridades chinas estaba dirigido a beneficiar exclusivamente a la industria de los NEV, de la que forman parte los BEV, ya que las baterías en cuestión que están sujetas a las medidas solo son utilizadas por la industria de los NEV.

Además, los actos jurídicos específicos y diversos documentos expuestos en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), identifican claramente a la industria de BEV como beneficiaria de las medidas en cuestión.

- (857) La Comisión concluyó, por lo tanto, que las subvenciones en forma de suministro de baterías por una remuneración inferior a la adecuada no están disponibles de forma general, sino que son específicas en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base. Además, ninguna de las partes interesadas presentó pruebas que indicaran que este tipo de subvenciones se hubiera basado en criterios o condiciones objetivos, en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base.

⁽³⁸⁴⁾ El valor de referencia fuera de China se basó en los precios aplicables en América del Norte, Europa y Asia, por lo que se excluyó a China.

⁽³⁸⁵⁾ En China, el valor de referencia se basó en los precios aplicables en China. El valor de referencia fuera de China se basó en los precios aplicables en América del Norte, Europa y Asia, por lo que se excluyó a China.

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

c) *Cálculo del importe de la subvención*

- (858) La Comisión analizó los precios en kW/h y tuvo en cuenta la composición química (NMC frente a LFP), el tipo de batería (módulo frente a conjunto) y la vinculación. A partir de estos datos, concluyó que los precios de compra a empresas vinculadas eran, por término medio ⁽³⁸⁷⁾, más elevados que los precios de compra a proveedores no vinculados. Dicha diferencia superó el 8 % y en algunos casos incluso el 20 % en baterías de un tipo y con una composición química específicos.
- (859) A la vista de estas diferencias, la Comisión analizó la información del expediente relativa al precio de transferencia con el fin de determinar si se podía considerar que tales operaciones se habían realizado en condiciones de plena competencia. Sin embargo, la información del expediente, es decir, los acuerdos y contratos de precios presentados, no incluía ninguna información a este respecto. En este contexto, y puesto que el grupo Geely no ha alegado que tales transacciones se realizaran en condiciones de plena competencia, la Comisión no pudo utilizar dichos precios y los sustituyó por el precio pagado por kW/h por productos similares a proveedores no vinculados. Cuando determinadas empresas del grupo Geely no adquirieron a proveedores no vinculados, se utilizó el precio medio ponderado por kW/h para productos similares dentro del grupo Geely. Esta comparación se hizo sobre una base kW/h teniendo en cuenta la composición química de la batería, es decir, LFP o NMC, y el tipo de batería (celda, módulo o conjunto). A falta de un valor de referencia aplicable a los módulos, se utilizó el valor de referencia del precio de las celdas como alternativa conservadora. Los valores de referencia se basaron en los precios de las celdas de batería obtenidos de BMI ⁽³⁸⁸⁾, teniendo en cuenta los precios medios de las celdas LFP o NMC fuera de China durante el período de investigación, tal como se establece en los considerandos anteriores.
- (860) Teniendo en cuenta que el grupo SAIC no cooperó plenamente en lo que respecta al suministro de baterías y los datos correspondientes descritos en la sección 3.3.1.4, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. A este respecto, se basó en un volumen significativo de compras del otro grupo incluido en la muestra que compró baterías. Las transacciones consideradas excluyeron determinadas baterías destinadas a modelos BEV que no eran similares a los vendidos por SAIC.

Suministro de baterías por una remuneración inferior a la adecuada

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo Geely	10,32 %
Grupo SAIC	13,24 %

3.7.2.2. Suministro de LFP por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada

- (861) Como se ha señalado anteriormente, uno de los productores exportadores incluidos en la muestra (grupo BYD) está integrado verticalmente. Así pues, para este grupo, la Comisión analizó si el suministro de materias primas clave para la producción de baterías utilizadas en los modelos fabricados por este grupo podía equivaler a una subvención sujeta a medidas compensatorias. En esta fase, la Comisión centró esta investigación en el principal componente clave utilizado para las baterías, el LFP, que representa más del 25 % de los costes de producción de la batería.
- (862) Para determinar la existencia de una subvención sujeta a medidas compensatorias, con arreglo a los artículos 3 y 4 del Reglamento de base, deben estar presentes tres elementos: 1) una contribución financiera; 2) un beneficio y (3) especificidad. La Comisión examinará estos elementos a continuación.

3.7.2.2.1. *Contribución financiera*

a) Proveedores de LFP que actúan como «organismos públicos»

- (863) La Comisión analizó en primer lugar si podía considerarse que los proveedores de PPA equivalían a organismos públicos, de modo que el suministro de esta materia prima clave a cambio de una remuneración inferior a la adecuada podía atribuirse a las autoridades chinas a tenor del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento de base. Como se explica detalladamente en la sección 3.5.1, considerandos 409 a 418, la norma jurídica para la

⁽³⁸⁷⁾ La comparación de precios entre proveedores vinculados y no vinculados se realizó teniendo en cuenta los volúmenes de compra para calcular una diferencia de precio media ponderada.

⁽³⁸⁸⁾ Proveedor de datos y registro de información de mercado sobre la cadena de suministro de baterías de ion-litio para vehículos eléctricos, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

existencia de un organismo público debe interpretarse de conformidad con la jurisprudencia de la OMC. Sobre la base de la jurisprudencia pertinente a que se refieren los considerandos 409 a 418, debe analizarse si los productores de insumos de China que participan en el suministro de insumos son «organismos públicos» (es decir, entidades que poseen, ejercen o están facultadas para ejercer funciones gubernamentales), teniendo debidamente en cuenta i) el entorno jurídico y económico imperantes en el país en el que operan las entidades investigadas, ii) la relación entre las entidades en cuestión y el Gobierno, y iii) las características y funciones fundamentales de las entidades pertinentes.

i) *Entorno jurídico y económico imperantes en China*

- (864) En los considerandos 704 a 758, la Comisión ya examinó el entorno jurídico y económico imperante en China y mostró de qué forma las autoridades chinas han establecido un marco que garantiza que los proveedores de insumos cumplan sus objetivos políticos para desarrollar la industria de los BEV desde los insumos (incluidas las materias primas, por ejemplo, el LFP) hasta los insumos intermedios (como las baterías). Las medidas pertinentes adoptadas por las autoridades chinas para alcanzar su objetivo político de apoyar a las principales industrias de toda la cadena de suministro de BEV en beneficio de los productores de BEV, que abarcan tanto los materiales clave utilizados en fases anteriores en la producción de baterías y las baterías, se abordan en la sección 3.7.2.1.1, inciso i).
- (865) En particular, la «Ley de Recursos Minerales» y las «Normas para la ejecución de la Ley de Recursos Minerales» (considerando 723) muestran de qué forma prevé el Estado que los recursos minerales pertenezcan al Estado y que el Gobierno tiene pleno control sobre la asignación de recursos y puede definir quién obtiene los derechos mineros y los límites de lo que se extrae. El Decimocuarto Plan Quinquenal de Materias Primas (considerando 714) favorece la creación de un sistema de reservas de recursos minerales en el que el Estado y las empresas trabajen conjuntamente. En general, las autoridades chinas han creado un sistema en virtud del cual pueden ejercer pleno control sobre los recursos minerales.
- (866) También existen varios incentivos para los proveedores de materias primas utilizadas en la producción de baterías, como incentivos fiscales (considerando 721), fondos de orientación, recompensas y compromisos de capital (considerando 720).
- (867) Además, la Comisión constató que el fosfato de litio y hierro no está sujeto a la devolución del 13 % del IVA en el momento de la exportación, lo que hace que sea más barato y abundante para el consumo nacional en comparación con la exportación (considerando 753). Las pruebas de la intervención de las autoridades chinas en la fijación de precios de las materias primas para los vehículos propulsados con energías alternativas se encontraron en declaraciones a la prensa del MIIT en 2022 (considerando 750), cuando el Gobierno se comprometió a elevar el precio de las materias primas utilizadas en NEV (incluido el litio) a un nivel razonable.
- (868) Todo lo anterior demuestra que las autoridades chinas han establecido a nivel central y local una serie de políticas y medidas dirigidas a los proveedores de insumos con el fin de apoyar, en última instancia, a la industria de los BEV. Todos estos insumos constituyen una parte significativa del coste de producción de los BEV. Como resultado de estas políticas de las autoridades chinas que garantizan un suministro estable y amplio de estos insumos, junto con precios más baratos, los productores de BEV se benefician de subvenciones en forma de una reducción significativa de los costes, lo que les permite vender BEV a precios más baratos, incluso en el mercado de la UE.

a) *Relación entre los proveedores de LFP y las autoridades chinas*

- (869) Tras analizar el marco jurídico y económico en el que operan los proveedores de insumos, determinado en gran medida por los objetivos políticos de las autoridades chinas de desarrollar la industria de los BEV a través de proveedores de insumos, la Comisión también analizó las características del mercado nacional chino de LFP, las pruebas de la presencia del Estado en los proveedores de insumos o de propiedad estatal, así como otros indicios de que las autoridades chinas ejercían un control significativo sobre dichas entidades (incluidas sus características organizativas, las cadenas de autoridad decisoria y la relación general con las autoridades chinas).
- (870) LFP es un tipo de litio derivado del carbonato de litio. Si bien el carbonato de litio puede obtenerse de proveedores tanto dentro como fuera de China, la mayoría de las importaciones chinas de carbonato de litio proceden de Chile y Argentina⁽³⁸⁹⁾, según la información disponible en línea, alrededor del 75 % del refinado mundial de litio tiene

⁽³⁸⁹⁾ Sobre la base de las estadísticas de importación del Global Trade Atlas (GTA) de China, código SA 28369100, de octubre de 2022 a septiembre de 2023.

lugar en China ⁽³⁹⁰⁾. Esto significa que el mundo depende de China para el refinado de litio y la posición dominante de China en este mercado le permite fijar precios en la escena internacional. Esto se vio confirmado además por los datos de importación de LFP desde el resto del mundo procedentes de China, que mostraban que cantidades insignificantes de LFP procedían de terceros países ⁽³⁹¹⁾.

- (871) La Comisión no pudo encontrar más información de dominio público sobre la propiedad y el control gubernamentales para el mercado de los proveedores de LFP en su totalidad. Dada la falta de cooperación de las autoridades chinas, tal como se explica con más detalle en la sección 3.3.1.2, y del grupo BYD en lo que respecta a su principal proveedor vinculado, tal como se explica en la sección 3.3.4, la Comisión podría extraer conclusiones de que es probable que el grado de propiedad y control por parte de los poderes públicos de los proveedores de LFP sea más significativo que el nivel de información disponible al respecto.
- (872) En ese sentido, la información disponible en línea sobre la cuota de mercado de los productores de litio en China ⁽³⁹²⁾ mostró que la información presentada por el grupo BYD podía considerarse representativa del mercado interno chino. La Comisión tuvo en cuenta la información presentada por el único productor integrado verticalmente incluido en la muestra (el grupo BYD), por lo que lo consideró representativo de todo el mercado chino de LFP. La Comisión identificó nueve proveedores de LFP al grupo BYD. Cuando la Comisión no pudo encontrar información de dominio público, tuvo que extraer conclusiones sobre la base del artículo 28 del Reglamento de base.
- (873) La Comisión estableció que los nueve proveedores chinos de litio estaban situados en China. Por lo tanto, la Comisión dedujo que el mercado chino de LFP estaba dominado por proveedores nacionales.
- (874) La Comisión también estableció que las actividades de los proveedores de LFP están reguladas por las mismas asociaciones subordinadas que los productores de baterías, es decir, la CBIA y la CIAPS ⁽³⁹³⁾, por lo que las mismas disposiciones contempladas en la sección 3.7.2.1 se aplican a los proveedores de LFP. Como se apunta en el considerando 773, la CBIA y la CIAPS no publican en línea la lista completa de miembros. La Comisión pudo determinar la participación de las empresas en la CBIA, la CIAPS y otras asociaciones industriales consultando sus informes anuales y otra información disponible en línea, como la lista de miembros de sus órganos ejecutivos. A falta de información facilitada por las autoridades chinas, así como de datos públicos oficiales que detallen la lista completa de miembros de la CBIA y la CIAPS, la Comisión estimó que aún más proveedores podrían ser miembros de estas asociaciones. De hecho, entre los nueve proveedores de LFP al grupo BYD, la Comisión constató que al menos dos de ellos eran miembros de la CBIA y también parcialmente de propiedad estatal. Asimismo, se constató que otros dos proveedores eran parcialmente de propiedad estatal. Según su informe anual, una de las empresas parcialmente estatales también se gestionaba como una empresa con capital público ⁽³⁹⁴⁾. Se constató que otra empresa era miembro de la CIAPS. Las empresas públicas y los demás miembros de la CBIA y de la CIAPS representaron el 90 % de la cantidad total de LFP suministrada al productor exportador incluido en la muestra y hasta el 92 % del valor total durante el período de investigación. Uno de los mayores proveedores no solo era miembro de la CBIA, sino también parte de su consejo ejecutivo. Por consiguiente, la Comisión determinó que varios proveedores de LFP, que representaban la mayor parte de la cantidad total de LFP procedentes de BYD y que eran también algunos de los principales operadores del mercado, eran miembros de la CBIA o de la CIAPS.
- (875) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que el mercado interno chino del LFP está dominado en gran medida por proveedores nacionales que son, en gran medida, miembros de asociaciones subordinadas como la CBIA, la CIAPS, la Asociación Industrial de Baterías de Hunan y/o de propiedad estatal.

⁽³⁹⁰⁾ Véase «The battle to break China's battery-making supremacy» [«La batalla para acabar con la supremacía de China en la fabricación de baterías»; documento en inglés], en cinco gráficos, Bloomberg, 1 de diciembre de 2022, disponible en <https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/>.

⁽³⁹¹⁾ Sobre la base de las estadísticas de importación del GTA de China, código SA 28429040, de octubre de 2022 a septiembre de 2023.

⁽³⁹²⁾ Véase «China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list» [«Producción de fosfato de litio y hierro de China (enero-agosto)»; documento en inglés], ESCN, 16 de octubre de 2023. Disponible en <https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4d-ce95eec0ed92e91ce8/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%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⁾ Véase <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, p. 82.

- (876) La Comisión examinó además la relación entre las autoridades chinas y los proveedores de LFP para determinar si el Gobierno ejercía un control significativo sobre las entidades en cuestión y su conducta en el mercado.
- (877) La Comisión también encontró pruebas de la influencia del PCC a través de la asociación rectora del Partido en algunos de los principales proveedores de LFP al grupo BYD. Al igual que en el caso de CATL (considerando 786), los estatutos de tres proveedores de LFP del grupo BYD contenían disposiciones específicas sobre la creación de organizaciones del PCC y las actividades del partido dentro de la empresa.
- (878) La Comisión constató que el 89 % de la cantidad total de LFP suministrada al grupo BYD y hasta el 91 % del valor total durante el período de investigación procedían de proveedores de LFP que eran miembros de la CBIA o de la CIAPS. Otro proveedor de LFP principal también era parcialmente de propiedad estatal y administrado, según sus Informes Anuales, como una empresa con capital estatal.
- (879) Sobre la base de a) el nivel de control que ejercen las autoridades chinas sobre las asociaciones industriales chinas analizadas en el inciso ii) de la sección 3.7.2.1.1 (a saber, la CBIA y la CIAPS), y b) el hecho de que se constató que la mayoría de los productores nacionales chinos de LFP formaban parte de ellos, eran de propiedad estatal o estaban gestionados como una empresa con capital estatal (considerando 873), y c) el hecho de que los estatutos de varios proveedores de LFP contenían disposiciones sobre la creación de organizaciones del PCC dentro de la empresa (considerando 876), la Comisión concluyó que el mercado del LFP está dominado por varias empresas gestionadas y controladas por el Estado a través de su participación en asociaciones industriales como la CBIA y la CIAPS. Dada la presencia en la gestión de las asociaciones y la dirección de sus decisiones empresariales, las autoridades chinas son capaces de ejercer un control significativo sobre los proveedores de baterías, también a través de su participación en la CBIA y la CIAPS.

b) *Características y funciones básicas de los proveedores de litio*

- (880) Ante la falta de información de las autoridades chinas sobre el número y otra información sobre los indicios formales de propiedad y control gubernamentales de los proveedores nacionales de litio y baterías para los BEV, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles con arreglo al artículo 28 del Reglamento de base. A tal fin, la Comisión analizó la situación de los proveedores de litio notificada por el único productor integrado verticalmente incluido en la muestra (el grupo BYD). Cuando la Comisión no pudo encontrar información de dominio público, tuvo que extraer conclusiones sobre la base del artículo 28 del Reglamento de base.
- (881) La Comisión constató que algunos de estos proveedores eran directa o indirectamente de propiedad estatal. En particular, la Comisión estableció que el principal proveedor de LFP del grupo BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., era parcialmente de propiedad estatal, ya que al menos el 21,9 % de sus acciones pertenecía a entidades estatales en 2022⁽³⁹⁵⁾. A pesar de esta aparente titularidad estatal parcial, esta empresa estaba gestionada como una empresa participada por el Estado⁽³⁹⁶⁾. También se constató que otros tres proveedores del grupo BYD pertenecían, directa o indirectamente, al Estado⁽³⁹⁷⁾. Además, la Comisión también estableció la presencia y la influencia generalizada de los miembros y organizaciones del PCC en múltiples proveedores de LFP de BYD. El marco en el que operan las organizaciones del PCC en las empresas y su finalidad se han descrito en los considerandos 785 y 786. Los proveedores de litio del grupo BYD, que representan más del 90 % de sus adquisiciones de LFP en valor o volumen, se consideró que formaban parte de asociaciones del sector que actuaban como «organismos públicos» en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra a), inciso 1, del Acuerdo SMC, y cuya participación en la asociación confería la misma autoridad pública a sus miembros.
- (882) La Comisión evaluó si los proveedores de LFP tienen autoridad pública y si ejercen dicha autoridad en el desempeño de funciones gubernamentales. Las pruebas demostraron que los proveedores LFP cumplen y ejecutan los objetivos políticos de las autoridades chinas establecidos en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), y, por tanto, desempeñan funciones gubernamentales.

⁽³⁹⁵⁾ Véase 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⁾ Véase <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 p. 115;
<https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784>;
http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF p. 88.

- (883) Dada la falta de cooperación de las autoridades chinas (véase la sección 3.2.3), la Comisión tuvo que basarse en la información disponible en línea. La Comisión encontró pruebas de que los proveedores de LFP asumieron tareas nacionales, por ejemplo, en el distrito de Anju (ciudad de Suining, Sichuan) y en Yunnan. Estos dos proyectos se refieren a las filiales de Hunan Yuneng New Energy Materials, el principal productor de LFP en China⁽³⁹⁸⁾, cuyos principales clientes son BYD y CATL⁽³⁹⁹⁾. Además, durante el período de investigación, tanto BYD como CATL formaban parte de los accionistas de Hunan Yuneng New Energy Materials, junto con un grupo estatal⁽⁴⁰⁰⁾.
- (884) El distrito de Suining es especialmente importante por sus reservas de litio. Como ya se ha mencionado en el considerando 724, la Comisión encontró pruebas sobre planes nacionales que contenían disposiciones sobre la producción anual, los objetivos de beneficio y los objetivos de desarrollo, como, para 2025, una producción anual de más de 800 000 toneladas de materiales de electrodos positivos y más de 500 000 toneladas de precursores de electrodos positivos. En este marco, Hunan Yuneng New Energy Materials, el principal productor chino de LFP, y la ciudad de Suining firmaron en 2021 un acuerdo para la construcción de un proyecto que produce cada año 110 000 toneladas de materiales de electrodos positivos para baterías de litio⁽⁴⁰¹⁾. Se trata de uno de los acuerdos firmados con otras empresas en el ámbito de las baterías para la construcción de la «capital de la industria del litio de China», que es uno de los objetivos clave del Plan de Suining.
- (885) En 2021, Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials firmó un acuerdo con el Gobierno municipal de Anning para el establecimiento de una línea de producción en el parque industrial de Anning⁽⁴⁰²⁾. Yunnan Yuneng es otra filial de Hunan Yuneng New Energy Materials mencionada en el considerando 883. Este acuerdo forma parte del marco más amplio de acuerdos para la construcción de la nueva zona de Dianzhong; como indica el sitio web del Gobierno de la provincia de Yunnan, «El **Plan de Acción Trienal para el desarrollo de la industria de las baterías de energías alternativas en la provincia de Yunnan (2022-2024)** (‘Plan de Acción de Yunnan’) [la negrita es nuestra] establece claramente que se construirán nuevas bases industriales para la fabricación de baterías de energías alternativas en la nueva zona de Dianzhong y en otros lugares. El Comité de Trabajo del Partido y el Comité de Gestión de la Nueva Zona establecieron inmediatamente el objetivo de «construir una agrupación industrial de baterías de energías alternativas de un nivel de 100 000 millones» para establecer toda la cadena industrial. Centrarse en la producción de materiales básicos, como electrodos positivos y negativos, diafragmas, láminas de cobre/aluminio, electrolitos, conchas y otros materiales auxiliares para baterías energéticas nuevas, centrándose en la producción y fabricación de celdas y conjuntos de baterías, llevando a cabo una promoción precisa de la inversión y esforzándose por formar un lugar completo de reunión de la cadena industrial y por construir una importante agrupación industrial nacional de baterías de energías alternativas verdes en la zona de Anning antes de que finalice el Decimocuarto Plan Quinquenal⁽⁴⁰³⁾». Así pues, sobre la base de las pruebas encontradas, la construcción de líneas de producción en el parque industrial de Anning también tiene por objeto alcanzar los objetivos contenidos en el Plan de Acción de Yunnan.
- (886) Sobre la base de lo anterior, la Comisión examinó además si el hecho de que los proveedores de LFP estuvieran dotados de autoridad pública y se consideraran «organismos públicos» tenía repercusiones en los precios de los productores nacionales chinos de BEV.
- (887) Ante la falta de cooperación de cualquier proveedor de litio no vinculado o vinculado, como se explica en la sección 3.3.1.2, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. A este respecto, cabe recordar que la Comisión no dispuso de información crucial sobre la estructura del mercado interno de las materias primas ni sobre el mecanismo de fijación de precios. Por lo tanto, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles y consideró que la información facilitada por el productor integrado verticalmente incluido en la muestra era ilustrativa de la situación en el mercado interno chino de LFP.

⁽³⁹⁸⁾ Véase *China Strengthening LFP investment in 2023 but structural surplus looms* [«China refuerza las inversiones en LFP en 2023 pero se avecina un excedente estructural»; documento en inglés], S&P Global, 9 de mayo de 2023, disponible en <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms>.

⁽³⁹⁹⁾ Véase *Cathode Supplier Yuneng 2022 Revenue Reaching Nearly 42 800 millones RMB, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 %* [«Los ingresos de 2022 del proveedor de cátodos Yuneng alcanzan casi los 42 800 millones CNY, de los cuales CATL y BYD representaron más del 80 %»; documento en inglés], Energy Trend, 24 de abril de 2023, disponible en <https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html>.

⁽⁴⁰⁰⁾ Véase 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⁾ Véase <https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html>.

⁽⁴⁰²⁾ *Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster* («La nueva zona central de Yunnan acelera la creación de una nueva agrupación industrial»), Gobierno de la Provincia de Yunnan, 8 de julio de 2022, disponible en https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzq/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

⁽⁴⁰³⁾ Véase la nota anterior.

- (888) La Comisión concluyó en el considerando 795 que tanto la CBIa como la CIAPS estaban dotadas de autoridad gubernamental para regular y dirigir el comportamiento económico de sus miembros en beneficio de la industria de los BEV y las actividades de proveedores de LFP también están reguladas por las mismas asociaciones subordinadas (véase el considerando 873).
- (889) El LFP es un tipo de litio derivado del carbonato de litio y la posición dominante de China en su refinado significa que la posición dominante de China en este mercado le permite fijar los precios en la escena internacional. Como ya se ha descrito en el considerando 869, la Comisión constató que China importó cantidades marginales de LFP ⁽⁴⁰⁴⁾, lo que demuestra que los proveedores nacionales chinos fijan los precios en lugar de seguirlos y pueden disfrutar de discrecionalidad en su comportamiento en materia de precios teniendo en cuenta la posición dominante de China en el refinado del LFP.
- (890) Esto se vio confirmado por el hecho de que el 100 % de los proveedores de LFP del grupo BYD tenían su sede en China.
- (891) Por lo que se refiere a los propios precios, la Comisión estableció que el precio medio mensual de compra de LFP del único productor integrado de BEV disminuyó en un [40-60 %] durante el período de investigación, mientras que el precio de exportación mensual medio del mismo producto originario de China permaneció estable durante el mismo período ⁽⁴⁰⁵⁾. Este descenso de precios pudo observarse en todos los principales proveedores de LFP al grupo BYD. En opinión de la Comisión, esto confirma que las autoridades chinas, a través del mecanismo en vigor, en particular las asociaciones del sector y las medidas de apoyo a los productores de LFP, garantizan que se suministre LFP a los productores de BEV a precios baratos y que los proveedores de estos productos sigan estrictamente el mecanismo de precios en vigor. Los productores de LFP están obligados a desempeñar funciones públicas a la hora de suministrar este producto a los productores nacionales, en lugar de actuar como operadores económicos racionales.
- (892) Por lo que se refiere al principal proveedor de BYD, la Comisión estableció que su contrato con el grupo BYD contenía una disposición relativa al precio que garantizaba que se beneficiara del suministro más favorable ⁽⁴⁰⁶⁾; es decir, que no pagara un precio superior en comparación con otro cliente de Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Esta disposición también se confirma en el folleto de la OPI publicado por la misma empresa, en el que se indica que «la Parte A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] promete proporcionar a la Parte B [el grupo BYD] las condiciones de suministro más favorables relativas al fosfato de hierro de litio (en particular, la cantidad suministrada de fosfato de hierro de litio y el precio de suministro) y que el precio no será superior al precio mínimo de los productos similares vendidos por la Parte A a ningún otro cliente» ⁽⁴⁰⁷⁾. En el mismo documento también se reconocía que BYD era un inversor estratégico de Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.
- (893) Además, mientras que CATL es también un inversor estratégico y un cliente importante de Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ⁽⁴⁰⁸⁾, la Comisión determinó en el considerando 801 que sus estatutos establecen que «los precios de las transacciones con partes vinculadas serán estipulados por el Estado» ⁽⁴⁰⁹⁾. Por lo tanto, teniendo en cuenta la relación entre las dos empresas y a falta de otras pruebas que apuntaran a lo contrario, la Comisión consideró que el precio pagado por CATL por el LFP lo fijaba el Estado. Esto cubre una parte importante del LFP adquirido en el mercado chino destinado a los productores de BEV, dado que CATL es el mayor productor de baterías «independiente» de China ⁽⁴¹⁰⁾.
- (894) Por consiguiente, teniendo en cuenta que Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd está obligada a proporcionar al grupo BYD las condiciones de suministro más favorables para LFP en términos de precios, tal como se describe en el considerando 891, la Comisión dedujo que CATL y el grupo BYD, los dos principales productores de baterías en el mercado chino, compraban LFP al precio más favorable fijado por el Estado gracias a un mecanismo de precios diseñado por las autoridades chinas para beneficiar a la industria de los BEV.

⁽⁴⁰⁴⁾ Sobre la base de las estadísticas de importación del GTA de China, código SA 28429040, de octubre de 2022 a septiembre de 2023.

⁽⁴⁰⁵⁾ Sobre la base de las estadísticas de exportación del GTA de China, código SA 28429040, de octubre de 2022 a septiembre de 2023.

⁽⁴⁰⁶⁾ Esto significa que las condiciones del proveedor de BYD no serán menos favorables que las que ofrece a otros clientes. Por ejemplo, el precio del proveedor a BYD no será superior al precio cobrado a otros clientes por el mismo producto.

⁽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⁾ Informe Rhodium, p. 41.

(895) Habida cuenta de las consideraciones anteriores, la Comisión estableció que los proveedores de LFP no son libres de fijar precios con arreglo a consideraciones normales de mercado y de maximizar sus beneficios. Esto no solo queda ilustrado por la intervención de las autoridades chinas en el mercado, tal como se describe en el considerando 750, sino también por el mecanismo de fijación de precios que beneficia a los principales operadores económicos de la industria de las baterías y los BEV, tal como se describe en los considerandos 891 a 893. Lo anterior confirma que los proveedores de LFP proporcionan este insumo a los productores de BEV a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, lo que confiere un beneficio a los productores de BEV.

c) *Conclusión*

(896) Sobre la base de la información analizada anteriormente, la Comisión concluyó que los proveedores de LFP están dotados de autoridad gubernamental y ejercen funciones gubernamentales. Debido a los planes de las autoridades chinas y los estrictos mecanismos de control y supervisión aplicables que rigen a las asociaciones, los actos de estas asociaciones y sus miembros, así como de los demás proveedores, son, de hecho, actos de las autoridades chinas.

(897) La Comisión consideró asimismo que las empresas que suministran fosfato de litio también están dotadas de autoridad o de funciones gubernamentales, ya que también tienen que atenerse a las políticas de las autoridades chinas contempladas en la sección 3.7.2 en lugar de actuar con arreglo a los principios del mercado libre con el fin de maximizar sus beneficios. Sus decisiones y gestión de empresa se ven claramente afectadas por estas políticas de suministro de LFP a precios más baratos o fijados para el desarrollo de la industria de los BEV, así como de seguir las orientaciones sobre los objetivos de producción, que, por lo tanto, no pueden considerarse una expresión del comportamiento privado en una economía de libre mercado. Las pruebas encontradas en relación con los precios en el mercado nacional y con la política de precios en el mercado de las exportaciones frente al mercado nacional confirman además que los productores de LFP en China respetan las políticas de las autoridades chinas y no los principios del mercado libre.

(898) Las características del mercado interno chino y los mecanismos de fijación de precios aplicados y supervisados por las asociaciones de baterías, sus miembros y los proveedores de LFP corroboran aún más la conclusión de que están dotados de autoridad pública y ejercen funciones gubernamentales.

(899) Como consecuencia de ello, la Comisión consideró que las autoridades chinas crearon un entorno en el que se proporcionaría LFP a los productores de BEV integrados verticalmente y a los productores de baterías, como CATL, que actúa como organismo público que aplica la política gubernamental, a cambio de una remuneración inferior a la adecuada. Sobre esta base, la Comisión concluyó que las asociaciones de baterías, incluidas la CBIA y la CIAPS, los miembros de estas asociaciones y todos los demás proveedores de baterías y litio, también se consideran organismos públicos en el sentido del artículo 1, apartado 1, letra a), punto 1, del Acuerdo SMC, ya que no tienen más opción que cumplir los objetivos políticos generales de las autoridades chinas en favor de los productores de BEV.

b) *Productores de LFP que actúan como entidades privadas a las que las autoridades chinas encomiendan u ordenan realizar funciones*

(900) Además de las conclusiones de que los productores de LFP eran un «organismo público» a efectos del artículo 3, apartado 1, letra a), del Reglamento de base, la Comisión también examinó, con carácter subsidiario, si las autoridades chinas proporcionaron una contribución financiera al encomendar u ordenar a los productores de LFP (como entidades privadas) el suministro de baterías a los productores de BEV por una remuneración inferior a la adecuada, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base.

(901) Este análisis se llevó a cabo teniendo en cuenta la norma jurídica aplicable contemplada en los considerandos 822 a 826. La Comisión analizó en primer lugar si el apoyo de las autoridades chinas a la industria china de BEV en forma de suministro de LFP por una remuneración inferior a la adecuada es efectivamente un objetivo de las diversas medidas gubernamentales en cuestión y no simplemente un «efecto secundario» del ejercicio del poder regulador general. La investigación ha examinado, en particular, si los precios más bajos de LFP constatados formaban parte de los objetivos gubernamentales o si los precios más bajos eran más bien una consecuencia «involuntaria» de la regulación gubernamental general. La Comisión llegó a la conclusión de que las diversas intervenciones de las autoridades chinas tenían como objetivo apoyar a la industria de los BEV, y que la reducción de los precios de las baterías de LFP era uno de los objetivos previstos de estas medidas, que a su vez se aplicaron a través de las asociaciones sectoriales que tienen la obligación de respetar y hacer cumplir estos planes.

- (902) Las autoridades chinas adoptaron una serie de medidas a lo largo de los años con el fin de alcanzar su objetivo político. En la sección 3.2 se detallan los antecedentes y el contexto pertinentes que explican la importancia que las autoridades chinas conceden al desarrollo de la industria de los BEV y de las industrias conexas.
- (903) La industria del LFP, junto con la industria de las baterías, cuenta con un gran apoyo en China. Existe un gran número de reglamentos, publicados por diferentes organismos gubernamentales, que supervisan cada aspecto del sector de las baterías, así como sus materiales en fases anteriores, como se demuestra en la sección 3.7.2.1.1, inciso i), y en particular la «Ley de recursos minerales» y las «Normas de aplicación de la Ley de Recursos Minerales» (considerando 723) y el Decimocuarto Plan Quinquenal de Materias Primas (considerando 714). Además, las pruebas de la intervención de las autoridades chinas en la fijación de precios de las materias primas para los vehículos propulsados con energías alternativas se encontraron en declaraciones a la prensa del MIIT en 2022 (considerando 750), cuando el Gobierno se comprometió a elevar el precio de las materias primas utilizadas en los NEV (incluido el litio) a un nivel razonable.
- (904) Asimismo, la Comisión ya estableció que las asociaciones industriales chinas (es decir, la CBIA y la CIAPS) no son asociaciones industriales independientes, habida cuenta del nivel de control de las autoridades chinas sobre ellas (considerandos 777 a 784) y de las funciones que desempeñan, lo que demuestra que están dotadas de autoridad pública (considerandos 791 a 798). En particular, los miembros de la CIAPS tienen la facultad de «reforzar la autodisciplina de la industria» y «regular la asociación, la industria y el comportamiento de los miembros», mientras que los miembros de la CBIA tienen la facultad de «coordinar las cuestiones relativas a la producción, las ventas y las exportaciones empresariales». Por lo tanto, estas dos asociaciones también ejercen funciones gubernamentales en la medida en que su función consiste en aplicar las políticas de las autoridades chinas para suministrar LFP a precios más baratos en beneficio de la industria nacional de los BEV y supervisar que todos los proveedores pertinentes las cumplan plenamente.
- (905) Esto confirma que los proveedores de LFP no están actuando como operadores del mercado libre en el mercado interno chino y no están tomando decisiones económicamente racionales, como demuestra la tendencia de los precios nacionales y de exportación de LFP (considerando 919), según la cual los precios nacionales y de exportación siguen tendencias completamente diferentes. De hecho, su comportamiento irracional muestra que las políticas de las autoridades chinas le orientaron a suministrar LFP a precios más baratos a la industria nacional de BEV. Esto se ve confirmado además por las conclusiones del considerando 892, según las cuales la Comisión dedujo que la mayoría de los precios del LFP en el mercado, es decir, el LFP adquirido por CATL y BYD a proveedores vinculados, los fija directa e indirectamente el Estado.
- (906) Además, la Comisión encontró pruebas en las políticas nacionales y locales de que los productores de LFP se beneficiaban de una serie de medidas de apoyo, contempladas en la sección 3.7.2.1.1, inciso i). Se recuerda que ningún proveedor de fases anteriores cooperó en la presente investigación y, por tanto, la Comisión no pudo determinar si los proveedores de LFP eran beneficiarios de las medidas de apoyo enumeradas en la sección 3.7.2.1.1, inciso i). A este respecto, la Comisión estableció que el principal proveedor de LFP a BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, se benefició de una amplia variedad de subvenciones directas además de las ventajas fiscales que puede obtener gracias a su certificado de empresa de alta tecnología ⁽⁴¹¹⁾.
- (907) Sobre esta base, y teniendo en cuenta el marco de apoyo creado por las autoridades chinas, es razonable deducir que otros proveedores de LFP también se beneficiarían de tales incentivos, de modo que las autoridades chinas podrían orientar aún más a las empresas para que aumenten y fomenten el suministro nacional de este producto en favor del desarrollo de la industria de los BEV.
- (908) Además, como ya se ha mencionado en el considerando 873, los proveedores de LFP que eran miembros de la CBIA o de la CIAPS representaban más del 90 % de la cantidad total de LFP suministrada al grupo BYD y más del 90 % del valor total durante el período de investigación. La Comisión también constató que las asociaciones industriales chinas mencionadas anteriormente no eran asociaciones independientes que actuaban con arreglo a principios económicos libres, sino entidades guiadas por las autoridades chinas y gestionadas por estas a través del Consejo de Estado [véase la sección 3.7.2.1.1, letra a), inciso ii)]. En particular, se constató que ambas asociaciones estaban llevando a cabo tareas encomendadas por el Gobierno (considerandos 781 y 783) y su función consiste en asistir al Gobierno en la aplicación de las políticas gubernamentales y en la regulación del comportamiento de sus miembros. El hecho de que las asociaciones y sus miembros estén facultados para «reforzar la autodisciplina de la industria» y «regular la asociación, la industria y el comportamiento de los miembros», y, en el caso de la CBIA específicamente, también para «coordinar cuestiones relativas a la producción, las ventas y las exportaciones corporativas», demuestra que las asociaciones son organismos públicos a los que las autoridades chinas han encomendado a sus miembros que adapten sus decisiones económicas en beneficio de la industria de los BEV.

⁽⁴¹¹⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, pp. 122, 128 y 150.

- (909) La Comisión consideró que, a la vista de las pruebas disponibles, las autoridades chinas desempeñaron una «función más activa que los meros actos de aliento», como exige el Órgano de Apelación de la OMC ⁽⁴¹²⁾. Las medidas adoptadas por las autoridades chinas restringen la libertad de acción de los productores de LFP, al limitar en la práctica su decisión empresarial acerca del precio de venta de sus productos, como demuestran los planes previstos en la sección 3.2, en beneficio de la industria de los BEV. El papel de las autoridades chinas fue mucho más allá de una intervención ordinaria como regulador del mercado. Las medidas pertinentes, incluidas las restricciones a la exportación de LFP y las medidas de apoyo a los proveedores de este producto, no solo regulaban aspectos generales del mercado, sino que impusieron un comportamiento específico a los proveedores de este producto. Todas estas medidas se adoptaron con el fin de que los proveedores de LFP proporcionaran LFP a precios más baratos para beneficiar a la industria de los BEV. Esa intención se hizo patente a través de numerosas declaraciones y acciones políticas recogidas en las secciones 3.7.2.1.1 y 3.7.2.2.1.
- (910) Al obligar a los proveedores de LFP a cumplir estas medidas, que a su vez se aplicaron a través de las asociaciones industriales que tienen la obligación de respetar y hacer cumplir estos planes, las autoridades chinas les privaron de la capacidad de elegir libremente sus estrategias de venta de acuerdo con las consideraciones del mercado. En otras palabras, estas medidas constituyen claramente un «vínculo demostrable» entre el acto gubernamental y la conducta de las empresas de baterías. Las autoridades chinas utilizaron las empresas de baterías como sustituto para apoyar a los productores de BEV.
- (911) Por último, la Comisión evaluó si el suministro real de LFP, en ningún sentido real, difiere de lo que el propio Gobierno habría hecho. La Comisión consideró que esto es lo que ocurrió. En lugar de suministrar LFP directamente a la industria de los BEV para alcanzar los objetivos de política pública de las autoridades chinas de impulsar el desarrollo de esta industria, las autoridades chinas, a través de una serie de medidas, inducen a las entidades privadas a hacerlo en su nombre. Además, en la medida en que la provisión de bienes por parte de los poderes públicos implique algún tipo de gasto (como la provisión de subvenciones a los insumos o el sacrificio de los ingresos mediante el suministro de bienes a cambio de una remuneración inferior a la adecuada), dicha acción debe entenderse como las funciones típicas que normalmente recaen en los poderes públicos.
- (912) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó que el conjunto de medidas adoptadas por las autoridades chinas dio lugar a una contribución financiera en forma de provisión gubernamental de LFP por una remuneración inferior a la adecuada a los productores chinos de BEV, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra a), inciso iv), del Reglamento de base.

3.7.2.2.2. Beneficio, especificidad y cálculo del importe de la subvención

a) Beneficio

- (913) Como se explica en la sección 3.3.1.2, ningún proveedor de fabricación no vinculado de LFP o baterías facilitó información a la Comisión respondiendo al cuestionario específico destinado a los proveedores de insumos de China. El proveedor vinculado de LFP de BYD no respondió al cuestionario y la Comisión no pudo evaluar si el precio al que el grupo BYD compró el LFP podía considerarse en condiciones de plena competencia.
- (914) Como consecuencia, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles con arreglo al artículo 28 del Reglamento de base, a fin de determinar el nivel de beneficio para los productores exportadores incluidos en la muestra que adquirieron LFP y baterías en el mercado nacional.
- (915) La Comisión concluyó en los considerandos 895 a 898 que los proveedores de LFP se consideraban organismos públicos o empresas privadas que recibieron encomienda u orden del Estado.
- (916) De conformidad con el artículo 3, apartado 2, el artículo 5 y el artículo 6, letra d), del Reglamento de base, la Comisión valoró el importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias en términos del beneficio obtenido por el receptor, cuya existencia se determinó durante el período de investigación.
- (917) Por lo tanto, la Comisión evaluó en primer lugar si los precios en China podían constituir un valor de referencia adecuado.
- (918) Debido a la falta de cooperación parcial de las autoridades chinas, la Comisión carecía de información crucial sobre la situación del mercado en China de los proveedores de materias primas utilizadas en la producción de baterías y sobre los posibles ajustes que debían efectuarse. La Comisión constató que las condiciones imperantes en el mercado de China estaban distorsionadas en vista de las políticas nacionales y sectoriales aplicadas por todos los operadores económicos.

⁽⁴¹²⁾ Informe del Órgano de Apelación, DS 296, apartado 115.

- (919) Existen varios ejemplos de fuerte intervención y apoyo gubernamentales en toda la cadena de suministro de baterías de los BEV, que impidieron la dinámica normal del mercado para determinar el precio. Por lo tanto, se consideró que los precios de los insumos utilizados en la producción de baterías, es decir, LFP, no eran precios de mercado, sino un precio influido por el Gobierno para alcanzar sus objetivos políticos.
- (920) Esto también queda demostrado por el hecho de que los precios internos a los que BYD compraba LFP eran significativamente inferiores al precio de exportación chino. La Comisión constató que la fuerte tendencia a la baja (superior al 30 %) observada en el precio de compra nacional del LFP durante el período de investigación estaba completamente desconectada de la evolución del precio de exportación de China al resto del mundo, que se mantuvo bastante estable. Por lo tanto, los datos de que disponía la Comisión no solo pusieron de manifiesto que las autoridades chinas, a través de las asociaciones y sus miembros que actuaban como organismos públicos, establecieron un mecanismo de fijación de precios para las materias primas utilizadas para las baterías y, en particular, para el LFP, sino también el efecto de dicho mecanismo en el mercado interno chino durante el período de investigación.
- (921) Solo por esta razón, la Comisión consideró que los precios internos del LFP en China están distorsionados y no pueden utilizarse como referencia a efectos de determinar el beneficio.
- (922) Por tanto, la Comisión tuvo que buscar referencias adecuadas fuera del país.
- (923) De conformidad con el artículo 6, letra d), párrafo segundo, inciso ii), del Reglamento de base, la Comisión analizó a los mayores productores de LFP como sustitutivos más cercanos posibles a un precio interno chino no distorsionado.
- (924) Dada la posición dominante de China en el mercado de producción de LFP y el hecho de que no se pudieron encontrar otros precios fuera del país, y teniendo en cuenta la imposibilidad de establecer una comparación entre los precios internos chinos y los precios fuera del país, la Comisión tuvo que basarse en los precios de exportación de China al resto del mundo, entregados sobre una base franco a bordo. Por lo tanto, estos precios se consideraron un valor de referencia adecuado a la luz de las condiciones dominantes existentes en este tipo específico de litio y de la falta de cualquier otro valor de referencia razonable. Sobre esta base, la Comisión constató que los precios internos del LFP eran inferiores a los precios de exportación al resto del mundo.

b) Especificidad

- (925) El conjunto de medidas aplicadas por las autoridades chinas que garantizan el suministro de LFP a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, incluidas las restricciones a la exportación y el apoyo a los productores de este producto para cumplir los objetivos y planes políticos de las autoridades chinas, están beneficiando únicamente a determinadas industrias que compran este producto. Además, el LFP es un tipo específico de litio refinado para la producción de baterías utilizadas en BEV.
- (926) La Comisión concluyó, por lo tanto, que las subvenciones en forma de suministro de LFP para la producción de baterías por una remuneración inferior a la adecuada son específicas en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base. Estas subvenciones se limitan a una categoría de empresas o industrias, en particular a las que utilizan LFP como insumo. Además, ninguna de las partes interesadas presentó pruebas que indicaran que este tipo de subvenciones se hubiera basado en criterios o condiciones objetivos, en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base.

c) Cálculo del importe de la subvención

- (927) La Comisión comparó el precio interno al que el grupo BYD compró el LFP durante el período de investigación con el precio medio de exportación chino durante ese mismo período ⁽⁴¹³⁾.
- (928) Dado que también se constató que uno de los proveedores de LFP era una empresa vinculada al grupo BYD durante parte del período de investigación, y a falta de una respuesta al cuestionario de este proveedor, como se indica en la sección 3.3.4, la Comisión no disponía de pruebas en el expediente de que los precios fijados por el proveedor en una fase anterior y el grupo BYD no se vieran afectados por su relación. Por lo tanto, la Comisión no tenía indicios de que tales precios estuvieran en condiciones de plena competencia, por lo que sustituyó el precio por el precio medio de compra del LFP de proveedores no vinculados.

⁽⁴¹³⁾ Sobre la base de las estadísticas de exportación del GTA de China, código SA 28429040, de octubre de 2022 a septiembre de 2023.

- (929) El beneficio para el BYD se calculó comparando los precios internos con el precio de exportación chino del LFP, habida cuenta de la posición dominante de China en el refinado de este tipo de litio. Como se describe en el considerando 400, dado que la Comisión no disponía de pruebas en el expediente de si las adquisiciones de LFP al proveedor vinculado se realizaban en condiciones de plena competencia, el precio medio del proveedor vinculado de LFP se sustituyó por el precio medio de compra procedente de proveedores no vinculados. No se realizaron ajustes.

Suministro de litio para la producción de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada

Nombre de la empresa	Porcentaje de la subvención
Grupo BYD	7,35 %

3.8. Ingresos no percibidos a través de programas de exención y reducción de impuestos

- 1) *Deducciones en el impuesto de sociedades para las empresas de alta tecnología y de nuevas tecnologías*

- (930) Con arreglo a la Ley del Impuesto de Sociedades de la República Popular China («LIS»), las empresas de alta tecnología y nuevas tecnologías a las que el Estado necesita prestar un apoyo clave se benefician de un tipo impositivo reducido del 15 %, en lugar del tipo normal del 25 %.

- a) Base jurídica

- (931) La base jurídica de este programa la constituyen el artículo 28 de la LIS de la República Popular China y el artículo 93 de las normas de aplicación de dicha Ley ⁽⁴¹⁴⁾, así como:

- Circular del Ministerio de Ciencia y Tecnología, del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre la revisión y la promulgación de medidas administrativas para el reconocimiento de empresas de alta tecnología (n.º 32 de 2016);
- Circular del Ministerio de Ciencia y Tecnología, del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre la revisión y la promulgación de las Directrices para la administración de acreditación de empresas de alta tecnología», (n.º 195 de 2016);
- Anuncio n.º 24 de 2017 de la Administración Tributaria del Estado sobre la aplicación de las políticas preferenciales en materia del impuesto de sociedades a las empresas de alta tecnología (Anuncio n.º 24 de 2017);
- «Catálogo de los campos de alta tecnología apoyados por el Estado», 2016 ⁽⁴¹⁵⁾.

- (932) Además, en enero de 2021, la CNDR publicó la versión de 2020 del «Catálogo de industrias fomentadas en la región occidental» (Orden n.º 40 de 2021), en vigor a partir del 1 de marzo de 2021. Las empresas fomentadas ubicadas en 12 provincias occidentales, regiones autónomas y ciudades pueden disfrutar de la política preferencial de gravar el impuesto sobre la renta de las empresas a una tasa impositiva reducida del 15 %. El catálogo anima a Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Mongolia Interior y Guangxi a desarrollar la industria del litio. El cobre, el aluminio y el grafito también se incluyen en el catálogo.

- (933) El capítulo IV de la LIS contiene disposiciones relativas al «trato fiscal preferente». El artículo 25 de la LIS, que sirve de introducción al capítulo IV, dispone que «el Estado ofrecerá ventajas en el impuesto de sociedades a las empresas dedicadas a industrias o proyectos cuyo desarrollo sea específicamente apoyado y fomentado por el Estado». El artículo 28 de la LIS establece que «el tipo del impuesto de sociedades de las empresas de alta tecnología y nuevas tecnologías que necesiten un apoyo especial del Estado se reducirá al 15 %».

⁽⁴¹⁴⁾Reglamento sobre la aplicación de la Ley del Impuesto de Sociedades de la República Popular China (revisada en 2019) - Decreto n.º 714 del Consejo de Estado de la República Popular China.

⁽⁴¹⁵⁾http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgzx/201703/t20170322_431820.htm.

(934) El artículo 93 de las normas de aplicación de la Ley del impuesto de sociedades aclara lo siguiente:

«Las “empresas de alta tecnología y nuevas tecnologías importantes que recibirán apoyo del Estado” a que se refiere la cláusula 2 del artículo 28 de la Ley del Impuesto de Sociedades son las empresas que poseen derechos de propiedad intelectual e industrial claves y cumplen las siguientes condiciones:

1. *pertenecen a las áreas clave de alta tecnología y nuevas tecnologías apoyadas por el Estado;*
2. *la proporción de los gastos de los ingresos por ventas que corresponda a investigación y desarrollo no será inferior a la proporción obligatoria;*
3. *la proporción de los ingresos totales de la empresa que corresponda a productos o servicios de alta tecnología no será inferior a la proporción obligatoria;*
4. *la proporción del personal total de la empresa que sea personal técnico no será inferior a la proporción obligatoria;*
5. *las demás condiciones obligatorias según las Medidas para la administración del sistema de identificación de empresas de alta tecnología.*

Las Medidas para la administración del sistema de identificación de empresas de alta tecnología y las Áreas clave de alta tecnología y nuevas tecnologías apoyadas por el Estado serán formuladas conjuntamente por los departamentos de tecnología, finanzas y fiscalidad del Consejo de Estado y entrarán en vigor una vez aprobadas por el Consejo de Estado».

(935) Las disposiciones antes mencionadas establecen claramente que el tipo reducido del impuesto de sociedades se reserva a «empresas de alta tecnología y nuevas tecnologías importantes que recibirán apoyo del Estado» que posean derechos de propiedad intelectual e industrial claves y cumplan determinadas condiciones, como «pertenecer a las áreas clave de alta tecnología y nuevas tecnologías apoyadas por el Estado».

(936) De conformidad con el artículo 11 de las Medidas administrativas para el reconocimiento de empresas de alta tecnología, para ser reconocida como empresa de alta tecnología, una empresa debe cumplir simultáneamente determinadas condiciones, entre ellas: «que haya obtenido la propiedad de los derechos de propiedad intelectual e industrial, que desempeña un papel central en la prestación de asistencia técnica a sus principales productos (servicios), a través de investigaciones independientes, transferencias, ayudas directas, fusiones y adquisiciones, etc.» y «que la tecnología que desempeñe un papel central en la prestación de asistencia técnica a sus principales productos (servicios) se encuentre dentro del rango predeterminado en los “campos de alta tecnología apoyados por el Estado”».

(937) Los campos clave de alta tecnología apoyados por el Estado están recogidos en el «Catálogo de los campos de alta tecnología apoyados por el Estado», de 2016. Este catálogo, en el capítulo I, «Información electrónica», punto 4, «Tecnologías de la comunicación», menciona claramente los campos «red de transmisión óptica» y «tecnología de sistemas de transmisión óptica», que incluyen los cables de fibra ópticas, como campos de alta tecnología apoyados por el Estado.

(938) Las empresas que se benefician de esta medida tienen que presentar su declaración del impuesto de sociedades con los correspondientes anexos. El importe real del beneficio se consigna en la declaración de impuestos.

b) Constataciones de la investigación

(939) La Comisión constató que las empresas de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra podían considerarse empresas de alta tecnología durante el período de investigación y, por lo tanto, disfrutaban de tipos reducidos sobre el impuesto de sociedades, del 15 %.

c) Beneficio

(940) La Comisión consideró que la compensación fiscal en cuestión constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos sacrificados por las autoridades chinas que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

d) Especificidad

(941) Esta subvención es específica a tenor del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que la propia legislación limita la aplicación de este régimen exclusivamente a las empresas que operan en ciertas áreas prioritarias de alta tecnología que el Estado determina. La industria de BEV es una de estas áreas prioritarias de alta tecnología.

(942) Además de la reducción del impuesto de sociedades basada en la condición de empresa de alta tecnología, los fabricantes de NEV (incluidos los BEV) pueden optar a una reducción de dicho impuesto del 15 % también sobre la base de criterios relacionados con su ubicación física. En particular, si una empresa está situada en la región occidental, el impuesto de sociedades podrá pagarse al tipo reducido del 15 %.

(943) Así pues, la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a determinados sectores y regiones geográficas.

e) Cálculo del importe de la subvención

(944) El importe de la subvención sujeta a derechos compensatorios se calculó en términos del beneficio obtenido por los receptores durante el período de investigación. Este beneficio se calculó como la diferencia entre el impuesto total pagadero de conformidad con el tipo impositivo normal y el importe total pagadero con el tipo impositivo reducido.

(945) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,36 % para el grupo BYD.

2) *Deducción preferente antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo*

(946) Esta compensación fiscal por investigación y desarrollo permite a las empresas beneficiarse de un trato fiscal preferente por sus actividades de I+D en determinadas áreas de alta tecnología declaradas prioritarias por el Estado, a partir de determinados umbrales de gasto en I+D.

(947) Más concretamente, los gastos de I+D incurridos por una empresa cuando lleve a cabo cualquier actividad de I+D, se deducirá un 100 % adicional del importe de los gastos de I+D realmente incurridos antes del pago de impuestos, además de la deducción de los gastos reales según lo prescrito, a partir del 1 de enero de 2023, siempre que dichos gastos no se conviertan en activos intangibles y se incluyan en los beneficios y pérdidas actuales.

(948) Si dichos gastos se han convertido en activos intangibles, dichos gastos podrán amortizarse al tipo del 200 % de los costes de los activos intangibles antes del pago de impuestos a partir del 1 de enero de 2023.

a) Base jurídica

(949) La base jurídica de este programa la constituyen el artículo 30, apartado 1, de la LIS y el artículo 95 de sus normas de aplicación, y las siguientes disposiciones:

- Anuncio de la Administración Tributaria del Estado sobre cuestiones relativas al alcance de la atribución de la deducción ponderada antes de impuestos de los gastos de I+D (Anuncio n.º 40 de 2017);
- Anuncio del Ministerio de Hacienda y Administración Tributaria del Estado sobre la mejora de las políticas relativas a la deducción ponderada antes de impuestos de los gastos de I+D (Anuncio n.º 7 de 2023);

b) Constataciones de la investigación

(950) La Comisión constató que las empresas de los grupos incluidos en la muestra disfrutaban de una deducción adicional sobre los gastos de investigación y desarrollo derivados de la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías, nuevos productos y nuevas técnicas.

c) Beneficio

(951) La Comisión consideró que la compensación fiscal en cuestión constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos sacrificados por las autoridades chinas que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

d) Especificidad

(952) Esta subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que la propia legislación limita la aplicación de esta medida exclusivamente a las empresas que incurren en gastos en I+D en ciertas áreas prioritarias de alta tecnología determinadas por el Estado, como el sector de los BEV. Así pues, la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a determinados empresas y sectores.

e) Cálculo del importe de la subvención

(953) El importe de la subvención sujeta a derechos compensatorios se calculó en términos del beneficio obtenido por los receptores durante el período de investigación. Este beneficio se calculó como la diferencia entre el importe del impuesto total pagadero de conformidad con el tipo impositivo normal y el impuesto total pagadero después de la deducción adicional del 100 % de los gastos reales en I+D.

(954) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,57 % para el grupo BYD, del 0,03 % para el grupo Geely y del 1,53 % para el grupo SAIC.

3) *Exención de dividendos entre empresas residentes elegibles*

(955) La LIS ofrece ventajas en el impuesto de sociedades a las empresas dedicadas a industrias o proyectos cuyo desarrollo esté específicamente apoyado y fomentado por el Estado y, en particular, exime del impuesto a los ingresos procedentes de la inversión en capital, tales como los dividendos y las primas, entre empresas residentes elegibles.

a) Base jurídica

(956) La base jurídica de este programa la constituye el artículo 26, apartado 2, de la LIS de la República Popular China, junto con sus normas de aplicación.

(957) El artículo 25 de la LIS, que sirve de introducción al capítulo IV, «Políticas fiscales preferenciales», dispone que «el Estado ofrecerá ventajas en el impuesto de sociedades a las empresas dedicadas a industrias o proyectos cuyo desarrollo esté específicamente apoyado y fomentado por el Estado». Además, el artículo 26, apartado 2, especifica que la exención fiscal es aplicable a los ingresos obtenidos de las inversiones de capital entre «empresas residentes elegibles», lo que parece limitar su ámbito de aplicación únicamente a determinadas empresas residentes.

b) Constataciones de la investigación

(958) La Comisión constató que algunas de las empresas incluidas en la muestra se habían beneficiado de una exención fiscal sobre los ingresos por dividendos entre empresas residentes elegibles.

c) Beneficio

(959) La Comisión consideró que este régimen constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos sacrificados por las autoridades chinas que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

d) Especificidad

(960) Esta subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que la propia legislación limita la aplicación de esta exención exclusivamente a las empresas residentes elegibles que cuentan con el apoyo principal del Estado y cuyo desarrollo es fomentado por este. Así pues, la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a determinados empresas y sectores.

e) Cálculo del importe de la subvención

(961) La Comisión ha calculado el importe de la subvención aplicando el tipo impositivo normal a los ingresos por dividendos que se hayan deducido de la renta imponible.

(962) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,17 % para el grupo Geely y del 1,09 % para el grupo SAIC.

4) *Amortización acelerada de los equipos utilizados por las empresas de alta tecnología*

(963) De conformidad con el artículo 32 de la LIS, «cuando la amortización acelerada de los activos fijos de una empresa sea realmente necesaria debido al progreso tecnológico o a otras razones, podrá reducirse el número de años de amortización o se podrá adoptar el método de la amortización acelerada».

a) Base jurídica

(964) La base jurídica de este programa la constituyen el artículo 32 de la LIS de la República Popular China, junto con el artículo 98 de sus normas de aplicación, y las siguientes disposiciones:

- Comunicación del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre la mejora de las políticas del impuesto de sociedades para la amortización acelerada de activos fijos (Comunicación n.º 106 de 2015);
- Anuncio sobre cuestiones relativas a la mejora de las políticas del impuesto sobre sociedades para la amortización acelerada de activos fijos (Anuncio de la Administración Tributaria del Estado n.º 68 de 2015);
- Comunicación del Ministerio de Hacienda y la Administración Tributaria del Estado sobre las políticas pertinentes del impuesto de sociedades para la deducción de equipos e instrumentos (Comunicación n.º 54 de 2018);
- Anuncio de la Administración Tributaria del Estado sobre la aplicación de las políticas pertinentes del impuesto sobre sociedades para la deducción de equipos e instrumentos (Anuncio de la Administración Tributaria del Estado n.º 46 de 2018);
- Anuncio del Ministerio de Hacienda y la Administración Tributaria del Estado sobre la ampliación del ámbito de aplicación de las políticas preferenciales sobre la amortización acelerada de activos fijos (Anuncio n.º 66 de 2019);
- Anuncio del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre la ampliación del período de aplicación de determinadas políticas fiscales preferenciales (Anuncio n.º 6 del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado en 2021);
- Anuncio del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre las políticas pertinentes del impuesto sobre sociedades para la deducción de equipos e instrumentos (Anuncio del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado n.º 37 en 2023)

(965) Según la Comunicación sobre las políticas de desgravación de equipos y aparatos por lo que respecta al impuesto de sociedades (Cai Shui n.º 54 [de 2018]), «cuando el valor unitario de un equipo o aparato adquirido por una empresa durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2020 no supere los 5 millones CNY, la empresa podrá incluir dicho valor en el coste y los gastos del período actual a tanto alzado para su deducción al calcular su renta imponible, y ya no será necesario calcular la amortización anualmente». Esta legislación no se dirige específicamente a ningún sector.

(966) Por lo que se refiere a los activos con un valor unitario superior a 5 millones CNY, siguen aplicándose la Comunicación sobre el ajuste de las políticas del impuesto de sociedades aplicables a la amortización acelerada de los activos fijos (Cai Shui n.º 75 de 2014) y la Comunicación sobre los nuevos ajustes de las políticas del impuesto de sociedades aplicables a la amortización acelerada de los activos fijos (Cai Shui n.º 106 de 2015). De acuerdo con dichas comunicaciones, los activos fijos adquiridos por las empresas pertenecientes a diez industrias clave pueden optar por el método de la amortización acelerada.

b) Constataciones de la investigación

(967) La Comisión estableció que, durante el período de investigación, los grupos incluidos en la muestra no aplicaron una amortización acelerada a los activos con un valor unitario superior a 5 millones CNY. Por consiguiente, dado que esos activos no estaban sujetos a las dos comunicaciones mencionadas (Cai Shui n.º 75 de 2014 y Cai Shui n.º 106 de 2015), la Comisión constató que los productores exportadores no se beneficiaron de subvenciones sujetas a medidas compensatorias.

5) *Deducción de ingresos por transferencia de tecnología*

(968) La compensación fiscal por transferencia de tecnología da derecho a las empresas a un trato fiscal preferencial por sus actividades de exportación. Bajo este régimen, el 50 % de los ingresos obtenidos de la venta de la tecnología en el extranjero es deducible de la base del impuesto de sociedades, limitado hasta el nivel de equilibrio.

a) *Base jurídica*

(969) La base jurídica de este programa es el artículo 27 de la LIS de la República Popular China, así como:

— Comunicación de la Administración Tributaria del Estado sobre cuestiones relativas a la exención y reducción del impuesto de sociedades sobre los ingresos procedentes de la transferencia de tecnología (Comunicación n.º 212 de 2009).

b) *Constataciones de la investigación*

(970) La Comisión constató que uno de los grupos incluidos en la muestra se benefició de una deducción del impuesto sobre la renta por la «tecnología transferida» al extranjero.

c) *Beneficio*

(971) La Comisión consideró que este régimen constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos sacrificados por las autoridades chinas que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

d) *Especificidad*

(972) La subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a) y del artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base, ya que la legislación con arreglo a la cual opera la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a las empresas que participan en la transferencia de tecnología y en función de los resultados de las exportaciones.

e) *Cálculo del importe de la subvención*

(973) La Comisión ha calculado el importe de la subvención aplicando el tipo impositivo normal a los ingresos por transferencia de tecnología que se hayan deducido de la renta imponible.

(974) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,05 % para el grupo Geely.

6) *Exención del impuesto sobre el consumo de baterías*

(975) La exención del impuesto sobre el consumo de baterías da derecho a los fabricantes de BEV que compraron determinadas baterías a una exención del impuesto sobre el consumo normalmente aplicable del 4 %. Este régimen se limita a ciertos productos, incluidas las baterías de litio.

a) *Base jurídica*

(976) La base jurídica del programa puede consultarse en los siguientes documentos:

— Circular del Ministerio de Hacienda y de la Administración Tributaria del Estado sobre la imposición del impuesto sobre el consumo de baterías y revestimientos (n.º 16 de 2015) (en lo sucesivo, «circular sobre las baterías»);

— Anuncio de la Administración Tributaria del Estado sobre cuestiones relativas a la Administración de la Imposición del Impuesto sobre el Consumo de Baterías y Revestimientos (Anuncio n.º 5 de 2015);

— Anuncio de la Administración Tributaria del Estado sobre Aclaraciones relativas a la Imposición del Impuesto sobre el Consumo de Baterías y Revestimientos (Anuncio n.º 95 de 2015).

(977) De acuerdo con la circular sobre baterías, las baterías quedaron sujetas al impuesto sobre el consumo al tipo aplicable del 4 %. Sin embargo, ciertos tipos de baterías, como las baterías primarias de litio y las baterías de iones de litio, estaban exentas de dicho impuesto al consumo.

(978) Dicha circular se publicó originalmente para promover la conservación de la energía y la protección del medio ambiente.

b) Constataciones de la investigación

(979) La Comisión constató que al menos un grupo incluido en la muestra disfrutaba de una exención del 4 % del impuesto sobre el consumo en sus compras de baterías.

c) Beneficio

(980) La Comisión consideró que este régimen constituye una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos sacrificados por las autoridades chinas que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

d) Especificidad

(981) Esta subvención es específica a tenor del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que la propia legislación limita la aplicación de esta medida exclusivamente a determinadas baterías, como las baterías primarias de litio y las baterías de iones de litio. La investigación también reveló que estas baterías se utilizan principalmente en el sector de los BEV. Así pues, la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a determinados empresas y sectores.

e) Cálculo del importe de la subvención

(982) El importe de la subvención sujeta a derechos compensatorios se calculó en términos del beneficio obtenido por los receptores durante el período de investigación. Este beneficio se calculó sobre la base del valor de las baterías adquiridas durante el período de investigación a las que se aplicó el impuesto sobre el consumo normalmente aplicable del 4 %.

(983) Teniendo en cuenta la metodología utilizada para calcular el importe de la subvención correspondiente al suministro de baterías por una remuneración inferior a la adecuada, tal como se describe en la sección 3.7.2, no se calculó ningún importe de la subvención para los productores de BEV no integrados.

(984) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 1,37 % para el grupo BYD.

7) *Subvenciones en relación con empresas que no cooperaron (grupo SAIC)*

(985) Como se describe en la sección 3.3.2.2 y en el considerando 336, algunas empresas vinculadas del grupo SAIC no respondieron al cuestionario, aunque el alcance de sus actividades normalmente les habría exigido que presentaran una respuesta al cuestionario basada en las instrucciones contenidas en el cuestionario y en la nota posterior al expediente en la que se aclaraban las actividades que requerían la presentación de una respuesta al cuestionario ⁽⁴¹⁶⁾.

(986) A falta de respuesta de determinadas empresas vinculadas que participan en actividades de investigación y desarrollo (I+D) y en el suministro de determinadas piezas y componentes enumerados en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles para estas empresas. En particular, la Comisión se basó en su evaluación sobre las subvenciones concedidas a empresas similares del otro productor exportador incluido en la muestra no integrado verticalmente para determinar el nivel de subvención.

(987) Por lo que se refiere a las empresas de I+D, el grupo SAIC respondió al cuestionario para una empresa vinculada que participaba en tales actividades. La Comisión identificó otra empresa vinculada que participaba en las mismas actividades. Sin embargo, el grupo SAIC se negó a proporcionar una respuesta al cuestionario para esta empresa. Como consecuencia, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles.

⁽⁴¹⁶⁾ Nota para el expediente: Las empresas vinculadas deben presentar una respuesta al cuestionario. (t23.005730).

- (988) Dado que la Comisión solo pudo verificar parcialmente la información facilitada por la empresa vinculada de I+D, la Comisión consideró que las conclusiones relativas a esta empresa no eran representativas. Por lo tanto, la Comisión decidió basarse en el importe de la subvención establecido para las empresas de I+D verificadas del grupo Geely. En el caso del grupo Geely, todas las empresas con actividades relacionadas con la I+D relativas al producto investigado proporcionaron una respuesta al cuestionario que pudo verificarse posteriormente. Por consiguiente, la Comisión decidió basar sus conclusiones para el grupo SAIC en el importe de la subvención establecida para las empresas de I+D verificadas del grupo Geely. Los importes de las subvenciones estaban relacionados con los siguientes regímenes: financiación preferente, tal como se describe en la sección 3.5, programas de subvenciones descritos en la sección 3.6, concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, tal como se describe en la sección 3.7.1, e ingresos no percibidos mediante un programa de exención y reducción fiscales, tal como se describe en la sección 3.8. Estos importes se añadieron al resultado global de la subvención del grupo SAIC.
- (989) Algunas empresas vinculadas del grupo SAIC implicadas en el suministro de insumos (excluidas las baterías y sus componentes) no respondieron al cuestionario. En primer lugar, la Comisión tuvo en cuenta los importes de las subvenciones constatadas para los proveedores vinculados de baterías y sus componentes. Sin embargo, teniendo en cuenta la proporción que representan estos productos en el coste total de producción en comparación con la de las piezas suministradas por las empresas vinculadas que no respondieron al cuestionario, la Comisión consideró que dichas empresas no eran representativas. A continuación, la Comisión recurrió a la información verificada relativa a las empresas que suministraban insumos, excluidas las baterías y sus componentes, y consideró que el importe de la subvención establecido para el único proveedor vinculado⁽⁴¹⁷⁾ que se verificó en esta fase del procedimiento constituía una base razonable para sus conclusiones teniendo en cuenta sus actividades (suministro de insumos) y la proporción que estos productos representaban en el coste total de la producción. Los importes de las subvenciones estaban relacionados con los siguientes regímenes: financiación preferente, tal como se describe en la sección 3.5, programas de subvenciones descritos en la sección 3.6, concesión de derechos de uso del suelo por una remuneración inferior a la adecuada, tal como se describe en la sección 3.7.1. Estos importes se añadieron al resultado global de la subvención del grupo SAIC.

3.9. Otros regímenes

- (990) El memorándum sobre la suficiencia de las pruebas también enumeraba otros regímenes para los que existían pruebas suficientes que demostraban la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias disponibles para los productores de BEV. En el transcurso de la investigación, la Comisión también obtuvo información sobre programas adicionales en beneficio de los productores exportadores incluidos en la muestra, que también pueden estar sujetos a medidas compensatorias. Sin perjuicio de su sujeción a medidas compensatorias, la Comisión decidió provisionalmente no emitir conclusiones sobre estos programas en esta fase. La lista de dichos programas incluye, entre otras cosas:
- Suministro de energía a cambio de una remuneración inferior a la adecuada;
 - Suministro de otras materias primas para la producción de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada;
 - Seguros en condiciones preferenciales: seguro de crédito a la exportación
 - Subvenciones en el marco de la medida para la Administración Paralela del Consumo Medio de Combustible de las Empresas (CAFC) y Créditos para Vehículos Propulsados con Energías Alternativas de las empresas de turismos (la «Medida de Créditos Paralelos»)
 - Exención del impuesto sobre el consumo, exención del derecho de matriculación y otras subvenciones en efectivo para los productores de BEV;
 - Exenciones del IVA y reducciones de los aranceles de importación por la utilización de equipos y tecnología importados y reducciones del IVA sobre equipos de producción nacional;
 - Desgravaciones de impuestos a la exportación
- (991) La Comisión se reserva el derecho de seguir investigando la sujeción a medidas compensatorias de estos regímenes y de emitir conclusiones hasta que se den a conocer las conclusiones definitivas de la presente investigación o, posteriormente, en el contexto de una reconsideración con arreglo al artículo 19 del Reglamento de base.

⁽⁴¹⁷⁾ Este proveedor no opera en el suministro de baterías, por lo que no existe solapamiento de suministro de baterías a una remuneración inferior a la adecuada descrita en la sección 3.7.2.

3.10. Conclusión sobre la existencia de subvenciones

- (992) Sobre la base de la información disponible, de conformidad con las disposiciones del Reglamento de base, la Comisión calculó el importe de las subvenciones sujetas a derechos compensatorios para los productores exportadores incluidos en la muestra examinando cada subvención o cada programa de subvenciones y sumó estas cifras para calcular el importe total de la subvención concedida a cada productor exportador durante grupo el período de investigación. Para calcular las subvenciones globales que se indican a continuación, la Comisión calculó en primer lugar el porcentaje de la subvención, que es la expresión del importe de la subvención como porcentaje del volumen total de negocios de la empresa. Este porcentaje se utilizó después para calcular la subvención asignada durante el período de investigación a las exportaciones a la Unión del producto afectado. A continuación, se calculó el importe de la subvención por pieza del producto afectado exportado a la Unión durante el período de investigación y los márgenes calculados más abajo como porcentaje del valor de coste, seguro y flete (CIF) de las mismas exportaciones por pieza.
- (993) De conformidad con el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de base, el importe total de subvención para los productores exportadores que cooperaron y que no fueron incluidas en la muestra se calculó a partir del importe total medio ponderado de las subvenciones sometidas a derechos compensatorios establecido para los productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra, con exclusión de los importes desdénables y de los importes de las subvenciones establecidos en las circunstancias referidas en el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base. Sin embargo, la Comisión no ignoró los resultados parcialmente basados en los datos disponibles para determinar dichos importes. En realidad, la Comisión considera que los datos disponibles y utilizados en esos casos no afectaban sustancialmente a la información necesaria para determinar de modo razonables el importe de la subvención, de modo que los exportadores a los que no se pidió cooperar en la investigación no se verán perjudicados por este enfoque ⁽⁴¹⁸⁾.
- (994) Dado el alto grado de cooperación de los productores exportadores chinos y la representatividad de la muestra también en términos de admisibilidad de las subvenciones, la Comisión consideró apropiado fijar el importe para «todas las demás empresas» en el nivel más elevado impuesto a las empresas que se incluyeron en la muestra. Ese importe para «todas las demás empresas» se aplicó a las empresas que no cooperaron en la investigación.

Empresa	Importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias
Grupo 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	
Grupo 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⁾ Véase también, *mutatis mutandi*, WT/DS294/AB/RW, «EE. UU. — Reducción a cero (artículo 21.5 del ESD)», Informe del Órgano de Apelación de 14 de mayo de 2009, apartado 453.

Empresa	Importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Grupo SAIC:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
Otras empresas que cooperaron	20,8 %
Todas las demás empresas	37,6 %

4. PERJUICIO

4.1. Definición de la industria de la Unión y de la producción de la Unión

- (995) El producto similar fue fabricado por unos diez grupos de productores de la Unión, algunos de los cuales lo fabricaron en varias entidades jurídicas, durante el período de investigación. La mayoría de estas empresas son fabricantes de equipos originales de vehículos con motor de combustión interna («ICE») que están en transición a la producción de BEV tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/631⁽⁴¹⁹⁾, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y furgonetas nuevos. Otras empresas son productores puros de BEV. Conjuntamente, constituyen «la industria de la Unión» en el sentido del artículo 4, apartado 1, del Reglamento de base.
- (996) La transición del mercado de la Unión de los vehículos ICE a los BEV representa un factor pertinente en este caso que afecta a una serie de indicadores relacionados con el estado de la industria. La transición de los vehículos ICE a BEV implica inversiones iniciales, así como inversiones continuas, y costes elevados en un nuevo mercado en desarrollo con un consumo en rápido aumento. La industria de la Unión empezó a invertir en electrificación antes de 2020⁽⁴²⁰⁾. Como se muestra en el cuadro 10, los productores de la Unión incluidos en la muestra invirtieron 2 000 millones EUR al año durante el período considerado, mientras que las inversiones totales para la transición a la electrificación se estiman en 170 000 millones EUR, como se indica en el considerando 1092. El análisis de todos los factores económicos que influyen en la situación de la industria de la Unión debe llevarse a cabo teniendo debidamente en cuenta la naturaleza de la industria de la Unión en esta transición. Por lo tanto, las tendencias resultantes pueden verse afectadas y seguir un patrón diferente al observado en situaciones de otras industrias más maduras.
- (997) Se determinó que la producción total de la Unión durante el período de investigación fue de aproximadamente 1,6 millones de unidades. La Comisión estableció esta cifra sobre la base de Prodcorn⁽⁴²¹⁾ y la cotejó con todas las demás fuentes de información disponibles sobre la industria de la Unión. Esto incluyó respuestas de muestreo y datos disponibles públicamente sobre la producción de sitios web del grupo.
- (998) Algunos de los productores de la Unión también fabricaron el producto investigado en el país en cuestión durante el período considerado en empresas en participación con empresas chinas. Estos grupos productores (BMW, Renault y Mercedes-Benz) importaron el producto en cuestión de China en ese período. De hecho, durante el período de investigación, cada uno de esos grupos de productores de la Unión importó principalmente un modelo de BEV de China y, por lo tanto, complementó su cartera de BEV que fabricaba en la Unión y vendía en el mercado de la Unión. Estos productores importaron una cantidad de alrededor del [4,7-5,7] % del consumo de la Unión en el período de investigación, como se explica en el cuadro 12. Tesla también importó cantidades significativas de BEV de China. Volvo, propiedad de la empresa china Geely, no importó BEV con la marca Volvo de China durante el período de investigación. Sin embargo, su accionista, Geely, exportó BEV de China a la Unión bajo diferentes marcas.

⁽⁴¹⁹⁾ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

⁽⁴²⁰⁾ <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/>.

⁽⁴²¹⁾ Los datos de producción para 2023 estarán a disposición del público el 1 de julio de 2024.

- (999) Al definir la industria de la Unión y la producción de la Unión, la Comisión no se centró en las marcas o los grupos de fabricantes de equipos originales, sino en el origen de la producción de BEV. Por lo tanto, la Comisión incluyó toda la producción de BEV de la Unión (es decir, BEV creados o fabricados en la Unión) en sus análisis del perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión.

4.2. Determinación del mercado pertinente de la Unión

- (1000) Teniendo en cuenta que no existía un mercado cautivo significativo para los BEV, la Comisión analizó todos los indicadores económicos relativos a la industria de la Unión sobre la base de los datos del mercado libre.

4.3. Consumo de la Unión

- (1001) La Comisión estableció el consumo de la Unión sobre la base tanto del consumo aparente como del consumo real.
- (1002) El consumo aparente tuvo en cuenta las ventas totales de la industria de la Unión en el mercado de la Unión notificadas por la Agencia Europea de Medio Ambiente ⁽⁴²²⁾ (AEMA) para 2020, 2021 y 2022, y notificadas por S&P Global Mobility ⁽⁴²³⁾ para el período de investigación, ya que la AEMA aún no había puesto esta información a disposición del público en el momento de la publicación del presente Reglamento, así como los datos aduaneros de las importaciones de los Estados miembros. Se recogieron datos aduaneros de ocho Estados miembros con grandes volúmenes de importaciones y los mayores puertos marítimos regionales: Bélgica, Alemania, España, Francia, Italia, Países Bajos, Eslovenia y Suecia. Un examen detallado de estos datos permitió distinguir entre las importaciones de BEV (aclaradas en el considerando 184) y las importaciones de otros bienes como cuatriciclos, ciclomotores eléctricos, etc. Otros Estados miembros solo notificaron volúmenes muy reducidos de importaciones y su precio medio, muy bajo, indicó que, en general, eran otros productos fuera de la definición del producto. Por lo tanto, los datos de estos ocho Estados miembros se aceptaron de forma conservadora como un indicador exacto de las importaciones de BEV.
- (1003) Cabe señalar que, como se explica en el considerando 1084, la industria de la Unión trabaja principalmente por encargo y, por lo tanto, su volumen de ventas equivale estrechamente al número de matriculaciones de BEV fabricados en la Unión.
- (1004) El consumo real tuvo en cuenta todos los BEV matriculados en el mercado de la Unión notificados por la ACEA.
- (1005) Cabe señalar que tanto la AEMA como la ACEA comunican el número total de matriculaciones de todos los BEV en la Unión. Al comparar los datos, hay una diferencia muy pequeña entre las dos fuentes, que oscila entre el -0,34 y el 1,15 % durante el período considerado.
- (1006) El consumo de la Unión evolucionó de la manera siguiente:

Cuadro 1.

Consumo de la Unión (unidades)

	2020	2021	2022	Período de investigación
Consumo aparente de la Unión	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Índice	100	163	209	300
Consumo real de la Unión (matriculaciones de BEV) ⁽¹⁾	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

⁽⁴²²⁾ https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%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%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

⁽⁴²³⁾ <https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html>.

	2020	2021	2022	Período de investigación
<i>Índice</i>	100	163	209	282
BEV matriculados como porcentaje de todas las matriculaciones de turismos ⁽¹⁾	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
<i>Índice</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. Cabe señalar que los datos comunicados por ACEA difieren ligeramente de una fuente a otra.

(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/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Fuente: S&P Global Mobility, AEMA, ACEA y datos aduaneros de los Estados miembros

- (1007) El consumo aparente y real en el mercado de la Unión aumentó un 200 % y un 182 %, respectivamente, durante el período considerado. Este aumento refleja una transición progresiva del mercado de turismos de la Unión de los vehículos ICE a los BEV.
- (1008) La diferencia entre las cifras de consumo real y aparente representa el alcance de las existencias en el mercado de la Unión. Estas existencias no se identificaron en cantidades significativas para los productores de la Unión, ya que estos producen principalmente sobre la base de pedidos, como se explica en el considerando 1084, por lo que se atribuyeron principalmente a las existencias de vehículos importados.
- (1009) El aumento del número de BEV matriculados como porcentaje de todas las matriculaciones de turismos muestra una transición progresiva del mercado de la Unión de los turismos ICE a los BEV.

4.4. Importaciones procedentes del país afectado

4.4.1. Volumen y cuota de mercado de las importaciones procedentes del país afectado

- (1010) La Comisión estableció el volumen de las importaciones sobre la base de los datos aduaneros de los Estados miembros, así como del número de matriculaciones de BEV importados. Esas importaciones se basaron en el país de origen. La cuota de mercado de las importaciones se estableció sobre la base de a) el volumen de las importaciones reales o b) la matriculación de vehículos importados como porcentaje de a) los datos de consumo aparente o b) el consumo real, respectivamente, como se muestra en el cuadro 1.
- (1011) Las importaciones en la Unión procedentes del país afectado sobre la base de los datos aduaneros de los Estados miembros evolucionaron como sigue:

Cuadro 2a.

Volumen de importación en unidades y cuota de mercado

	2020	2021	2022	Período de investigación
Volumen de las importaciones procedentes del país afectado (unidades)	21 243	134 952	256 712	412 425
<i>Índice</i>	100	635	1 208	1 941
Cuota de mercado	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
<i>Índice</i>	100	390	579	648

Fuentes: Datos aduaneros de los Estados miembros

- (1012) El volumen real de las importaciones procedentes de China aumentó un 1 841 % durante el período considerado.
- (1013) La cuota de mercado de las importaciones procedentes de China aumentó del 3,9 % en 2020 al 25,0 % en el período de investigación, un aumento de más del 500 % o aproximadamente 21 puntos porcentuales.
- (1014) El volumen de las importaciones en la Unión procedentes del país afectado, basado en el número de matriculaciones, evolucionó como sigue:

Cuadro 2b.

Volumen de importación en unidades y cuota de mercado

	2020	2021	2022	Período de investigación
Matriculaciones tras la importación del país afectado (unidades)	18 934	132 768	246 090	346 345
Índice	100	701	1 300	1 829
Cuota de mercado	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Índice	100	430	623	649

Fuentes: EEA y S&P Global Mobility

- (1015) El número de matriculaciones tras la importación desde el país afectado aumentó de menos de 19 000 unidades en 2020 a más de 340 000 unidades en el período de investigación. Esto representa un incremento del 1 729 % durante el período considerado.
- (1016) Sobre esta base, la cuota de mercado de las importaciones procedentes de China aumentó del 3,5 % en 2020 al 22,8 % en el período de investigación, un aumento de más del 500 % o más de 19 puntos porcentuales.
- (1017) La diferencia entre el volumen de las importaciones reales y la matriculación tras la importación procedente de China (alrededor de 66 000 unidades) revela existencias sustanciales en el mercado de la Unión de BEV de origen chino. Los productores exportadores incluidos en la muestra aportaron pruebas adicionales de existencias, que revelaron unas existencias de alrededor de 63 000 unidades al final del período de investigación. Teniendo en cuenta a los productores exportadores chinos no incluidos en la muestra, la Comisión estimó que las existencias reales, listas para la venta en el mercado de la Unión, probablemente alcanzaron las 66 000 unidades. Esto representaría alrededor del 4,3 % del consumo en el mercado de la Unión (matriculaciones) en el período de investigación o alrededor del 19 % del volumen de matriculaciones tras las importaciones procedentes de China durante el mismo período.

4.4.2. *Precios de las importaciones procedentes del país afectado, subcotización y contención de los precios*

- (1018) La Comisión estableció los precios de las importaciones basándose en los datos aduaneros de los Estados miembros.
- (1019) El precio medio ponderado de las importaciones en la Unión procedentes del país afectado evolucionó de la manera siguiente:

Cuadro 3.

Precios de importación (EUR/unidad)

	2020	2021	2022	Período de investigación
China	28 154	24 510	26 441	25 269
Índice	100	87	94	90

Fuente: Datos aduaneros de los Estados miembros

- (1020) Los precios de las importaciones chinas en el mercado de la Unión disminuyeron un 10 % durante el período considerado.
- (1021) Sin embargo, este avance debería analizarse también en el contexto de una mezcla en cambio constante de modelos de BEV importados de China, ya que las importaciones aumentaron durante el período considerado, según se muestra en los cuadros 2a y 2b.
- (1022) Con el fin de hacer una comparación ecuánime entre los productos importados y los productos similares fabricados por la industria de la Unión, la Comisión utilizó un sistema de categorización de productos (NCP) que tuvo en cuenta las características clave de los BEV que incidieron en el precio de venta de la industria de la Unión, como la longitud, la autonomía, la potencia y el tipo de tracción a las ruedas ⁽⁴²⁴⁾ ⁽⁴²⁵⁾. A este respecto, si bien los BEV son productos complejos, con un gran número de atributos y características distintos (incluso los vehículos que se comercializan con un único nombre de modelo comercial pueden ofrecerse en una amplia gama de configuraciones, también en función de la elección por parte del cliente de los atributos que se ofrecen como opción), esto no significa que todos estos atributos distintos tengan un impacto significativo en el precio y, por lo tanto, deben tenerse en cuenta al comparar los precios. La Comisión señaló que las partes interesadas no presentaron observaciones sobre la estructura del NCP.
- (1023) Para determinar la subcotización de los precios durante el período de investigación, la Comisión comparó los siguientes elementos:
- i. los precios de venta medios ponderados por tipo de producto que los productores de la Unión incluidos en la muestra cobraron a clientes no vinculados en el mercado de la Unión, ajustados, en caso necesario, al precio para el distribuidor; así como
 - ii. los correspondientes precios medios ponderados por tipo de producto de las importaciones de los productores chinos que cooperaron e incluidos en la muestra cobrados al primer cliente independiente en el mercado de la Unión, ajustados, en caso necesario, al precio para el distribuidor.
- (1024) La investigación reveló que, en este caso concreto, los canales de venta de los productores de la Unión y de los productores exportadores chinos son muy complejos y pueden incluir numerosos intermediarios entre el productor y el primer cliente no vinculado. La investigación puso de manifiesto que existen tres niveles comerciales diferentes (véase el considerando 1025) con al menos cuatro tipos de modelos de venta (véase el considerando 1027). Por consiguiente, la Comisión decidió, habida cuenta de las circunstancias específicas del presente asunto, determinar la existencia de una subcotización de precios a nivel del distribuidor (precio al distribuidor). De hecho, la Comisión estableció que este es el punto central en el que tiene lugar la competencia y en el que se realizan la mayoría de las transacciones de venta. Las ventas al distribuidor o a través del agente o a cuentas clave representan en torno al 95 % de las ventas totales de la industria de la Unión y en torno al 78 % de las ventas de los productores exportadores chinos. Además, no era necesaria ninguna distinción entre distribuidores vinculados y no vinculados, ya que la investigación confirmó que los precios a todos los distribuidores se situaban en condiciones de plena competencia.
- (1025) Los tres niveles principales de comercio son los siguientes:
- i. la entidad productora o la entidad importadora del exportador chino, que fabrica o importa BEV y los vende al siguiente nivel comercial, es decir, a una empresa nacional de ventas vinculada o a un distribuidor general no vinculado. Algunas entidades productoras tienen un «mercado nacional» (por lo general, país en el que se produce la producción o en el que está establecida la sede europea de la entidad importadora del exportador chino) en el que también desempeñan las funciones de una empresa nacional de venta .
 - ii. las empresas nacionales de ventas relacionadas con las entidades productoras o las entidades importadoras de los exportadores chinos que se centran en actividades de comercialización y ventas, teniendo en cuenta las especificidades del mercado en el que operan. Las empresas nacionales de ventas suelen existir en los principales mercados de las entidades productoras y distribuyen los BEV a través de su red de distribuidores relacionados y no relacionados (distribuidores o agentes). En los países en los que no existe una empresa nacional de ventas vinculada (normalmente países en los que se venden pequeñas cantidades), las ventas se realizan a través de un distribuidor general no vinculado (normalmente exclusivo para el país). Los distribuidores generales desempeñan funciones similares a las de las empresas nacionales de ventas y distribuyen los BEV a través de su red de distribuidores relacionados y no relacionados (distribuidores o agentes).

⁽⁴²⁴⁾ Cuando se observó que múltiples atributos estaban estrechamente vinculados no solo con el precio, sino también entre sí, la Comisión consideró mantener en el NCP solo uno de estos atributos. Por ejemplo, al haber incluido ya la gama en el NCP, no se consideró significativo añadir también la capacidad de la batería, dado que ambas están estrechamente vinculadas.

⁽⁴²⁵⁾ A pesar de la conclusión de que una segmentación del mercado no es adecuada en este caso, la Comisión señaló que la longitud está estrechamente asociada a los segmentos definidos en las categorías de vehículos más utilizadas (es decir, sobre la base de las letras A, B, C, etc.).

- iii. Redes de distribución compuestas por distribuidores y agentes. Los distribuidores son las entidades que adquieren BEV de empresas nacionales de ventas y distribuidores generales y los venden al cliente final. Los agentes son empresas que realizan las mismas funciones que un distribuidor sin tomar posesión del vehículo en ningún momento. Son empresas que pueden actuar como distribuidoras de otros tipos de vehículos, como los vehículos ICE.
- (1026) En general, para cada país, la entidad productora / la entidad importadora del exportador chino o la empresa nacional de ventas fija el precio de venta al público recomendado por el fabricante, que es el precio que un fabricante recomienda a los minoristas para que vendan sus BEV. Sin embargo, en los países en los que no existe una entidad de ventas vinculada al productor, el distribuidor general no vinculado, que realiza funciones similares a las empresas nacionales de ventas, establece el precio de venta al público recomendado por el fabricante. El precio de venta al público recomendado por el fabricante se establece sobre la base del precio que el productor de la Unión cobra al distribuidor general no vinculado.
- (1027) Los principales modelos de ventas identificados son los siguientes:
- i. Modelo estándar de distribuidor: la entidad productora / la entidad importadora del exportador chino o la empresa nacional de ventas vende el BEV al distribuidor, quien lo vende al cliente final. El distribuidor a menudo recibe un descuento de la entidad productora. Por lo tanto, no es necesario ningún ajuste del precio neto del distribuidor. El precio pagado por el cliente final suele ser desconocido para la entidad productora, ya que los distribuidores negocian ese precio haciendo uso de su margen (diferencia entre el precio de venta al público recomendado por el fabricante y el precio del distribuidor).
 - ii. Modelo de agencia: el BEV se vende directamente al cliente desde la entidad productora / la entidad importadora del exportador chino o la empresa nacional de ventas. El intermediario de la venta es una entidad denominada «agente» que no asume la propiedad del vehículo, sino que negocia y cierra la venta. Por este trabajo el agente recibe una comisión. Estas entidades pueden ser las mismas empresas que normalmente actúan como distribuidores de otros tipos de automóviles. Realizan funciones similares a las del distribuidor. Por lo tanto, se obtuvo un precio comparable al precio para el distribuidor ajustando el precio final para el usuario final con la comisión del agente.
 - iii. Modelo de ventas de grandes flotas, que es específico para ciertas categorías de grandes clientes, como empresas de alquiler, entidades gubernamentales y grandes empresas privadas. Las entidades productoras / las entidades importadoras de los exportadores chinos o las empresas nacionales de ventas negocian y venden los BEV directamente. Se trata de ventas en volumen tanto para los productores de la Unión como para los productores exportadores chinos y se consideran similares al nivel de distribuidor, ya que se aplica un descuento al volumen de ventas.
 - iv. Modelo DG no vinculado: en este caso, para llegar a un precio de distribuidor, la Comisión añadió al precio de los distribuidores no vinculados una estimación de sus costes de GGA (utilizando como valor sustitutivo la media de GGA del productor de la Unión o de la empresa nacional de ventas del productor exportador en los demás países, que oscilaba entre el 0,5 y el 3,6 % para los productores de la Unión y entre el 2,1 y el 8 % para los productores exportadores). También se añadió un beneficio teórico del 3 % por las ventas a distribuidores generales no vinculados tanto por los productores de la Unión como por los productores exportadores. En el caso de los productores de la Unión, este ajuste afecta a alrededor del 5 % de su cantidad vendida, mientras que en el caso de los productores exportadores, el 22 % de la cantidad vendida.
 - v. Ventas en línea: determinados productores exportadores (y sus empresas nacionales de ventas) han vendido directamente en línea a clientes finales, incluidos particulares, sin la intermediación de un distribuidor o agente. Los precios de estas ventas no pudieron ajustarse a nivel de distribuidor en esta fase de la investigación, excepto para la asignación y deducción de recompensas monetarias por la consecución de objetivos específicos de volumen de ventas, proporcionados a empresas que realizan actividades de comercialización (por ejemplo, la explotación de salas de exposición y la prestación de servicios de conducción de pruebas) en la zona en la que se originaron dichas ventas en línea.
- (1028) La comparación de los precios se realizó, tipo por tipo, para transacciones en el mismo nivel comercial (precio para el distribuidor o equivalente), con los debidos ajustes en caso necesario como se ha expuesto anteriormente, y tras deducir rebajas y descuentos u otros incentivos por las ventas a empresas que operan a nivel de un distribuidor o agente. El resultado de esta comparación se expresó como porcentaje del volumen de negocio teórico de los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período de investigación.
- (1029) Puso de manifiesto que las importaciones en el mercado de la Unión procedentes del país afectado tenían un margen de subcotización medio ponderado del 12,7 %.
- (1030) Teniendo en cuenta que la competencia se basa en gran medida en el precio y que sus precios son muy transparentes (es decir, conocidos en el mercado), dicho margen se considera significativo.

- (1031) La correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión fue superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores. Se compararon dos NCP chinos con un NCP muy parecido al de la Unión. En ambos casos, el NCP de la Unión utilizado correspondía a especificaciones técnicas inferiores en comparación con el NCP chino, por lo que la comparación fue favorable al productor exportador chino.
- (1032) Además, cabe señalar que los precios de los BEV de BYD y SAIC incluyen una garantía para el BEV durante 7 años, mientras que la garantía de los BEV de la industria de la Unión solo era de 2 años. Por lo tanto, la subcotización constatada en el considerando 1029 está subestimada.
- (1033) Por lo que se refiere a la contención de los precios, la evolución de los precios de venta y de los costes unitarios de producción en la Unión durante el período considerado en el cuadro 7 pone de manifiesto una contención significativa de los precios. La industria de la Unión no pudo aumentar sus precios para cubrir costes. Esto se tradujo en que la industria de la Unión sufrió pérdidas en las ventas de BEV durante el período considerado.
- (1034) En particular, la Comisión constató que el precio de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra era un 30 % inferior al coste medio ponderado de producción de la industria de la Unión. Este indicador se estableció tipo por tipo.
- (1035) Un factor importante en esta contención de los precios fue que las matriculaciones tras la importación de BEV chinos subvencionados pudieron aumentar su volumen en un 1 729 % y alcanzar una cuota de mercado del 22,8 % en el período de investigación en comparación con 2020, como se muestra en el cuadro 2b. Estas ventas se realizaron principalmente a expensas de los productores de la Unión que estaban perdiendo cuota de mercado. Además, la contención de los precios también se explicó por las pruebas de demuestran que las importaciones chinas compiten con las ventas de la Unión independientemente del tipo de producto. Incluso si la Unión aumentara sus ventas de modelos más caros, estos también competirían con un tipo de BEV chino. Esto ha contribuido a que la industria de la Unión registre pérdidas de dos dígitos, como se muestra en el cuadro 10.
- (1036) La CCCME alegó que, en la comparación de precios, la Comisión debería tener en cuenta la marca del BEV. La CCCME alegó además que el valor de marca del productor impulsa los precios de venta y reventa del BEV y que los productores de BEV de la Unión pueden cobrar precios mucho más elevados por sus BEV en todos los segmentos sobre la base de su valor de marca.
- (1037) La Comisión señaló que la CCCME no explicó de qué forma la Comisión debía tener en cuenta la marca para la comparación de precios. Además, también señaló que cualquier valor de marca que pudieran tener los productores de la Unión se basaba en su larga y amplia experiencia en la fabricación de vehículos ICE, que no puede presumirse que se transfieran automáticamente a BEV. Esto se debe al hecho de que la electrificación cambia las reglas del juego en lo que respecta a la competencia no relacionada con los precios al desafiar las características tradicionales sobre las que los fabricantes de vehículos ICE han construido su ventaja competitiva. Los valores comunes utilizados por los fabricantes de automóviles incluyen el rendimiento, la eficiencia del combustible, la tecnología, la fiabilidad, la seguridad y el diseño. Sin embargo, estos atributos del producto están siendo desafiados por la adopción de tecnologías eléctricas. Por ejemplo, los BEV están redefiniendo el rendimiento debido a las características de los motores eléctricos. De todas las características, la gama es la más crítica debido al bajo rendimiento de los BEV frente a los vehículos ICE y la brecha sustancial entre los modelos de BEV en cuanto a la gama máxima. Además, el rápido crecimiento de Tesla es un claro ejemplo de que el valor de una marca construida sobre los vehículos ICE, o la falta de esta, tiene una importancia marginal en el éxito y el poder de fijación de precios en el mercado de los BEV. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (1038) La CCCME también alegó que, en la comparación de precios, la Comisión debería tener en cuenta los datos de todos los productores exportadores chinos incluidos en la muestra y de cualquier otro productor exportador chino que haya presentado solicitudes de examen individuales y, en particular, los de Tesla, ya que representaba aproximadamente el 50 % de las exportaciones de BEV a la Unión en el período de investigación.
- (1039) El margen de subcotización, así como todos los demás indicadores microeconómicos, se calculan sobre la base de los datos verificados notificados por los productores exportadores chinos incluidos en la muestra y los productores de la Unión incluidos en la muestra. Como se expuso en el considerando 49, Tesla no se incluyó en la muestra como productor exportador chino. Por consiguiente, los datos de este productor exportador que solicitó un examen individual no se incluyeron en el cálculo de la subcotización. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

- (1040) La empresa 24 alegó que el mercado de los BEV no era un mercado homogéneo por dos razones principales. En primer lugar, porque no existía un mercado de BEV independiente, ya que el mercado de BEV formaba parte del mercado de turismos, que incluía vehículos ICE, y los BEV competían con los vehículos ICE. En segundo lugar, porque el mercado de BEV se dividió en varios segmentos. La empresa 24 declaró que la segmentación del mercado era pertinente para una evaluación precisa de la situación de la industria de la Unión y, por lo tanto, la empresa 24 alegó que la Comisión debía diferenciar entre los diferentes segmentos del mercado de BEV. La empresa 24 especificó además que, si bien la UE clasifica los vehículos en categorías en función de su tamaño y características, otros criterios, como el precio y la imagen de marca, son factores clave para determinar la segmentación del mercado. Por lo que se refiere a los precios de venta, la empresa 24 especificó que el mercado del BEV podía dividirse en las categorías «de gama básica», «de gama media», «de gama alta» y «de lujo». La empresa 24 también declaró que había una clara distinción dentro de cada segmento entre marcas de gama alta y marcas de gama básica, en función de aspectos como el rendimiento, las funcionalidades, las características, las redes de distribución y los servicios posventa. La empresa 24 declaró además que estos factores determinan efectivamente el grado de competencia entre los agentes del mercado y si dos productos son alternativas cercanas. La empresa 24 también declaró que la mayoría de los productores de BEV de la Unión se han centrado hasta ahora en modelos de vehículos de gama más alta, lo que permitió mayores márgenes de beneficio y, como resultado, las marcas de la UE no están muy presentes en los segmentos de gama básica, lo que contrasta con la situación en el sector tradicional de ICE. De ello se deduce que, según la empresa 24, las importaciones procedentes de China y, en particular, de las marcas de BEV chinas se han dirigido hasta ahora principalmente al nivel de base en los segmentos más baratos del mercado en los que las alternativas de la UE aún no están muy presentes. Por lo tanto, la empresa 24 alegó que las importaciones chinas complementan en su mayor parte, en lugar de competir, con la industria de la Unión en el mercado de BEV de la Unión.
- (1041) La Comisión recordó que el mercado de turismos incluía varios grupos motopropulsores: ICE, híbridos (no enchufables), vehículos híbridos eléctricos enchufables, BEV y vehículos con pila de combustible. Los vehículos con pila de combustible y BEV son vehículos con cero emisiones, mientras que los vehículos híbridos eléctricos enchufables, los híbridos e ICE tienen un motor de combustión. Estos tipos de vehículos pueden estar compitiendo entre sí, pero solo en una medida muy limitada. Al mismo tiempo, estos tipos de vehículos también compiten de forma muy limitada con motocicletas, bicicletas eléctricas, patinetes, etc. Sin embargo, el ámbito de la presente investigación son los BEV y no todos los turismos o vehículos de movilidad. En la medida en que exista una relación de competencia con otros vehículos, este elemento no incluiría a dichos vehículos en el ámbito de la presente investigación; ni una competencia tan limitada, en su caso, pondría en tela de juicio las conclusiones de la presente investigación en cuanto al impacto de las importaciones subvencionadas en la industria de la Unión del producto similar (BEV).
- (1042) La Comisión también recordó que no existía una segmentación universalmente aceptada para los turismos y señaló que el sistema de clasificación mencionado en el documento de inicio se basaba en descripciones genéricas de lo que tradicionalmente se denominan segmentos en esta industria, y no en criterios objetivos y mensurables proporcionados por la industria de la Unión. Como consecuencia, no hubo una línea divisoria clara entre los supuestos segmentos. En el documento de inicio, la Comisión se refirió a estos segmentos en el sentido de los tipos de productos de los BEV. Esto es tanto más cierto en el caso de la segmentación propuesta por la empresa 24, que no proporcionó ni siquiera una descripción de los supuestos segmentos, sino solo nombres (es decir, «de gama básica», «de gama media», «de gama alta» y «de lujo») utilizando términos comunes de *marketing* que tienen un amplio margen de interpretación.
- (1043) La Comisión también señaló que, si bien los BEV abarcan una variedad de tipos diferentes, todos comparten las mismas características básicas y el mismo uso principal, que es el transporte de un pequeño número de personas de un punto a otro. También están sujetos a las mismas reglamentaciones en lo que respecta, por ejemplo, a los límites de velocidad, los requisitos de licencia y las partes de la red de carreteras donde se les permite circular. En vista de lo anterior, los BEV pueden considerarse suficientemente intercambiables. Además, como se explica en el considerando 1022, el NCP tuvo en cuenta las características clave de los BEV que influyeron en el precio de venta de la industria de la Unión, como la longitud, la autonomía, la potencia y el tipo de tracción en las ruedas y, por lo tanto, se comparó el tipo de producto similar de la Unión con los tipos de producto chinos similares, lo que significa que los BEV chinos supuestamente baratos o de gama alta se compararon con modelos similares de la Unión, respectivamente.
- (1044) Por lo que se refiere a los tipos de BEV vendidos por los productores chinos y al grado de competencia con los productores de la Unión, la investigación reveló que los productores exportadores chinos compiten plenamente con los BEV vendidos por la industria de la Unión [como se explica en el considerando 1031, la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión era muy elevada (superior al 90 %) de promedio y esta correspondencia equivale al 88 % de las ventas totales de los productores de la Unión incluidos en la muestra]. De hecho, los tipos de BEV vendidos en el mercado de la Unión tanto por los productores de la Unión como por los productores exportadores chinos fueron uno de los criterios para la selección de la muestra de productores de la Unión y productores exportadores, como se explica en los considerandos 33, 36 y 49.

- (1045) En el período de investigación, los productores exportadores chinos exportaron una amplia variedad de modelos de BEV a precios significativamente variables, que compitieron con los modelos de BEV producidos por los productores de la Unión y tienen previsto ampliar aún más su cartera para el mercado de la Unión en un futuro próximo.
- (1046) Por ejemplo, el productor exportador chino BYD incluido en la muestra vendió en el mercado de la Unión modelos con un precio de catálogo inferior a 30 000 EUR, como el Dolphin, modelos con un precio de catálogo de alrededor de 40 000 EUR, como el Atto 3, pero también modelos que considera de gama alta o de lujo con un precio de catálogo de más de 70 000 EUR, como el HAN y el TANG ⁽⁴²⁶⁾. Del mismo modo, el grupo Geely ha comercializado sus BEV Polestar como modelos de gama alta ⁽⁴²⁷⁾ y los ha exportado a la Unión durante el período de investigación. Otro BEV producido por Geely, el Lotus Eletre, se comercializa como hiperSUV ⁽⁴²⁸⁾ y se ofrece en el mercado de la Unión a precios de catálogo de hasta 150 000 EUR.
- (1047) Además de los tipos de BEV vendidos durante el período de investigación, la Comisión señaló que el mercado de BEV de la Unión está en continua evolución y que los productores y exportadores de la Unión, incluidos los exportadores chinos, amplían cada año la cartera de BEV que ofrecen. Por ejemplo, el grupo Stellantis, un grupo de productores de BEV de la Unión, anunció en octubre de 2023 su nuevo BEV Citroën e-C3 de bajo coste, a partir de 23 300 EUR. Por el contrario, en marzo de 2024 el grupo SAIC chino incluido en la muestra presentó ⁽⁴²⁹⁾ una serie de nuevos modelos, incluido el IM L6 «inteligente de gama alta», el «sedán eléctrico con portón trasero de tamaño mediano a grande» MG9 y el «cupé eléctrico puro de tamaño mediano a grande» SUV MGS9. En el considerando 1127 también se indican otros anuncios para el lanzamiento de nuevos modelos de BEV.
- (1048) Por lo tanto, se concluyó que los productores exportadores chinos no se limitan a determinados tipos específicos de BEV, como parece sugerir la empresa 24.
- (1049) Por las razones expuestas, la Comisión concluyó que los BEV constituyen un mercado único y continuo de productos intercambiables y que un análisis de segmentos no estaba justificado ni era adecuado en este caso. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

4.5. Situación económica de la industria de la Unión

4.5.1. Observaciones generales

- (1050) De conformidad con el artículo 3, apartado 5, del Reglamento de base, el examen de los efectos de las importaciones subvencionadas en la industria de la Unión incluyó una evaluación de todos los indicadores económicos que influyeron en el estado de dicha industria durante el período considerado.
- (1051) Como se indica en el considerando 26, se utilizó el muestreo para determinar el posible perjuicio sufrido por la industria de la Unión.
- (1052) Para determinar el perjuicio, la Comisión distinguió entre indicadores de perjuicio macroeconómicos y microeconómicos. La Comisión evaluó los indicadores macroeconómicos sobre la base de datos de Prodcom, AEMA, S&P Global Mobility, datos de muestreo y sitios web de productores de la Unión. Estos datos se referían a todos los productores de la Unión. La Comisión evaluó los indicadores microeconómicos a partir de los datos contenidos en las respuestas al cuestionario de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Se consideró que estos dos conjuntos de datos eran representativos de la situación económica de la industria de la Unión.
- (1053) Los indicadores macroeconómicos son los siguientes: producción, capacidad de producción, utilización de la capacidad, volumen de ventas, cuota de mercado, crecimiento, empleo, productividad, magnitud del margen de subvención y recuperación con respecto a concesiones de subvención anteriores.
- (1054) Los indicadores microeconómicos son: precios medios por unidad, coste unitario, costes laborales, existencias, rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad para reunir capital.

⁽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. *Indicadores macroeconómicos*

4.5.2.1. Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

(1055) Durante el período considerado, la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad totales de la Unión evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 4.

Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

	2020	2021	2022	Período de investigación
Volumen de producción (unidades)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Índice	100	165	220	298
Capacidad de producción (unidades)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Índice	100	161	225	287
Utilización de la capacidad	33 %	34 %	32 %	35 %
Índice	100	103	98	104

Fuente: Procom ⁽⁴³⁰⁾, datos de muestreo y sitios web de los productores de la Unión

- (1056) La producción de BEV aumentó un 200 % durante el período considerado. El aumento en la producción fue considerable y relativamente constante durante este período, lo que refleja una transición progresiva del mercado de vehículos ICE a BEV.
- (1057) No hay datos oficiales sobre la capacidad de producción total de la industria de la Unión. Por lo tanto, la capacidad de producción total de la industria de la Unión se calculó sobre la base del índice de utilización de la capacidad verificado de los productores de la Unión incluidos en la muestra y del volumen total de producción de la industria de la Unión. Sobre esta base, la capacidad de producción aumentó un 187 % durante el período considerado.
- (1058) La investigación puso de manifiesto que algunos productores de la Unión estaban transformando las líneas de producción de vehículos ICE en líneas de producción de BEV y, por tanto, dichas líneas de producción se estaban dedicando íntegramente a la producción de BEV, o que fabricaban BEV en sus plantas de montaje junto con vehículos ICE utilizando esencialmente el mismo proceso de producción a fin de aprovechar los activos, procesos y competencias existentes y proporcionar flexibilidad de volumen.
- (1059) Dependiendo de la forma en que los productores de la Unión incluidos en la muestra fabricaban los BEV, tal y como se explica en el considerando 1058, su capacidad de producción se calculó de varias maneras: i) sobre la base del número máximo de BEV que podían producirse al día multiplicado por el tiempo de trabajo productivo, teniendo en cuenta dos o tres turnos, incluido el mantenimiento, durante 46-48 semanas al año, o ii) sobre la base de la capacidad de producción total de todos los turismos tras deducir la producción de todos los demás vehículos de pasajeros aparte de los BEV.
- (1060) La utilización de la capacidad aumentó un 4 % en el período considerado. Dado que la utilización de la capacidad fue inferior al 40 % en el período de investigación, puede concluirse que la industria de la Unión tiene capacidad de producción suficiente para satisfacer los incrementos futuros de la demanda de BEV y, además, puede asignarse más capacidad de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV.

⁽⁴³⁰⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Cabe señalar que, por motivos de confidencialidad, Procom no comunica el volumen de producción de cada Estado miembro. Los datos de producción para 2023 estarán a disposición del público el 1 de julio de 2024.

4.5.2.2. Volumen de ventas y cuota de mercado

- (1061) La Comisión estableció el volumen de ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión sobre la base de los datos de la AEMA y de S&P Global Mobility para la matriculación de BEV fabricados en la Unión.
- (1062) Con arreglo a estos datos, el volumen de ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión evolucionaron de la manera siguiente durante el período considerado:

Cuadro 5.

Volumen de ventas y cuota de mercado

	2020	2021	2022	Período de investigación
Volumen de ventas en el mercado de la Unión (matriculaciones) en unidades	379 138	583 992	739 101	987 586
Índice	100	154	195	260
Cuota de mercado (de consumo aparente)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Índice	100	94	93	87
Cuota de mercado (de consumo real – matriculaciones)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Índice	100	95	93	92

Fuente: datos de matriculación de vehículos de la AEMA y S&P Global Mobility

- (1063) Las ventas de los productores de la Unión aumentaron un 160 % durante el período considerado. Esta evolución fue similar a la evolución de la producción durante el mismo período. Los BEV se vendieron principalmente a través de concesionarios. Los principales usuarios finales fueron consumidores y clientes empresariales importantes que normalmente encargan la producción de vehículos personalizados, en lugar de adquirirlos de las existencias.
- (1064) A pesar del fuerte aumento del consumo, la cuota de mercado basada en el consumo aparente de la industria de la Unión disminuyó un 13 % o 9 puntos porcentuales durante el período considerado, o un 8 % o más de 5 puntos porcentuales sobre la base del consumo real. Por el contrario, la cuota de mercado de las importaciones procedentes de China aumentó más de cinco veces en este mercado en auge, a costa de la industria de la Unión.

4.5.2.3. Crecimiento

- (1065) La producción y las ventas (matriculaciones) de BEV de la industria de la Unión mostraron un crecimiento continuo y sustancial durante el período considerado, en consonancia con la transición progresiva del mercado de vehículos ICE a BEV.
- (1066) El crecimiento de la industria de la Unión en términos de ventas en este mercado en aumento fue sustancialmente inferior al aumento del consumo.
- (1067) En lo referente a la cuota de mercado, en el caso de la industria de la Unión, disminuyó 9 puntos porcentuales sobre la base del consumo aparente o más de 5 puntos porcentuales sobre la base de las matriculaciones durante el período considerado. Los BEV importados (matriculaciones) alcanzaron una cuota de mercado de casi el 34,8 % en el período de investigación. La cuota de mercado más grande y de más rápido crecimiento durante el período considerado correspondió a los productores exportadores chinos, como se muestra en los cuadros 2a y 2b

4.5.2.4. Empleo y productividad

(1068) Durante el período considerado, el empleo y la productividad evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 6.

Empleo y productividad

	2020	2021	2022	Período de investigación
Número de empleados	39 995	66 053	99 939	115 835
Índice	100	165	250	290
Productividad (unidades por empleado)	14	14	12	14
Índice	100	100	88	103

Fuente: Prodcop y productores de la Unión incluidos en la muestra.

(1069) El empleo y la productividad se calcularon a partir del empleo de los productores de la Unión incluidos en la muestra extrapolado al volumen de producción de toda la industria de la Unión.

(1070) El número de empleados aumentó de aproximadamente 40 000 a alrededor de 116 000 durante el período considerado, lo que supone un aumento del 190 %. Esta evolución siguió en líneas generales la tendencia de la producción.

(1071) En general, la industria de la Unión está transfiriendo a los empleados de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV, ya que la producción de vehículos ICE está disminuyendo y la producción de vehículos BEV está aumentando. A este respecto, la industria de la Unión está salvaguardando los puestos de trabajo mediante el reciclaje profesional (reequipamiento y reconversión profesional) y brindando oportunidades a sus empleados para que se adapten a los grupos motopropulsores eléctricos.

(1072) La productividad se mantuvo relativamente estable durante el período considerado.

4.5.2.5. Magnitud del importe de las subvenciones y recuperación con respecto a prácticas de subvención anteriores

(1073) Todos los importes de subvención superaron en gran medida el nivel de minimis. La magnitud de los importes reales de subvención tuvo un impacto significativo en la industria de la Unión, dados el volumen y los precios de las importaciones de país afectado.

(1074) Esta es la primera investigación antisubvención relacionada con el producto afectado. Por consiguiente, no se disponía de datos para evaluar los efectos de posibles concesiones de subvención anteriores.

4.5.3. Indicadores microeconómicos

4.5.3.1. Precios y factores que inciden en los precios

(1075) Durante el período considerado, los precios de venta unitarios medios ponderados de los productores de la Unión incluidos en la muestra a clientes no vinculados en la Unión (incluidas las ventas de las empresas vinculadas realizadas en condiciones de plena competencia) evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 7.

Precios de venta en la Unión

	2020	2021	2022	Período de investigación
Precio de venta unitario medio en el mercado de la Unión (EUR/unidad)	24 404	27 557	31 244	33 560
Índice	100	113	128	138

	2020	2021	2022	Período de investigación
Coste de producción unitario (EUR/unidad)	30 683	32 029	35 079	38 140
Índice	100	104	114	124

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (1076) Los precios medios de venta por unidad de la industria de la Unión aumentaron un 38 %. Esta evolución se vio afectada por los cambios en la combinación de modelos vendidos por los productos de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado, especialmente teniendo en cuenta que el mercado de la Unión está realizando una transición gradual de los vehículos ICE a los BEV y que se lanzaron y vendieron nuevos modelos a lo largo del período considerado ⁽⁴³¹⁾.
- (1077) El coste de producción mostrado anteriormente es el coste total de producción de los BEV vendidos, incluidos los componentes y las materias primas, otros costes de fabricación y los gastos de venta, generales y administrativos (VGA), incluidos los gastos de investigación y desarrollo (I+D).
- (1078) El coste medio de producción por unidad de la industria de la Unión aumentó un 24 %. Esta evolución también se vio afectada por los cambios en la mezcla de modelos que se están fabricando. Además, el coste unitario también estuvo determinado por el aumento en el coste de los componentes, especialmente las baterías, debido al aumento de los costes de materias primas como el cobalto, el níquel y el litio. El coste de otros componentes también aumentó, especialmente los afectados por la crisis energética, como el acero y otros metales. Un factor que tuvo un impacto a la baja en los costes unitarios fue el aumento del volumen de producción y ventas, como se muestra en los cuadros 4 y 5, ya que los productores de la Unión pudieron distribuir los costes fijos entre cantidades más elevadas de BEV. La Comisión señaló que la industria de BEV es una industria con alta proporción de capital, con elevados costes fijos y, por lo tanto, un alto volumen de producción conduce a disminuciones en el coste unitario de producción.
- (1079) Los productores de la Unión incluidos en la muestra fijaron los precios en el mercado de la Unión de acuerdo con los precios de sus principales competidores para modelos similares. En general, los productores de la Unión establecen un precio de catálogo para todos los modelos o un precio de venta recomendado por el fabricante, para que los minoristas vendan sus BEV. Los precios de venta recomendados por el fabricante se revisan periódicamente. No obstante, incluso cuando dichos precios recomendados por el fabricante permanecen fijos, el precio final que paga el cliente puede fluctuar debido a los descuentos ofrecidos por el vendedor al consumidor.
- (1080) El mercado de BEV es un mercado muy competitivo y en rápida evolución. Además, es muy transparente, ya que todos los vendedores de BEV hacen públicos los precios de venta recomendados por el fabricante. Debido a la transparencia de precios, el mercado de BEV es muy sensible a estos. Por lo tanto, el aumento de los precios causado por el aumento de los costes, normalmente conduce a una reducción en la cantidad de ventas.

4.5.3.2. Costes laborales

- (1081) Durante el período considerado, los costes laborales medios de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 8.

Costes laborales medios por trabajador

	2020	2021	2022	Período de investigación
Costes laborales medios por empleado (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Índice	100	106	110	124

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

⁽⁴³¹⁾ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models>.

- (1082) Los costes laborales medios aumentaron un 24 % durante el período considerado. Esta evolución reflejó los aumentos de los salarios y otros costes laborales en un período de elevada inflación, especialmente en 2022 y 2023.

4.5.3.3. Existencias

- (1083) Durante el período considerado, los niveles de existencias de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 9.

Existencias

	2020	2021	2022	Período de investigación
Existencias al cierre (unidades)	7 493	9 460	15 504	25 431
Índice	100	126	207	339
Existencias al cierre en porcentaje de la producción	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Índice	100	74	97	114

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (1084) La investigación reveló que la industria de la Unión trabaja bajo pedido y, por lo tanto, las existencias, como porcentaje de la producción, fueron en general bajas.
- (1085) Las existencias al cierre de los productores de la Unión incluidos en la muestra aumentaron un 239 % durante el período considerado, lo que refleja el aumento de la producción durante ese tiempo. Las existencias al cierre como porcentaje de la producción aumentaron un 14 % durante el período considerado. Esta evolución se debió principalmente al aumento del número de modelos ofrecidos en el mercado en el período de investigación en comparación con 2020.

4.5.3.4. Rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad para reunir capital

- (1086) Durante el período considerado, la rentabilidad, el flujo de caja, las inversiones y el rendimiento de las inversiones de los productores de la Unión incluidos en la muestra evolucionaron de la manera siguiente:

Cuadro 10.

Rentabilidad, flujo de caja, inversiones y rendimiento de las inversiones

	2020	2021	2022	Período de investigación
Rentabilidad de las ventas en la Unión a clientes no vinculados (% del volumen de ventas)	- 22,3 %	- 10,9 %	- 8,9 %	- 10,8 %
Índice	- 100	- 49	- 40	- 48
Flujo de caja (EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Índice	- 100	- 62	- 123	- 143
Inversiones (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Índice	100	97	88	100
Rendimiento de las inversiones	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Índice	- 100	- 53	- 22	- 29

Fuente: productores de la Unión incluidos en la muestra.

- (1087) La Comisión determinó la rentabilidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra expresando el beneficio neto, antes de impuestos, obtenido en las ventas del producto similar a clientes no vinculados en la Unión como porcentaje del volumen de negocio de esas ventas.
- (1088) La industria de la Unión registró pérdidas a lo largo del período considerado, aunque dichas pérdidas disminuyeron globalmente durante ese período. Como se muestra en el cuadro 7, los precios unitarios de la industria de la Unión aumentaron durante el período considerado a un ritmo más elevado que los aumentos de sus costes unitarios. Las razones de esta evolución se describen en la sección 4.5.3.1. Entre 2020 y 2022, la industria de la Unión logró reducir sus pérdidas al aumentar su cantidad de ventas en el mercado de la Unión. En este período la industria de la Unión estaba aumentando su producción y sus cantidades de ventas y se logró una mayor eficiencia en la distribución de los costes fijos entre el creciente número de piezas producidas. Aunque este crecimiento continuó en el período de investigación, el incremento de los precios de las materias primas y en el volumen de las importaciones subvencionadas a precios bajos dio lugar a que las pérdidas aumentaran con respecto a 2022 hasta alcanzar el -10,8 % al final del período considerado.
- (1089) El mercado de la Unión se encontraba en una fase de transición gradual durante dicho período. Dado que algunos productores de la Unión fabricaban BEV y vehículos ICE en las mismas líneas de producción, como se explica en el considerando 1058, los costes de producción de los BEV se redujeron en cierta medida, ya que los costes fijos se repartieron entre los BEV y los vehículos ICE. No obstante, como se indica en los considerandos 1222 y 1223, la industria de la Unión debe reducir su producción y ventas de vehículos ICE en la Unión. Por lo tanto, para pasar a una situación rentable y asegurar su futuro, la industria de BEV de la Unión debe aumentar su producción, sus ventas y su cuota de mercado de BEV, y así alcanzar economías de escala y seguir reduciendo sus costes unitarios con respecto a sus niveles de precios.
- (1090) El flujo neto de caja es la capacidad de los productores de la Unión para autofinanciar sus actividades. El flujo neto de caja fue negativo durante el período considerado. El flujo neto de caja se deterioró durante el período considerado debido al aumento del volumen de negocios y de las pérdidas en valor absoluto. La situación de flujo de caja descrita anteriormente se ha visto sostenida por los beneficios obtenidos por la industria de la Unión en los turismos ICE. Sin embargo, como se explica en los considerandos 1222 y 1223, los productores de la Unión deben reducir sus ventas de vehículos ICE y, en consecuencia, los beneficios que obtiene la industria de la Unión de las ventas de vehículos ICE disminuirán en el futuro.
- (1091) La inversión en el producto afectado tuvo que ver principalmente con los gastos de I+D, las nuevas inversiones en líneas de producción para la producción de BEV, incluida la producción e instalación de baterías, y la compra de herramientas específicas para el montaje de los BEV. Aunque estas inversiones se refieren únicamente a las entidades de producción incluidas en la muestra, demuestran la enorme inversión necesaria para pasar de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV. Una parte importante de las nuevas inversiones se requiere antes de la venta de BEV. Ya se ha comprometido una inversión adicional y la inversión sigue en curso a medida que las plantas de producción realizan su transición.
- (1092) La inversión de toda la industria de la Unión para la transición a la electrificación se ha estimado en alrededor de 170 000 millones EUR entre 2022 y 2030⁽⁴³²⁾. Esto corresponde a una inversión media de aproximadamente 19 000 millones EUR en cada año del período. Estas inversiones están previstas para todos los tipos de BEV. En particular, el grupo Volkswagen está invirtiendo aproximadamente 20 000 millones EUR para construir al menos seis plantas de baterías en Europa en los próximos años. El grupo BMW prevé invertir aproximadamente 1 000 millones EUR para desarrollar y producir BEV en su planta de Steyr, Austria, a partir de 2025. También está invirtiendo unos 400 millones EUR para mejorar su planta de Munich, Alemania, y está construyendo una nueva planta en Hungría para producir su modelo Neue Klasse EV a partir de 2025. El grupo Stellantis invirtió en una empresa en participación con Mercedes-Benz y TotalEnergies, denominada ACC, para celdas de batería. Mercedes-Benz también espera establecer cuatro plantas de baterías en la UE en un futuro próximo. El grupo Renault tiene prevista la inversión de 10 000 millones EUR en electrificación hasta 2025.
- (1093) El rendimiento de las inversiones, que es el beneficio de estas expresado como porcentaje de su valor contable, evolucionó de manera similar al rendimiento del volumen de negocios, es decir fue negativo durante todo el período. El rendimiento de las pérdidas de inversión se redujo durante el período considerado por las razones descritas en la sección 4.5.3.4. También debe tenerse en cuenta que no todos los productores de la Unión incluidos en la muestra iniciaron inversiones en BEV (y, por lo tanto, no empezaron a obtener un rendimiento de esas inversiones) en el mismo año. Esta aclaración también tuvo un efecto en la tendencia del rendimiento de la inversión que figura en el cuadro 10.

⁽⁴³²⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqzqypr/>.

- (1094) La capacidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra para reunir capital debe considerarse teniendo en cuenta que dichos productores forman parte de grandes grupos industriales que financiaron la transición de los vehículos ICE a los BEV. Sin embargo, en cada año de esta inevitable transición ha aumentado el alcance de las pérdidas sufridas y se ha reducido la capacidad de la industria para reunir capital en el futuro.

4.5.4. *Conclusión sobre la situación de la industria*

- (1095) Como se explica en el considerando 996, la situación de la industria de la Unión debe analizarse en el contexto de un mercado de la Unión en transición de los vehículos ICE a los BEV.
- (1096) En este contexto, el consumo aparente de la Unión aumentó un 200 % durante el período considerado y el consumo real de la Unión (basado únicamente en matriculaciones) aumentó un 182 % durante el período considerado. Estos grandes aumentos reflejan el escenario de transición del mercado de turismos de la Unión de los vehículos ICE a los BEV.
- (1097) Al mismo tiempo, las cantidades importadas de China aumentaron enormemente, pasando de unas 21 000 unidades a más de 412 000 (es decir, más de un 1 800 % durante el período considerado), lo que es sustancialmente superior al incremento del consumo. Esto se refleja en la cuota de mercado de las importaciones que también aumentó enormemente, del 3,9 % en 2020 al 25 % en el período de investigación. Se observan aumentos similares con respecto a las matriculaciones de BEV chinos tras la importación desde China.
- (1098) La producción y las ventas de la industria de la Unión aumentaron un 198 y un 150 % respectivamente. Una vez más, este crecimiento aparente no estuvo en consonancia con el aumento del consumo, lo que significa que la cuota de mercado de la industria de la Unión cayó del 68,9 % en 2020 al 59,9 % en el período de investigación.
- (1099) Como se ha explicado, habida cuenta de la transición del mercado de la Unión, varios indicadores se vieron afectados por el hecho de que la industria de la Unión estaba transformando gradualmente sus centros de producción de vehículos ICE en BEV. Esta conversión requirió inversiones cuantiosas y constantes en I+D y costes de conversión de las fábricas, que se mantuvieron iguales durante todo el período considerado. La utilización de la capacidad, la rentabilidad, el rendimiento de la inversión y la productividad mostraron ligeras tendencias positivas debido a la transición de los vehículos ICE a los BEV, pero, o bien se mantuvieron negativas o bien bastante estables durante el período considerado.
- (1100) La rentabilidad y el rendimiento de la inversión de la industria de la Unión, a pesar de mostrar tendencias de mejora, siguieron siendo deficientes durante el período considerado, lo que indicaba que la industria de la Unión no era capaz de repercutir en los clientes todos sus costes importantes en este contexto de transición y que se le impedía fijar precios a los clientes a niveles rentables. El análisis de la sección 4.5.3.1 demuestra que los precios de las importaciones subvencionadas ejercieron presión sobre los precios de la industria de la Unión. La subcotización de los precios de las importaciones subvencionadas procedentes de China en cantidades cada vez mayores, incluso en un mercado en rápida expansión, demuestra que el principal competidor en el ámbito de la importación era China.
- (1101) A pesar de un aumento de las ventas y de la producción impulsado por el aumento de la demanda debido a la transición de los vehículos ICE a los BEV, en el período de investigación, la industria de la Unión aún estaba lejos de generar beneficios de los BEV. La situación durante el período de investigación de pérdidas superiores al 10 % y una continua contención de los precios puso en peligro toda la transición de la industria de la Unión de los vehículos ICE a los BEV. Dicha transición ha supuesto inversiones por valor de miles de millones de EUR y la redistribución de la ingente mano de obra que emplea, mientras que el mercado de la Unión solo se situó en el 14,5 % en la transición de los vehículos ICE a los BEV, como se muestra en el cuadro 1.
- (1102) Los indicadores anteriores muestran que la transición de los vehículos ICE a los BEV comenzó a verse obstaculizada hacia el final del período considerado y, en particular, durante el período de investigación, cuando se observan los mayores volúmenes de importaciones chinas y la mayor caída de la cuota de mercado de la industria de la Unión. Esto también queda demostrado por el hecho de que, a pesar de la mejora de las tendencias en algunos indicadores durante el período considerado, la mayoría de los indicadores financieros seguían siendo negativos e incluso comenzaron a deteriorarse durante el período de investigación, por ejemplo, la rentabilidad, el rendimiento de las inversiones y el flujo de caja. Resulta aún más revelador que las cuotas de mercado disminuyeran a lo largo del período considerado, alcanzando el punto más bajo al final del período de investigación.

- (1103) Sobre la base de lo anterior, la Comisión decidió examinar si la probable evolución futura de las importaciones subvencionadas procedentes de China pondría en peligro el éxito de la transición de los vehículos ICE a los BEV, causando así un perjuicio importante a la industria de la Unión.

5. AMENAZA DE PERJUICIO

5.1. Introducción

- (1104) De conformidad con el artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base, la Comisión examinó si es probable que un nuevo aumento de las importaciones subvencionadas procedentes de China tenga un impacto negativo en la situación de la industria de la Unión y, por tanto, constituya una amenaza de perjuicio importante para la industria de la Unión.
- (1105) En el análisis de la existencia de una amenaza de perjuicio importante para la industria de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 8, párrafo segundo, del Reglamento de base, la Comisión tuvo en cuenta los siguientes factores:
- la naturaleza de las subvenciones en cuestión y los efectos que probablemente tengan en el comercio,
 - una importante tasa de incremento de las importaciones subvencionadas en el mercado de la Unión que indique la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones,
 - la capacidad suficiente y libremente disponible por parte del exportador o un aumento inminente y sustancial de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las exportaciones subvencionadas a la Unión, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones,
 - la llegada de importaciones a precios que pudieran hacer bajar sensiblemente los precios internos o impedir de forma notable las subidas de precios que en otro caso se hubieran producido, y que probablemente hicieran aumentar la demanda de nuevas importaciones, y
 - el nivel de existencias.

5.2. Naturaleza de las subvenciones en cuestión y efectos que probablemente tengan en el comercio

- (1106) En la sección 3.10, la Comisión llegó a la conclusión provisional de que existían subvenciones sujetas a medidas compensatorias de conformidad con las disposiciones del Reglamento de base.
- (1107) Estas subvenciones demuestran que las importaciones del producto afectado se benefician de ayuda gubernamental.
- (1108) Se espera que la importante subcotización y contención de los precios detectadas durante el período de investigación (que impidieron el aumento de precios que de otro modo se habrían producido) afecten de manera aún más negativa en un futuro próximo a la situación económica de la industria de la Unión ya observada durante el período de investigación. El comportamiento agresivo de las importaciones en materia de fijación de precios y la importante penetración en el mercado se ven favorecidos por el hecho de que el mercado de BEV de la Unión es un mercado muy transparente y sensible a los precios.
- (1109) Además, como se ha explicado en la sección 3.2, las medidas de las autoridades chinas en apoyo de su industria nacional de BEV garantizan que las exportaciones de BEV sigan siendo muy competitivas a precios significativamente más bajos que los precios de la industria de la Unión debido a los costes inferiores de obtención de financiación, mercancías o insumos por una remuneración inferior a la adecuada y otros beneficios (a diferencia de los productores de la Unión que no pueden beneficiarse de un apoyo tan significativo).

- (1110) Es previsible, por tanto, que, debido a la naturaleza de las medidas de apoyo de las autoridades chinas, las importaciones subvencionadas del producto afectado sigan teniendo un efecto perjudicial en la situación económica de la industria de la Unión.

5.3. **Importante tasa de incremento de las importaciones subvencionadas en el mercado de la Unión que indica la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones**

Tasa de incremento de las importaciones procedentes de China y de su cuota de mercado

- (1111) Las importaciones totales de BEV procedentes del país afectado aumentaron significativamente, pasando de 21 243 unidades en 2020 a 412 425 unidades en el período de investigación, como se muestra en los cuadros 2a y 2b.
- (1112) La cuota de mercado de las importaciones procedentes de China también aumentó del 3,9 % en 2020 al 25,0 % en el período de investigación, sobre la base de las importaciones totales, o del 3,5 % en 2020 al 22,8 % en la investigación sobre la base de las matriculaciones, como se indica en el cuadro 2a y el cuadro 2b, respectivamente. Los productores exportadores chinos han ganado cuota de mercado con importaciones a precios bajos a expensas de los productores de la Unión y de las importaciones procedentes de terceros países.

Medidas que indican la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones

- (1113) Como se ha mostrado anteriormente en la sección 3.2, hay pruebas de que las políticas de las autoridades chinas se centran en la producción y, específicamente, en las exportaciones de BEV.
- (1114) Hay una serie de elementos que muestran que es probable que los productores exportadores chinos sigan exportando a un ritmo muy elevado. En concreto, las autoridades chinas han aplicado muy recientemente una serie de medidas dirigidas a los mercados de exportación y destinadas a aumentar las exportaciones, también a la luz del importante exceso de capacidad del mercado interno chino, como se explica en los considerandos 1140 a 1143.
- (1115) Como se indica en el considerando 1149, China exportó en todo el mundo 1 471 136 de BEV en el período de investigación, un aumento del 659 % con respecto a 2020. Los NEV (BEV y vehículos híbridos eléctricos enchufables) son muy importantes para la economía china. Así pues, en su mensaje de Año Nuevo de 2024, el presidente de China declaró que los NEV son «un nuevo testimonio de la destreza manufacturera de China»⁽⁴³³⁾. Sin embargo, los fabricantes chinos de BEV no se limitan a su mercado nacional. De hecho, las autoridades chinas están alentando a los productores chinos de BEV a explorar mercados en el extranjero y les ayudan de muchas maneras a expandir sus ventas de exportación, incluso mediante el desarrollo de sistemas sólidos de asesoría jurídica, ensayos y certificación. A este respecto, el Plan 2021-2035 establece cinco tareas estratégicas para la nueva industria china de NEV para los próximos quince años: 1) mejorar la capacidad de innovación tecnológica; 2) construir un ecosistema industrial para los NEV; 3) promover la integración y el desarrollo industrial; 4) construir un sistema de infraestructuras sólido; y 5) aumentar la apertura y profundizar en la cooperación internacional. En lo que respecta a la cooperación internacional, se alienta a las empresas nacionales a que elaboren planes estratégicos de desarrollo internacional, exploten mercados extranjeros y establezcan almacenes y plataformas de servicios posventa en el extranjero. El Plan 2021-2035 también destacó que se deben fortalecer los servicios de apoyo a la cooperación internacional, como el cumplimiento corporativo y los servicios de consultoría legal y de ensayo y certificación. Además, el Plan 2021-2035 también guía a las autoridades chinas a participar de forma proactiva en la elaboración de las correspondientes reglas y normas internacionales⁽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⁾ Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035* [Plan de desarrollo industrial en materia de vehículos propulsados con energías alternativas de China de 2021 a 2035, «documento en inglés», Actualización sobre políticas, junio de 2021, disponible en: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf>.

- (1116) Además, el 18 de febrero de 2024, la ciudad china de Shenzhen puso en marcha un plan para impulsar las exportaciones de automóviles ⁽⁴³⁵⁾ ⁽⁴³⁶⁾. Este plan incluye veinticuatro medidas, entre ellas, el apoyo a la construcción de fábricas y la apertura de nuevas rutas marítimas. Los funcionarios locales declararon que crearían servicios para apoyar a los exportadores de automóviles, como la mejora del seguro de exportación, la aceleración de los reembolsos de impuestos y el fomento de la concesión de financiación al consumo para compradores de automóviles en el extranjero por parte de los bancos chinos. El plan también pedía a los exportadores que compraran más buques de transporte de automóviles para crear una flota de propiedad china de buques de transbordo rodado, como se indica en el considerando 1117.
- (1117) El interés de los productores chinos en exportar BEV puede observarse también en el hecho de que los productores chinos de BEV están ordenando la fabricación de un gran número de buques de trasbordo rodado («ro-ro») diseñados específicamente para transportar vehículos al extranjero ⁽⁴³⁷⁾ ⁽⁴³⁸⁾. Se informó de que los astilleros chinos podrán entregar más de doscientos buques ro-ro entre 2023 y 2026. Esto equivale al doble del número de estos buques entregados entre 2015 y 2022 ⁽⁴³⁹⁾ ⁽⁴⁴⁰⁾. Además, parece ser que BYD ha encargado seis buques ro-ro (con opciones para dos más). Se espera que cada buque tenga capacidad para transportar unas 7 700 unidades (una unidad equivale a un vehículo). BYD ya ha recibido su primer buque, el *BYD Explorer n.º 1* ⁽⁴⁴¹⁾ ⁽⁴⁴²⁾ ⁽⁴⁴³⁾, que ya se está utilizando para transportar BEV a la Unión ⁽⁴⁴⁴⁾. Otros fabricantes de automóviles chinos, como SAIC y Chery Automobile ⁽⁴⁴⁵⁾, también han encargado sus propios buques ro-ro ⁽⁴⁴⁶⁾ ⁽⁴⁴⁷⁾. Asimismo, el fabricante de automóviles de propiedad estatal Chery se está asociando con Wuhu Shipyard para convertir un antiguo astillero en una base de construcción de transportadores de vehículos destinados a la exportación de BEV en la costa de la provincia de Shandong ⁽⁴⁴⁸⁾ ⁽⁴⁴⁹⁾.
- (1118) Las medidas anteriores, combinadas con los planes inminentes de expansión de los productores chinos en los principales países de la UE, como se describe en los considerandos 1126 y 1127, y con las importantes capacidades excedentarias de China, como se documenta en los considerandos 1140 a 1143, muestran que China seguirá apuntando con agresividad a los mercados de exportación, lo que indica la probabilidad de un aumento sustancial de las importaciones a la Unión para el futuro.

Atractivo del mercado de la Unión y orientación a dicho mercado

- (1119) Entre los mercados de exportación objetivo de China, el mercado de la Unión ha sido el principal destino de exportación de los productores exportadores chinos, con el 33,1 % del total de las exportaciones chinas de BEV, debido a que el mercado de la Unión es el más atractivo para los productores exportadores chinos, dado su tamaño, fácil acceso, niveles de precios y una hoja de ruta clara para los vehículos eléctricos, como se explica en los considerandos 1120 a 1123.
- (1120) Por lo que se refiere al tamaño del mercado de la Unión, en 2023 se matricularon en dicho mercado 1 538 621 BEV, lo que representa el 14,6 % del total de turismos matriculados ⁽⁴⁵⁰⁾. Por el contrario, el cuadro que figura a continuación muestra el tamaño del mercado de BEV en el resto de los principales países y la proporción de BEV en el total de turismos matriculados.

⁽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.

Cuadro 11.

Mercado de BEV en terceros países

País	Mercado de BEV 2023	% del total de turismos matriculados
Estados Unidos	1 118 286	7,2 %
Reino Unido	314 684	16,5 %
Corea del Sur	156 767	9,0 %
Noruega	104 589	82,4 %
Australia	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Turquía	64 515	6,7 %
Suiza	52 728	20,9 %
Japón	43 991	1,7 %
Brasil	19 309	0,9 %
Indonesia	17 062	2,2 %

Fuente: PwC - Strategy&, *Electric Vehicle Sales Review Q4-2023* [«Análisis de las ventas de vehículos eléctricos en el cuarto trimestre de 2023»; documento en inglés] ⁽⁴⁵¹⁾.

- (1121) En cuanto al acceso al mercado de la Unión, los derechos de aduana de la UE (derechos de nación más favorecida o NMF) son del 10 %. Por el contrario, el resto de mercados de referencia están sujetos a importantes barreras a la importación para las importaciones de BEV procedentes de China. En particular, el mercado estadounidense que, a pesar de ser más pequeño que el mercado de la Unión, sigue siendo un mercado de un tamaño considerable con más de un millón de BEV matriculados en 2023, está protegido actualmente por un derecho total del 27,5 % (2,5 % del derecho NMF y 25 % del «derecho de la sección 301» ⁽⁴⁵²⁾) aplicable a las importaciones de BEV procedentes de China, con propuestas publicadas en mayo de 2024 de aumentar el derecho de la sección 301 al 100 % desde agosto de 2024 ⁽⁴⁵³⁾. También Turquía introdujo un tipo arancelario adicional del 40 % sobre las importaciones de vehículos eléctricos procedentes de China ⁽⁴⁵⁴⁾, además del derecho NMF del 10 %, mientras que la India tiene un impuesto de importación del 70 % sobre los vehículos eléctricos con un precio igual o inferior a 40 000 USD ⁽⁴⁵⁵⁾ y del 100 % sobre los vehículos eléctricos con un precio superior a 40 000 USD ⁽⁴⁵⁶⁾. En enero de 2024, Brasil reintrodujo un impuesto del 10 % sobre las importaciones de BEV, que aumentará al 18 % en julio de 2024 y al 35 % en julio de 2026 ⁽⁴⁵⁷⁾. Esto deja al mercado de la Unión como el único mercado automovilístico de gran tamaño, rico y maduro abierto a las importaciones chinas.

⁽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%20E2%80%8Bsuch%20actions,burdens%20or%20restricts%20E2%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/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/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/USSTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.](https://ustr.gov/sites/default/files/USSTR%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/.](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/.](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/.](https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/)

- (1122) En términos de precios, por lo que se refiere a los mismos tipos de producto, los precios de los BEV en el mercado de la Unión son significativamente más altos que los precios de los BEV en el mercado chino y, por lo tanto, dan a los productores exportadores chinos la oportunidad de obtener mayores beneficios. A modo de ejemplo, en marzo de 2024, uno de los automóviles chinos más vendidos, el BYD Atto 3, tenía un precio de venta al público inicial en China de 15 358 EUR (119 800 CNY), mientras que en Alemania, que es su principal mercado de exportación europeo, su precio de venta al público inicial era de más del doble, 31 924 EUR (37 990 EUR, IVA incluido)⁽⁴⁵⁸⁾ ⁽⁴⁵⁹⁾. Asimismo, también en marzo de 2024, el nuevo Polestar 4 de Geely se vendía en China a un precio inicial de 38 331 EUR (299 000 CNY) antes de descuentos, mientras que en Alemania tenía un precio inicial de 53 109 EUR (63 200 EUR, IVA incluido)⁽⁴⁶⁰⁾. Además, los precios están bajando en China, como muestran ejemplos recientes en los que el precio de un Tesla Model 3 en China cayó en más de 4 500 USD desde enero y NIO bajó sus precios en 4 200 USD en junio⁽⁴⁶¹⁾. En marzo de 2024 BYD también redujo el precio de su modelo más económico, el Seagull, en un 5 %. El 2023 BYD redujo el precio de Yuan Plus (su automóvil más vendido conocido como Atto 3 en la Unión) en un 12 % en el mercado chino⁽⁴⁶²⁾. Esta disminución de los precios en China supone un mayor incentivo para que las empresas aumenten sus importaciones y se afiancen en nuevos mercados con niveles de precios más altos, como el mercado de la Unión.
- (1123) En cuanto a la hoja de ruta clara para los BEV en la Unión, a diferencia de otros mercados de terceros países, la UE ha establecido un objetivo de matriculación de BEV muy elevado. Así pues, de aquí a 2035, el 100 % de los vehículos de nueva matriculación en la Unión (más de 9 millones de vehículos) deberían ser vehículos de emisión cero, en particular BEV, mientras que en los Estados Unidos el objetivo se ha fijado solo en el 50 %.
- (1124) Como se explica en los considerandos 1141 y 1142, China ya tiene un exceso de capacidad para los NEV (BEV y vehículos híbridos eléctricos enchufables) que se utilizará en gran medida para las exportaciones al mercado de la Unión, teniendo en cuenta su atractivo en comparación con otros mercados de terceros países.
- (1125) Además, durante la investigación, al menos catorce productores exportadores chinos estaban presentes en el mercado de la Unión, a saber, Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (con las marcas Dongfeng y Voyah), Geely⁽⁴⁶³⁾ (con las marcas Polestar, Zeeker y Lotus), Great Wall Motors (con la marca Ora), Hongqi, JAC (con las marcas JAC y DR), SAIC (con las marcas MG y Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell y Zhidou⁽⁴⁶⁴⁾. La cuota de mercado de todos estos productores exportadores chinos aumentó del 1,9 % en 2020 al 7,3 % en el período de investigación, tal y como se explica en el cuadro 12.
- (1126) Tras el período de investigación, un gran número de productores exportadores chinos anunciaron su intención de lanzar varios modelos nuevos de BEV en el mercado de la Unión, así como de ampliar su presencia en dicho mercado, penetrando a corto plazo en los mercados de más Estados miembros de la UE. Estos anuncios indican claramente el interés de los productores exportadores chinos en el mercado de la Unión. Por ejemplo⁽⁴⁶⁵⁾, Xpeng Inc, que ya está presente en los Países Bajos, tiene la intención de entrar en los mercados alemán y francés en 2024⁽⁴⁶⁶⁾. La marca de lujo Voyah de Dongfeng, que ya está presente en Finlandia, tiene la intención de entrar en los mercados español y portugués en 2024 y, posiblemente, también en los mercados alemán, francés e italiano⁽⁴⁶⁷⁾. Great Wall Motor tiene previsto ampliar su presencia en la Unión a otros siete países aparte de Alemania, como Austria, Bélgica, España, Italia, Luxemburgo, Países Bajos y Portugal⁽⁴⁶⁸⁾. Zeeker, la marca premium de Geely, también comenzó a vender la marca Zeeker 001 en los Países Bajos a finales de 2023⁽⁴⁶⁹⁾.

⁽⁴⁵⁸⁾ Impuesto sobre el valor añadido.

⁽⁴⁵⁹⁾ <https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/> y <https://byeurope.com/article/436>.

⁽⁴⁶⁰⁾ <https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/> y <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 marca Volvo de Geely no se importó de China durante el período considerado.

⁽⁴⁶⁴⁾ La lista no es exhaustiva.

⁽⁴⁶⁵⁾ La lista de ejemplos no es exhaustiva.

⁽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/zeeker-begins-deliveries-europe/>.

- (1127) Asimismo, BYD lanzó su sexto modelo de BEV en el mercado de la Unión, el Seal U, además de los modelos Atto 3, Dolphin, Seal, Han y Tang ⁽⁴⁷⁰⁾. MG también tiene previsto lanzar el modelo IM L6 en la Unión en 2025 ⁽⁴⁷¹⁾. NIO tiene la intención de lanzar su submarca más económica, Firefly, en Europa en 2025 ⁽⁴⁷²⁾. La marca HiPhi del fabricante chino de vehículos eléctricos de gama alta Human Horizons ha anunciado los precios europeos de sus modelos y ha comenzado a aceptar reservas en 2023, con precios de más de 100 000 EUR en Alemania ⁽⁴⁷³⁾. Asimismo, BYD declaró que tenía la intención de aumentar significativamente su cuota de mercado en el mercado de la Unión, del actual 1,1 al 5 % para 2025 ⁽⁴⁷⁴⁾.
- (1128) Además, Transport & Environment ⁽⁴⁷⁵⁾ estima que la cuota de mercado de las marcas chinas y las marcas europeas adquiridas por empresas chinas llegará al 11 % en 2024, al 14 % en 2025 y al 20 % en 2027 ⁽⁴⁷⁶⁾.
- (1129) En conclusión, habida cuenta de la política de las autoridades chinas de alentar a los productores chinos a exportar BEV, del gran atractivo del mercado de la Unión, del enorme exceso de capacidad de China y de las capacidades excedentarias significativamente elevadas, así como el hecho de que el volumen de las importaciones de BEV procedentes de China haya aumentado considerablemente desde 2020, indica la probabilidad de que dichas importaciones sigan aumentando significativamente a muy corto plazo y continúen aumentando durante los años siguientes. Este incremento procederá principalmente de las marcas propiamente chinas y de las marcas europeas adquiridas por empresas chinas, a expensas de la industria de la Unión que probablemente seguirá perdiendo cuota de mercado.

Evolución probable de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión

- (1130) La CCCME alegó que, para evaluar el volumen de las importaciones chinas de BEV y la probabilidad de que dichas importaciones aumentaran en el futuro, debían evaluarse todas las importaciones de BEV procedentes de China y, en particular, las «autoimportaciones» de la industria de BEV de la Unión.
- (1131) Todas las importaciones subvencionadas de BEV originarias de China son objeto de la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta. En respuesta a la alegación, la Comisión desglosó todas las importaciones procedentes de China en importaciones procedentes de exportadores chinos vinculados con los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión (Renault, BMW y Mercedes-Benz) que están pasando a la producción de BEV en el mercado de la Unión, las importaciones de Tesla y el resto de importaciones chinas, como las marcas europeas adquiridas en el pasado por empresas chinas (Polestar y MG), los fabricantes de equipos originales chinos de vehículos ICE (BYD, Chery, Dongfeng, etc.) y las empresas chinas emergentes de vehículos eléctricos (NIO, Xpeng, etc.).
- (1132) La cuota de mercado de las importaciones de los productores exportadores chinos vinculados a la industria de la Unión y de todas las demás importaciones chinas, sobre la base de las matriculaciones, evolucionó de la manera siguiente:

Cuadro 12a.

Desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas

	2020	2021	2022	Período de investigación
Cuota de mercado de las importaciones de productores exportadores chinos vinculados a fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que están pasando a la producción de BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7] % ⁽¹⁾
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

⁽⁴⁷⁰⁾ https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=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⁾ Grupo de expertos que aboga por un transporte limpio y sostenible para todos.

⁽⁴⁷⁶⁾ <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf>.

	2020	2021	2022	Período de investigación
Cuota de mercado del resto de las importaciones chinas	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

(¹) Ni la AEMA ni S&P Global Mobility informan del origen de los BEV. Por lo tanto, para diferenciar el volumen de BEV de los modelos del grupo Tesla importados de China de los producidos en la Unión, la Comisión utilizó la respuesta al cuestionario de los exportadores presentada por Tesla para su solicitud de examen individual, como se explica en el considerando (183). Además, los datos correspondientes al período de investigación no están a disposición del público, por lo que la Comisión presentó la información relativa a la cuota de mercado de Tesla en intervalos. A fin de proteger la confidencialidad de los datos de Tesla, la Comisión tuvo que comunicar los datos respectivos de las importaciones de productores exportadores chinos relacionados con los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban haciendo la transición a la producción de BEV también en intervalos, ya que, de lo contrario, los datos de Tesla podrían calcularse mediante deducción. La Comisión proporcionará los datos exactos en el Reglamento definitivo una vez que los datos necesarios se pongan a disposición del público.

Fuente: EEA y S&P Global Mobility

(1133) El cuadro anterior muestra que, de las importaciones totales procedentes de China, la cuota de mercado de las importaciones de fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que están haciendo la transición a la producción de BEV, si bien aumentó entre 2020 y 2021, se mantuvo relativamente estable desde 2021 y en el período de investigación, ascendiendo al [4,7-5,7 %] durante el período de investigación y, por tanto, por debajo de la cuota de mercado de todas las demás importaciones chinas, que aumentaron del 1,9 % en 2020 al 7,3 % en el período de investigación.

(1134) La Comisión también estableció las importaciones chinas trimestralmente durante el período de investigación, como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 12b.

Desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas

	Período de investigación			
	Octubre – diciembre 2022	Enero – marzo de 2023	Abril – junio de 2023	Julio – septiembre de 2023
Cuota de mercado de las importaciones de productores exportadores chinos vinculados a fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que están pasando a la producción de BEV	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Cuota de mercado del resto de las importaciones chinas	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Fuente: S&P Global Mobility

(1135) El cuadro anterior muestra que, trimestralmente, la cuota de mercado de todas las demás importaciones chinas aumentó en tres de los cuatro trimestres durante el período de investigación, del 6,8 % en el primer trimestre al 8,8 % en el cuarto trimestre, y superó la cuota de mercado de las importaciones realizadas por los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que están haciendo la transición a la producción de BEV, que ascendió al [5,6-6,8 %] durante el período de investigación.

(1136) A diferencia del elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos, como se explica en los considerandos 1126 y 1127, los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan destacable para importar BEV de China. La mayor parte de ellos tiene un modelo o marca de BEV que se importa de China en volúmenes bastante más bajos que su producción en la Unión. Por ejemplo, BMW anunció que su modelo iX3 BEV que se importaba de China durante el

período considerado dejaría de importarse a partir de 2025 ⁽⁴⁷⁷⁾. El grupo BMW tiene la intención de importar de China la marca MINI Cooper ⁽⁴⁷⁸⁾, el grupo Mercedes-Benz la marca Smart, el grupo Volkswagen la marca Cupra y el grupo Renault el modelo Dacia Spring. La cuota de mercado de estas importaciones se ha mantenido relativamente estable desde 2021 y no se espera que aumente significativamente a muy corto plazo ni en un futuro próximo.

- (1137) Además, tampoco se espera que las importaciones de Tesla procedentes de China aumenten significativamente, ya que la capacidad de producción excedentaria de Tesla es muy baja, si la hay. Según datos publicados, Tesla tiene la intención de aumentar su capacidad de producción en China. Sin embargo, Tesla no parece haber obtenido todavía las autorizaciones reglamentarias necesarias y no está claro si las recibirá ⁽⁴⁷⁹⁾.
- (1138) Por lo tanto, lo anterior muestra que es probable que haya un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas, en un futuro próximo. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

5.4. Suficiente capacidad libremente disponible y capacidad de absorción de mercados de terceros países

- (1139) Las autoridades chinas no facilitaron una lista de fabricantes de BEV en China. Por ello, la Comisión tuvo que recurrir a información pública a este respecto. Según Bloomberg, en 2023 había alrededor de cien fabricantes chinos de automóviles eléctricos, en comparación con los quinientos que existían en 2019 ⁽⁴⁸⁰⁾.

a) Capacidad y capacidad excedentaria en China

- (1140) Como se ha explicado en el considerando 49, veintinueve grupos chinos de productores exportadores se dieron a conocer en la investigación y presentaron una respuesta sobre el muestreo. Sobre la base de sus respuestas, como se muestra en el cuadro 13, en el período considerado, estos productores exportadores chinos tenían una capacidad cada vez mayor, así como capacidad excedentaria. Durante el período de investigación, su capacidad excedentaria alcanzó casi los 2,3 millones de BEV, lo que equivale a 1,5 veces el consumo real total de BEV en la Unión durante el mismo período, que ascendió a 1 519 082 unidades, como se muestra en el cuadro 1.

Cuadro 13.

Producción y capacidad de los productores exportadores chinos que cooperaron

Unidades	2020	2021	2022	Período de investigación
Producción	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Índice	100	320	650	792
Capacidad	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Índice	100	145	227	288
Capacidad excedentaria	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Índice	100	92	100	137
Índice de utilización de la capacidad	23 %	51 %	66 %	64 %
Índice	100	221	286	275

Fuente: Repuestas sobre el muestreo de los productores exportadores chinos

⁽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) Sin embargo, los datos sobre producción, capacidad y capacidad excedentaria basados en los productores exportadores que cooperaron son incompletos. La información publicada por la Asociación China de Fabricantes de Automóviles («CAAM») muestra que la producción total de BEV en China fue de 5,8 millones, como se indica en el considerando 1144. Por lo tanto, suponiendo que los productores chinos de BEV que no se dieron a conocer en la investigación tuvieran el mismo índice de utilización de la capacidad que los productores exportadores chinos que se dieron a conocer, habría una capacidad total de producción de BEV en China de 9,18 millones de unidades y una capacidad excedentaria de 3,34 millones de BEV, lo que representa 2,2 veces el consumo de BEV en la Unión en el período de investigación.
- (1142) Además, dado que en las mismas líneas de producción un fabricante de automóviles puede producir tanto vehículos ICE como BEV, la Comisión examinó también la capacidad total de producción de turismos en China sobre la base de la información disponible al público. Asimismo, en un artículo publicado por *China Daily*, se menciona que, según la Asociación China de Automóviles de Pasajeros, la capacidad de producción china de NEV y turismos ICE alcanzó los 40,89 millones de unidades en 2021 ⁽⁴⁸¹⁾. Además, la agencia de prensa Reuters indicó en un artículo que, según la Asociación China de Automóviles de Pasajeros, la capacidad total de producción de vehículos de pasajeros (NEV y vehículos ICE) fue de 43 millones a finales de 2022 con una tasa de utilización de las plantas del 54,5 % ⁽⁴⁸²⁾. Por lo tanto, la capacidad excedentaria de los vehículos de pasajeros en China fue de 23,4 millones de unidades. Esta capacidad excedentaria puede utilizarse para fabricar BEV destinados al mercado de la Unión.
- (1143) Asimismo, se ha informado de que las autoridades chinas son conscientes del exceso de capacidad para la producción de turismos y han aplicado un régimen de licencias más estricto para las autorizaciones reglamentarias que afectan a las empresas a la hora de establecer nueva producción de vehículos eléctricos en China ⁽⁴⁸³⁾. Sin embargo, todavía se están estableciendo en China nuevos productores de BEV, como el fabricante chino de productos electrónicos «inteligentes» de consumo, Xiaomi ⁽⁴⁸⁴⁾.

b) *Producción de China*

- (1144) Según la CAAM ⁽⁴⁸⁵⁾, la producción de BEV en China ha aumentado significativamente. Por ello, como se muestra en el cuadro 14, en el período de investigación se fabricaron en China 5 836 000 BEV, un aumento del 489 % con respecto a 2020, año en que se fabricaron 991 000 BEV.

Cuadro 14.

Producción total de BEV en China

<i>unidades</i>	2020	2021	2022	Período de investigación
Producción de BEV en China	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
<i>Índice</i>	100	279	518	589

Fuente: CAAM

c) *Demanda en China*

- (1145) En 2023, las ventas totales de turismos en China ascendieron a 26,06 millones de unidades ⁽⁴⁸⁶⁾. Para 2024 se prevé que las ventas de turismos aumenten un 3,1 % con respecto a 2023, hasta alcanzar los 26,8 millones de unidades ⁽⁴⁸⁷⁾.

⁽⁴⁸¹⁾ <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html>.

⁽⁴⁸²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/>.

⁽⁴⁸³⁾ <https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3>.

⁽⁴⁸⁴⁾ <https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html>.

⁽⁴⁸⁵⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html>.

⁽⁴⁸⁶⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html>.

⁽⁴⁸⁷⁾ https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.

- (1146) En 2023, las ventas totales de turismos propulsados con energías alternativas en China (BEV y vehículos eléctricos híbridos enchufables) ascendió a 9,49 millones ⁽⁴⁸⁸⁾. Se estima que, en 2024, las ventas de NEV aumenten un 20 % con respecto a 2023 ⁽⁴⁸⁹⁾, alcanzando así los 11,4 millones de unidades.
- (1147) Las ventas de BEV (matriculaciones) ascendieron a más de 5 millones en el período de investigación, como se explica en el cuadro siguiente. Además, según los datos de la CAAM, alrededor del 87 % de los BEV fabricados se vendieron y matricularon en China.

Cuadro 15.

Demanda total en China

unidades	2020	2021	2022	Período de investigación
Matriculaciones de BEV en China	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Índice	100	294	467	547

Fuente: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles> e *InsideEVs, China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023* [«Las ventas de vehículos enchufables de China alcanzan un nuevo récord de 8 millones en 2023»; documento en inglés] ⁽⁴⁹⁰⁾.

- (1148) El aumento del 20 % del mercado de BEV en China en 2024 se tradujo en 6,1 millones de BEV, con respecto a una capacidad de más de 9 millones de BEV. Por lo tanto, la Comisión concluyó provisionalmente que el mercado nacional de China no podría absorber su gran capacidad excedentaria.

d) *Exportaciones de China y disponibilidad de otros mercados de exportación*

- (1149) Sobre la base de las estadísticas aduaneras oficiales de las autoridades chinas, en el período de investigación, China exportó 1 471 136 BEV (lo que representa un aumento del 659 % con respecto a 2020), de los cuales 486 550 BEV se exportaron a la Unión, un aumento del 1 343 % en comparación con 2020.

Cuadro 16.

Exportaciones de BEV de China

	2020	2021	2022	Período de investigación
Total exportaciones chinas	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Índice	100	258	487	759
Exportaciones chinas a la Unión	33 731	171 822	328 391	486 550
Índice	100	509	974	1 443
Porcentaje de las exportaciones chinas a la Unión con respecto al total de exportaciones	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Fuente: GTA

- (1150) El cuadro anterior muestra que el mercado de la Unión es el principal destino de exportación de los productores exportadores chinos y representa el 33,1 % del total de las exportaciones chinas de vehículos comerciales ligeros. Otros destinos son el Reino Unido (10 % del total de las exportaciones chinas), Tailandia (9 % del total de las exportaciones chinas), Filipinas (7 % del total de las exportaciones chinas) y Australia (6 % del total de las exportaciones chinas).

⁽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 proporción de BEV exportados a la Unión del total de las exportaciones chinas aumentó del 17,4 % en 2020 al 33,1 % en el período de investigación. Aunque el total de las exportaciones chinas de BEV se incrementó más de seis veces durante el período considerado, las exportaciones a la Unión aumentaron a un ritmo mucho más pronunciado, es decir, más de diez veces durante el mismo período.
- (1152) Además, como se muestra en el considerando 1120 y en el cuadro 11, los mercados de los Estados Unidos y de la Unión son los mayores mercados de turismos después de China, mientras que el mercado de los Estados Unidos está protegido de las importaciones de BEV chinos mediante elevados derechos de importación, como se explica en el considerando 1121. Otros mercados como el Reino Unido, Japón y Corea, son mercados relativamente pequeños en comparación con el mercado de la Unión, como indica el cuadro 11, por lo que la capacidad de absorción del mercado de estos terceros países es limitada. Por último, otros mercados de terceros países, como los Estados Unidos y Turquía, también tienen barreras comerciales contra las importaciones chinas de BEV, como se explica en el considerando 1121.

e) *Conclusión*

- (1153) Sobre la base de lo anterior, la Comisión llegó a la conclusión de que en los próximos meses y años se seguirán destinando al mercado de la Unión volúmenes significativos de la capacidad de producción excedentaria de BEV existente. El actual exceso de capacidad y la insuficiente capacidad de absorción de los mercados de terceros países o del mercado interno de China apuntan a la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las exportaciones chinas subvencionadas a la Unión.

5.5. **Nivel de precios de las importaciones subvencionadas**

- (1154) Los precios de los BEV originarios de China que llegaron al mercado de la Unión durante el período de investigación fueron mucho más bajos que los precios cobrados por la industria de la Unión. Como se explica en el considerando 1029, la Comisión estableció unos márgenes de subcotización medios ponderados para el período de investigación del 12,7 % sobre la base de un análisis por tipo en la misma fase comercial. Además, como se explica en el considerando 1033, el precio de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra fue un 30 % inferior al coste medio ponderado de producción de la industria de la Unión.
- (1155) Teniendo en cuenta la naturaleza del mercado de la Unión, que es muy transparente y sensible a los precios, es probable que el nivel de precios de las importaciones subvencionadas, en volúmenes cada vez mayores, penetre aún más en el mercado de la Unión y siga ejerciendo una presión considerable sobre los precios de los productores de la Unión en un momento en que la industria de la Unión es especialmente vulnerable, ya que el mercado está pasando de la producción de vehículos ICE a BEV.
- (1156) Además, la Comisión demostró la existencia de una contención de los precios. En efecto, la industria de la Unión vendió por debajo del coste de producción durante el período considerado. La importante presión ejercida sobre los precios por las importaciones a bajo precio subvencionadas procedentes de China, impidió a la industria de la Unión elevar sus precios de venta para lograr una situación de rentabilidad, lo que dio lugar a pérdidas.

5.6. **Nivel de existencias**

- (1157) El nivel de existencias de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra se describe detalladamente en el considerando 1017, en el que se muestra que, al final del período de investigación, los productores exportadores chinos tenían un stock importante de BEV en la Unión [4,3 % del consumo en el mercado de la Unión (matriculaciones) en el período de investigación o alrededor del 19 % del número de matriculaciones tras la importación de China]. Es evidente que estas grandes cantidades de BEV ya disponibles se destinan principalmente a la venta en el mercado de la Unión.
- (1158) Además, se ha publicado en la prensa información sobre la congestión de los BEV importados de China y almacenados en los puertos de la Unión, debido a dificultades logísticas en el transporte posterior ⁽⁴⁹¹⁾. Además, en mayo de 2024 se notificaron en los puertos belgas importantes existencias de BEV chinos de SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda y Hongqi (130 000 BEV) ⁽⁴⁹²⁾.

⁽⁴⁹¹⁾ Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. y Li, G., *European ports turned into «car parks» as vehicle imports pile up* («Los puertos europeos se convierten en «aparcamientos» a medida que se amontonan los vehículos de importación», artículo en inglés), *Financial Times*, 9 de abril de 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 disponibilidad de estas existencias subraya el carácter inminente de la amenaza de perjuicio para los productores de la Unión.

5.7. Previsibilidad e inminencia de un cambio de circunstancias

- (1160) El artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base establece que: «[...] El cambio de circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la subvención causaría un perjuicio deber haber sido claramente previsible e inminente».
- (1161) Todos los factores mencionados anteriormente se han analizado y verificado con respecto al período de investigación.
- (1162) Durante el período considerado, el volumen de las importaciones chinas aumentó exponencialmente, más de cinco veces con respecto al comienzo del período considerado. Estas importaciones ejercieron una presión significativa sobre los precios, como muestran la subcotización y la contención de los precios constatadas. En el contexto de un consumo en auge, la industria de la Unión fue perdiendo cuota de mercado a lo largo del período considerado a expensas de las importaciones subvencionadas procedentes de China, alcanzando su punto más bajo durante el período de investigación. Como resultado, la transición progresiva de vehículos ICE a BEV comenzó a verse obstaculizada, especialmente durante el período de investigación. La rentabilidad, el rendimiento de las inversiones y el flujo de caja se deterioraron en el período de investigación.
- (1163) Si esta tendencia continúa, la industria de la Unión no será capaz de aumentar su producción de BEV lo necesario en el marco de la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV, y su situación se convertirá inmediatamente en un perjuicio importante. Además, como se explica en los considerandos 1126 y 1127, la capacidad excedentaria china en la fabricación de BEV es al menos 2,2 veces superior al consumo de la Unión y no puede ser absorbida por la demanda interna china, como se ha explicado en el considerando 1148, ni por otros grandes mercados de exportación chinos, dado su tamaño y las elevadas barreras a la entrada, como se explica en los considerandos 1120 y 1121. Además, las pruebas indican que los productores exportadores chinos tienen la intención de seguir aumentando su presencia en el mercado de países clave de la UE en un futuro próximo, en particular, mediante la introducción de nuevos modelos en el mercado. Por último, la política de las autoridades chinas fomenta un nuevo aumento inminente de las exportaciones.
- (1164) Los hechos y elementos anteriores muestran que las importaciones subvencionadas seguirán aumentando y que, en consecuencia, es muy probable que el perjuicio para la industria de la Unión se materialice de forma inminente.

5.8. Alegaciones de las partes

- (1165) La empresa 24 alegó que se espera que varios productores de la Unión lancen modelos de BEV más asequibles en los próximos años y, por lo tanto, una mayor presencia de los productores de la Unión en los segmentos de menor precio ejercerá una presión a la baja sobre cualquier posible aumento de la cuota de mercado de los productores chinos. Además, la empresa 24 argumentó que los productores de la Unión se beneficiarán en este proceso de la ventaja competitiva tradicional que la industria ha construido a lo largo de varias décadas de competencia exitosa en la Unión y en el mercado mundial de turismos. La empresa 24 también declaró que la industria de los turismos estaba fuertemente influida por factores como la marca y la lealtad, así como el valor de reventa, y que estos factores han sido durante mucho tiempo obstáculos importantes para los operadores chinos que entran en el mercado de la Unión y seguirán siéndolo en el futuro. Esta empresa también alegó que, a diferencia de los productores exportadores chinos, la industria de la Unión disfrutaba de una posición fuerte en el mercado de la Unión con respecto a las redes de concesionarios y los servicios posventa, lo que facilita las ventas en el mercado de la Unión.
- (1166) Si bien la industria de la Unión tiene la intención de lanzar más modelos de BEV para el mercado de la Unión a precios diferentes, se espera que los productores exportadores chinos se adapten a estos nuevos modelos de BEV y ofrezcan vehículos similares a precios aún más bajos, de manera similar a lo ocurrido durante el período de investigación, como se explica en el considerando 1029. Como se indica en el considerando 1037, la industria de la Unión gozaba de una ventaja competitiva tradicional en el mercado de los vehículos ICE. En el pasado, los productores chinos de vehículos ICE no tuvieron éxito en el mercado de la Unión, ya que los vehículos ICE fabricados por los productores de la Unión eran tecnológicamente más avanzados y de un nivel superior al de los vehículos ICE chinos, especialmente en lo que respecta a la seguridad. No obstante, la situación con respecto a la industria de los BEV es distinta, ya que los productores de la Unión se encuentran todavía en las primeras fases de desarrollo de la tecnología de BEV, mientras que en China, el desarrollo de dicha tecnología comenzó hace varios años y está muy avanzado. Por lo que se refiere a la lealtad de los clientes y la marca, como se explica en el considerando 1037, el rápido crecimiento de Tesla es un claro ejemplo de que el valor de una marca construida sobre los vehículos ICE, o la falta de esta, tiene una importancia marginal en el éxito y el poder de fijación de

precios en el mercado de los BEV. En particular, teniendo en cuenta el objetivo de la UE de sustituir los vehículos ICE por BEV de aquí a 2035, como se explica en el considerando 1222, es muy probable que los consumidores presentes en el segmento medio e inferior cambien a BEV chinos de menor precio. En cuanto los concesionarios, la industria china están construyendo redes de concesionarios y aprovechando las ventas en línea, que ya ha demostrado ser una estrategia exitosa para Tesla. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

5.9. **Conclusión**

- (1167) A la vista del análisis de todos los hechos y pruebas enumerados anteriormente, la Comisión concluyó que existe una amenaza de perjuicio importante para la industria de la Unión claramente previsible e inminente.
- (1168) Es probable que la situación actual de la industria de la Unión, que no puede efectuar las ventas necesarias para recuperar las elevadas inversiones que requiere el mercado en transición, se agrave aún más por la continuación de las importaciones subvencionadas de BEV procedentes de China, que han aumentado de forma progresiva, a un ritmo significativo y a precios subcotizados, así como por el hecho de que las autoridades chinas tienen sus miras puestas en el mercado de la Unión, ya que se trata del único mercado mundial importante abierto. Esta materialización inminente del perjuicio importante pondrá aún más en peligro el aumento de la producción y las ventas de BEV de la industria de la Unión, en línea con la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV.
- (1169) Además, el cambio de circunstancias que, de otro modo, dio lugar a tal materialización inminente del perjuicio para la industria de la Unión es claro. Como se muestra en los considerandos 1157 y 1158, los productores exportadores chinos tienen grandes cantidades de BEV fácilmente disponibles en la Unión, claramente destinados a la venta en el mercado de la Unión. Asimismo, como se expone en los considerandos 1126 y 1127, un gran número de productores exportadores chinos anunciaron su intención de lanzar varios modelos nuevos de BEV en el mercado de la Unión, así como de ampliar su presencia en dicho mercado, penetrando a corto plazo en los mercados de más Estados miembros de la UE. Estos anuncios indican claramente el interés de los productores exportadores chinos en el mercado de la Unión. Es muy probable que estos elementos causen pérdidas significativas para la industria de la Unión, a falta de la adopción de medidas compensatorias. La inminencia de tales hechos que dan lugar a un perjuicio importante queda claramente demostrada por la tendencia inversora de la rentabilidad, que empezó a deteriorarse para la industria de la Unión al final del período considerado, además de la constante disminución de las cuotas de mercado durante el período considerado. Todos estos elementos respaldan una conclusión provisional de amenaza de perjuicio con arreglo al artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base.

6. CAUSALIDAD

6.1. **Efectos de las importaciones subvencionadas**

- (1170) Como se muestra en los cuadros 2a y 2b, las importaciones de BEV chinos y las matriculaciones de BEV tras la importación aumentaron considerablemente la cuota de mercado en el mercado de la Unión en el período considerado. Durante ese período, la cuota de mercado de las importaciones aumentó del 3,9 % en 2020 al 25,0 % en el período de investigación y la cuota de matriculaciones de vehículos procedentes de China aumentó del 3,5 % al 22,8 %.
- (1171) En los considerandos 1023 a 1032, la Comisión ha demostrado que las importaciones chinas estaban subcotizando los precios de la industria de la Unión en al menos un 12,7 % durante el período de investigación. La Comisión también ha establecido que las importaciones chinas estaban conteniendo los precios de la industria de la Unión durante el período considerado.
- (1172) Debido al aumento sustancial de las importaciones subvencionadas de BEV chinos, a precios inferiores a los de la industria de la Unión, esta perdió cuota de mercado en el período de investigación y ni siquiera pudo vender a precios que le permitieran al menos cubrir sus costes. Por lo tanto, la Comisión concluyó que las importaciones subvencionadas tuvieron un impacto negativo en la situación de la industria de la Unión.

- (1173) Además, como se describe en la sección 5, hay muchos factores que demuestran que los productores chinos de BEV constituyen una amenaza creciente de perjuicio para la industria de la Unión. Los productores chinos de BEV tienen existencias significativas de estos vehículos en la Unión que están listas para ser vendidas en el mercado de la Unión. Además, hay una capacidad excedentaria importante y creciente en China, que está disponible para la exportación. Como se muestra en el considerando 1121, los Estados Unidos, el único otro mercado de exportación importante para China, impuso medidas que sin duda frenarán el aumento de las importaciones. Por ello, la Unión se ha convertido en el destino más atractivo para las exportaciones chinas.
- (1174) Asimismo, está claro que el aumento de las exportaciones a la Unión continuará y seguirá aumentando en un futuro próximo, como se expone en los considerandos 1111 a 1138. Este aumento inminente de las exportaciones a la Unión perjudicará aún más la capacidad de la industria de la Unión para aumentar sus niveles de ventas, mantener su cuota de mercado y salvaguardar sus inversiones permitiendo un rendimiento justo de estas.
- (1175) Por tanto, la Comisión consideró provisionalmente que las importaciones subvencionadas de BEV chinos están causando una amenaza de perjuicio importante a la industria de la Unión.

6.2. Otros factores conocidos

- (1176) De conformidad con el artículo 8, apartado 6, del Reglamento de base, la Comisión también examinó si otros factores conocidos, individual o colectivamente, pueden atenuar el nexo causal establecido entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio detectada provisionalmente en el sentido de que dicho nexo causal dejaría de ser real y sustancial.

6.2.1. Importaciones procedentes de terceros países

- (1177) Aparte de las importaciones procedentes de China, las importaciones procedentes de Corea del Sur, el Reino Unido, México, Japón y los Estados Unidos de América tuvieron una cuota de mercado superior al 1 % en el período de investigación. El volumen de las importaciones y las cuotas de mercado, así como los precios medios de las importaciones procedentes de estos terceros países, evolucionaron como sigue durante el período considerado:

Cuadro 17.

Importaciones procedentes de terceros países

País		2020	2021	2022	Período de investigación
Corea del Sur	Cantidad (unidades)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Índice	100	126	111	160
	Cuota de mercado	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Índice	100	78	53	53
	Precio medio (EUR/unidad)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Índice	100	108	117	128
Reino Unido	Cantidad (unidades)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Índice	100	197	244	395
	Cuota de mercado	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Índice	100	121	117	132
	Precio medio (EUR/unidad)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Índice	100	97	97	96

País		2020	2021	2022	Período de investigación
México	Cantidad (unidades)	291	29 090	25 484	31 310
	Índice	100	9 997	8 757	10 759
	Cuota de mercado	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Índice	100	6 132	4 196	3 591
	Precio medio (EUR/unidad)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Índice	100	91	92	100
Japón	Cantidad (unidades)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Índice	100	81	188	483
	Cuota de mercado	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Índice	100	49	90	161
	Precio medio (EUR/unidad)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Índice	100	119	157	156
Estados Unidos	Cantidad (unidades)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Índice	100	50	7	35
	Cuota de mercado	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Índice	100	31	4	12
	Precio medio (EUR/unidad)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Índice	100	93	219	192
Otros países	Cantidad (unidades)	849	1 332	2 307	1 564
	Índice	100	157	272	184
	Cuota de mercado	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Índice	100	96	130	61
	Precio medio (EUR/unidad)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Índice	100	68	87	131
Total de todos los terceros países excepto China	Cantidad (unidades)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Índice	100	119	102	166
	Cuota de mercado	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Índice	100	73	49	55
	Precio medio (EUR/unidad)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Índice	100	105	114	123

Fuente: Datos aduaneros de los Estados miembros.

- (1178) Las importaciones procedentes de Corea del Sur aumentaron de alrededor de 56 000 a alrededor de 90 000 durante el período considerado, pero su cuota de mercado disminuyó del 10,2 % en 2020 al 5,5 % en el período de investigación. Además, los precios medios de importación aumentaron y se situaron, por término medio, por encima del precio de importación chino.
- (1179) Las importaciones procedentes del Reino Unido aumentaron de aproximadamente 20 000 a alrededor de 77 000 durante el período considerado. Aunque su precio medio disminuyó ligeramente durante este período, su cuota de mercado se mantuvo relativamente estable y no superó el 5 % durante el período considerado. Si bien el precio medio de las importaciones procedentes del Reino Unido fue ligeramente inferior al precio de las importaciones procedentes de China en 2020 y 2022 (3,0 y 0,1 %, respectivamente), fue superior a los precios de las importaciones chinas en 2021 y en el período de investigación (7,8 y 4,0 %, respectivamente).
- (1180) Las importaciones procedentes de México, Japón y los Estados Unidos representaron cada una de ellas menos del 2 % de la cuota de mercado en el período de investigación. Además, a excepción de Japón en 2020 y 2021, los precios medios de importación fueron muy superiores al precio medio de importación de las importaciones chinas durante el período considerado.
- (1181) Las importaciones procedentes de todos los demás países fueron insignificantes.
- (1182) Basándose en el análisis anterior, la Comisión concluyó provisionalmente que las importaciones procedentes de otros países no debilitaron el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio a la industria de la Unión durante el período de investigación.

6.2.2. Resultados de las exportaciones de la industria de la Unión

- (1183) Los resultados de las exportaciones de la industria de la Unión evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 18.

Resultados de las exportaciones de la industria de la Unión

	2020	2021	2022	Período de investigación
Volumen de exportación (unidades)	190 101	291 766	454 555	632 256
Índice	100	153	239	333
Precios de las exportaciones	42 374	40 082	47 723	47 482
Índice	100	95	113	112

Fuente: Eurostat (código NC 8703 80 10)

- (1184) El nivel de exportaciones de BEV de la industria de la Unión aumentó un 233 % durante el período considerado, una tasa de aumento más elevada en comparación con las ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión, como se muestra en el cuadro 5.
- (1185) El precio medio de exportación de la industria de la Unión fue superior al coste de producción, como se muestra en el cuadro 7.
- (1186) Por lo tanto, se concluyó provisionalmente que los resultados de las exportaciones de la industria de la Unión no atenuaron el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio constatada.

6.2.3. Factores relacionados con la demanda

- (1187) Entre los factores fundamentales que afectan a la demanda de BEV figuran el tiempo de recarga, la disponibilidad de infraestructuras de recarga, la cuestión conexas de la ansiedad por la autonomía y el Reglamento sobre las emisiones de carbono de los vehículos que figura en el considerando 1223.
- (1188) Las ventas de BEV y la capacidad de carga de los BEV están correlacionadas positivamente, siendo la capacidad de carga un elemento crucial para el aumento de las ventas de BEV en el mercado de la Unión.

- (1189) La empresa 24 alegó que la falta de una infraestructura pública de recarga suficiente seguía siendo un impedimento clave para una mayor adopción de los BEV por parte de los consumidores en la Unión, y supuso un freno importante a la demanda de los consumidores, con el consiguiente efecto adverso en la industria de la Unión. La empresa 24 también alegó que se esperaba que el mercado de BEV de la Unión creciera significativamente en los próximos años.
- (1190) La Comisión señaló que la empresa 24 aportó argumentos contradictorios alegando, por una parte, que había factores que frenaban considerablemente la demanda de BEV en la Unión, como las infraestructuras de recarga, y, por otra, que la demanda estaba aumentando rápidamente, y que se esperaba que el mercado de BEV en la Unión creciera significativamente. La Comisión se mostró de acuerdo en que, habida cuenta de los ambiciosos objetivos fijados por la Unión y de los reglamentos pertinentes de la UE, cabe prever que el mercado de BEV en la Unión crezca rápidamente en los próximos años. Teniendo en cuenta la falta de otras tecnologías maduras para la propulsión con cero emisiones, cabe esperar que, de aquí a 2035, el mercado de vehículos eléctricos de emisión alcance los niveles del actual mercado global de turismos.
- (1191) Además, la Comisión señaló que se estaba avanzando rápidamente en dar solución a cualquier cuello de botella relacionado con la recarga, ya fuera en el hogar, en una zona de recarga privada (por ejemplo, una empresa o un aparcamiento) o a través del acceso a un punto de recarga público. En la Unión, la cantidad de infraestructuras de recarga, tanto públicas como privadas, está aumentando, ya se analice por capacidad instalada como por número de puntos de recarga. A finales de 2022, había 475 000 puntos de recarga públicos con una capacidad instalada de 5,1 kW por cada BEV en la Unión. La capacidad instalada de las infraestructuras de recarga privadas era de 8,0 kW por cada BEV en la Unión. El inventario total de infraestructuras de recarga en la Unión aumentará a 35 millones de puntos de recarga para 2030 ⁽⁴⁹³⁾.
- (1192) Además, la UE ha adoptado el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos ⁽⁴⁹⁴⁾, que exigirá que todas las carreteras y autopistas nacionales de la Unión estén equipadas con cargadores públicos de aquí a 2025, en consonancia con el número de vehículos eléctricos en circulación en ese momento. Según este Reglamento, debe haber puntos de recarga disponibles cada 60 km a lo largo de las principales autopistas de la UE de manera que: i) a más tardar el 31 de diciembre de 2025, cada grupo de recarga ofrezca una potencia disponible de al menos 400 kW e incluya, como mínimo, un punto de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW; ii) a más tardar el 31 de diciembre de 2027, cada grupo de recarga ofrezca una potencia disponible de al menos 600 kW e incluya, como mínimo, dos puntos de recarga con una potencia disponible individual de al menos 150 kW. El Reglamento también establece objetivos nacionales obligatorios basados en el parque automovilístico, como el requisito de proporcionar a través de estaciones de recarga de acceso público una potencia disponible total de al menos 1 kW para cada vehículo eléctrico ligero de batería.
- (1193) La demanda de BEV en el mercado de la Unión aumentó rápidamente durante el período considerado. El cuadro 1 demuestra que, tanto el consumo aparente como el consumo real aumentaron más del 180 % en ese período. Se espera que los avances en la tecnología de baterías continúen y se reduzca el tiempo de carga, y que la disponibilidad de infraestructuras de carga pública y privada continúe mejorando, eliminando gradualmente cualquier restricción sobre la demanda. Teniendo en cuenta los objetivos obligatorios para las emisiones de las nuevas ventas en el mercado de la Unión (y las severas sanciones por incumplimiento) establecidos por los reglamentos de la UE, como se explica en los considerandos 1222 y 1223, se espera, por tanto, que la demanda siga aumentando en el futuro.
- (1194) En la transición en curso de los vehículos ICE a los BEV, es esencial que la industria de la Unión pueda mantener sus economías de escala manteniendo volúmenes de ventas y cuotas de mercado suficientes. Esto permitirá a la industria de la Unión recuperar sus costes y generar una rentabilidad suficiente para las inversiones necesarias. Esto es aún más importante en la fase actual en la que el mercado de BEV de la Unión todavía está en desarrollo y aún no está maduro.
- (1195) No obstante, los cuadros 2a y 2b demuestran que la industria de BEV de la Unión está perdiendo cuota de mercado a un ritmo insostenible. La evaluación realizada en la sección 5 indica además que estas pérdidas de cuota de mercado se prolongarán hasta finales de 2026. Por lo tanto, aunque los factores que limitan la demanda pueden haber tenido un impacto en el pasado, es la reciente e inminente penetración en el mercado de las importaciones subvencionadas chinas, como se muestra en la sección 6.1, el factor que representa la mayor amenaza para la industria de la Unión en un futuro próximo a efectos del éxito de la transición del mercado de la Unión a los BEV.

⁽⁴⁹³⁾ <https://www.chargeurope.eu/>.

⁽⁴⁹⁴⁾ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

- (1196) En vista de lo anterior, la Comisión consideró provisionalmente que cualquier limitación sobre la demanda, relacionada en particular con la disponibilidad de infraestructuras de recarga, no atenuaría el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio constatada provisionalmente. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

6.2.4. *Competitividad de la industria de BEV de la Unión*

- (1197) La CCCME alegó que la dependencia de los productores de la Unión del suministro de baterías y otros componentes de terceros países afectaba a su competitividad en general. La CCCME y la empresa 24 alegaron que la falta de integración vertical de los productores de la Unión y su dependencia del suministro de baterías de terceros países dan lugar a un aumento de los costes de las baterías y de otros costes de producción. Además, la CCCME y la empresa 24 declararon que los efectos negativos derivados de la falta de integración vertical, se vieron exacerbados por otros factores que no están relacionados con las importaciones de BEV procedentes de China, como i) las interrupciones de la cadena de suministro debidas a la pandemia de COVID-19 y la guerra ruso-ucraniana, ii) el aumento de los costes de las materias primas, iii) la escasez de componentes críticos como los semiconductores y iv) los elevados precios de la energía. La empresa 24 también alegó que la industria de la Unión no invirtió a tiempo en la cadena de suministro de baterías eléctricas, y se centró en los vehículos ICE, en los que tenían una ventaja competitiva y solo recientemente ha empezado a invertir en el mercado de los BEV.
- (1198) La Comisión señaló que las ventajas de la integración vertical se referían principalmente a BYD y no a todos los productores exportadores chinos. La industria de la Unión está compuesta por empresas que compran baterías en el mercado mundial y otras que invierten en la producción de baterías. De hecho, la industria de la Unión está continuamente aumentando su capacidad de producción de baterías.
- (1199) Además, aunque los productores exportadores chinos han desarrollado ventajas en el suministro de baterías y materias primas clave para baterías, estas ventajas se han obtenido en gran medida a través de subvenciones, como se muestra en la sección 3.7.2. Por lo tanto, las supuestas ventajas competitivas no atenúan el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio.
- (1200) Las perturbaciones de la cadena de suministro y otros factores que aumentaron los precios de las materias primas y la energía fueron problemas mundiales, no solo aplicables a la industria de la Unión, por lo que no existe una desventaja competitiva específica para la industria de la Unión en general. Además, estas fueron cuestiones relacionadas principalmente con el período considerado y la CCCME y la empresa 24 no alegaron ni justificaron en qué medida tales factores tendrían un impacto en la situación de la industria de la Unión en los próximos años.
- (1201) Por lo tanto, dadas las conclusiones alcanzadas por la Comisión en los considerandos anteriores, se rechazaron estas alegaciones.

6.2.5. *Competencia entre los vehículos ICE y los BEV*

- (1202) La empresa 24 y la CCCME alegaron que la competencia entre los vehículos ICE y los BEV debía examinarse como un factor de causalidad. Sin embargo, ni la CCCME ni la empresa 24 explicaron ni desarrollaron esta alegación.
- (1203) Los objetivos de la legislación de la Unión en materia de emisiones garantizarán que la industria de la Unión realice rápidamente la transición a los BEV, como se explica en el considerando 1223. Por ello, si bien actualmente existe competencia entre los vehículos ICE y los BEV en el mercado de la Unión, la producción y las ventas de vehículos ICE se reducirán gradualmente, de forma paralela al aumento de la producción y las ventas de BEV en consonancia con los objetivos de emisiones de la UE. En consecuencia, la competencia entre los vehículos ICE y los BEV también se reducirá gradualmente en favor de las ventas de BEV.
- (1204) En vista de lo anterior, la Comisión consideró provisionalmente que el impacto de la competencia con las ventas de vehículos ICE no atenuaría el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio constatada provisionalmente. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

6.2.6. *Falta de economías de escala y empresas emergentes*

- (1205) La CCCME alegó que la falta de economías de escala de los productores de BEV de la Unión da lugar a costes probablemente más elevados. Además, se alegó que algunos productores de la Unión, como e.Go, se basan en el concepto de microfábrica y no pueden lograr economías de escala como las logradas con las gigafábricas y las grandes instalaciones de producción. Por otra parte, la CCCME alegó que determinados productores de la Unión, como Fisker y e.Go, acaban de iniciar la producción de BEV y, por lo tanto, la Comisión también debe tener en cuenta en su análisis la situación de empresa emergente de determinados productores de la Unión.
- (1206) La Comisión siguió la metodología de considerar los factores de causalidad en relación con su repercusión en toda la industria de la Unión. La mera existencia de factores relacionados con una pequeña parte de la industria de la Unión no se consideró representativa de la industria de la Unión en su conjunto y, por tanto, se concluyó provisionalmente que no atenúa el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio constatada provisionalmente. Por lo que se refiere a la industria de la Unión en general, la Comisión consideró que son precisamente las importaciones procedentes de China las que amenazan las perspectivas de que la industria de la Unión alcance la escala necesaria y sea rentable en un futuro próximo. Estas importaciones subvencionadas impiden a la industria de la Unión alcanzar los objetivos de ventas necesarios para aumentar la producción en consecuencia y lograr economías de escala. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

6.2.7. *Problemas de suministro*

- (1207) La empresa 24 alegó también que la industria de la Unión no tenía la capacidad para satisfacer la demanda en rápido aumento vinculada a la transición ecológica.
- (1208) Contrariamente a la alegación de la empresa 24, la investigación reveló que la industria de la Unión tiene capacidad suficiente para fabricar BEV y satisfacer la demanda del mercado de la Unión. Como se explica en el considerando 1060, dado que la utilización de la capacidad fue inferior al 40 % en el período de investigación, se concluyó provisionalmente que la industria de la Unión tiene suficiente capacidad de producción para satisfacer el futuro aumento de la demanda de BEV y, además, puede asignarse más capacidad procedente de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

6.2.8. *Política de la UE en materia de biocarburantes*

- (1209) La CCCME alegó que, históricamente, la UE ha favorecido la producción de biodiésel frente a la producción de BEV, lo que significa que se ha dado poca prioridad a la producción de BEV.
- (1210) Se trataba de una alegación muy vaga que no contenía ningún dato para explicar la cuestión planteada. Se recuerda que, como se explica en el considerando 1223, la Comisión ha introducido objetivos de emisiones específicas para todos los turismos nuevos y las flotas de vehículos comerciales ligeros de marcas y grupos para 2020 y los años posteriores. Por lo tanto, la Comisión se mostró en desacuerdo con que se hubiera dado poca prioridad a la producción de BEV.
- (1211) Además, la Comisión concluyó en la sección 5 que la industria de la Unión se encuentra ante la amenaza inminente de un perjuicio importante derivado de las importaciones subvencionadas originarias de China. La CCCME no justificó cómo la política de biocarburantes de la UE afectaría negativamente a la situación del productor de BEV de la Unión en los próximos años. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

6.2.9. *Importaciones procedentes de China por parte de la industria de la Unión*

- (1212) La CCCME alegó que las importaciones de la industria de la Unión procedentes de China podrían ser un factor causante de una amenaza de perjuicio para la industria de BEV de la Unión.
- (1213) La Comisión ha formulado observaciones sobre las importaciones procedentes de China de empresas de la industria de la Unión en el considerando 998. No estaba claro a qué empresas de la industria de la Unión se refería la CCCME en su evaluación ni cómo dichas importaciones podrían causar una amenaza de perjuicio en un futuro próximo. En los considerandos 1130 a 1138 se expone claramente la evolución prevista de la cantidad y el precio de las importaciones procedentes de China en general, y de las importaciones de grupos de propiedad china como BYD, Geely y SAIC. Como se explica en el cuadro 12a, las importaciones de marcas chinas aumentaron su cuota de mercado del 1,9 % en 2020 al 7,3 % en el período de investigación. Concluyó que la principal amenaza de daños en los próximos años provendrá de grupos de propiedad china.

- (1214) Teniendo en cuenta la evaluación anterior y la falta de claridad sobre la pertinencia de esta alegación, se consideró que la alegación no se había justificado y, por tanto, se rechazó.

6.3. Conclusión

- (1215) La Comisión detectó un vínculo entre el aumento de las importaciones subvencionadas procedentes de China y la amenaza de perjuicio importante.
- (1216) La Comisión diferenció y separó los efectos de todos los factores conocidos en la situación de la industria de la Unión de los efectos perjudiciales de las importaciones subvencionadas procedentes de China.
- (1217) La Comisión constató que los demás factores identificados, como las importaciones procedentes de terceros países, los resultados de las exportaciones de la industria de la Unión, los factores relacionados con la demanda, la competitividad de la industria de la Unión, la competencia entre los vehículos ICE y BEV, la falta de economías de escala y las empresas emergentes, los problemas de suministro, la política de la UE en materia de biocarburantes y las importaciones de la industria de la Unión procedentes de China, no atenuaron el nexo causal, ni individual ni colectivamente. Los productores exportadores chinos se beneficiaron de determinadas ventajas durante el período considerado, como un suministro seguro de baterías y materias primas. Sin embargo, la Comisión no concluyó que se hubiera sufrido un perjuicio importante durante ese período. De hecho, no se presentaron argumentos convincentes respecto a ninguno de los otros factores que demostrasen en qué medida tales factores constituyen una amenaza inminente para la industria de la Unión o debilitan la clara amenaza de las importaciones chinas subvencionadas en los próximos años.
- (1218) Por lo tanto, la Comisión concluyó provisionalmente que el aumento de las importaciones subvencionadas procedentes de China constituía una amenaza de perjuicio importante para la industria de BEV de la Unión en ausencia de medidas.

7. INTERÉS DE LA UNIÓN

- (1219) De conformidad con el artículo 31 del Reglamento de base, la Comisión examinó si podía concluir claramente que no redundaba en interés de la Unión la adopción de medidas compensatorias correspondientes al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias en este caso, a pesar de la determinación de la existencia de subvenciones perjudiciales. La Comisión basó la determinación del interés de la Unión en un análisis de los diversos intereses en juego, a saber, los de la industria de la Unión, los importadores, los usuarios, los proveedores y los consumidores.
- (1220) Se recibieron observaciones sobre el interés de la Unión de las autoridades chinas, la CCCME, la Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística (CLEPA), la Asociación Alemana de la Industria del Automóvil («VDA»), la Asociación Europea del Acero («EUROFER»), la empresa 31, y la empresa 29.

7.1. Interés de la industria de la Unión

- (1221) La industria del automóvil desempeña un papel importante en la economía de la Unión, proporcionando empleo directo e indirecto a 12,9 millones de personas, lo que representa el 7 % del empleo total de la UE. De este total, alrededor del 24 %, es decir, 3,1 millones, son puestos de trabajo en el sector manufacturero⁽⁴⁹⁵⁾. La industria del automóvil es un motor de la creación de valor económico, la soberanía competitiva y el bienestar social de Europa.
- (1222) En el Pacto Verde Europeo⁽⁴⁹⁶⁾, la Comisión estableció el objetivo de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. Este objetivo se convirtió en ley en 2021 con la publicación del Reglamento 2021/1119 (Ley Europea sobre el Clima)⁽⁴⁹⁷⁾. Se espera que todos los sectores de la economía contribuyan a lograr esas reducciones de emisiones, incluido el sector del transporte por carretera, en el que las emisiones han ido en aumento desde 1990. Por lo tanto, los BEV son un producto importante para que la Unión alcance sus objetivos climáticos.

⁽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⁾ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (1223) La UE también ha introducido objetivos específicos de emisiones para todos los turismos nuevos y las flotas de vehículos comerciales ligeros de fabricantes para 2020 y años posteriores en el Reglamento (UE) 2019/631, que fue modificado posteriormente por el Reglamento (UE) 2023/851 ⁽⁴⁹⁸⁾. Este Reglamento es un componente clave de la política europea de protección del clima. El Reglamento establece que, a partir de 2021, las emisiones medias de los turismos nuevos matriculados en la unión no deben superar los 95 g de CO₂/km en toda la flota de la UE. Los objetivos se endurecerán a partir de 2025: así pues, en el caso de las nuevas flotas de turismos matriculados en la Unión, se requerirá una reducción del 15 % de las emisiones de CO₂ a partir de 2025 y una reducción del 55 % a partir de 2030. Para 2035, se aplicará un objetivo de reducción del CO₂ del 100 % a las flotas de turismos y vehículos comerciales. Si no se cumple el respectivo objetivo en todo el parque, la Comisión impone una prima por exceso de emisiones de 95 EUR por gramo de CO₂ adicional por vehículo de nueva matriculación.
- (1224) Estos objetivos pueden alcanzarse en particular a través de una proporción creciente de vehículos eléctricos en la flota. Sin embargo, el objetivo de reducción de CO₂ en la Unión representa un reto importante para todo el sector del transporte, ya que la electrificación va mucho más allá de la mera conversión de grupos motopropulsores térmicos en eléctricos y abarca toda la cadena de valor de los vehículos eléctricos. Es una transición compleja que engloba toda la cadena de la industria del automóvil, desde la minería o los productos químicos hasta la fabricación de grupos motopropulsores eléctricos y conjuntos de baterías, la energía y la recogida y reciclaje de residuos de baterías. De ello se deduce que la industria del automóvil está experimentando un proceso de transformación esencial.
- (1225) Además, las baterías eléctricas tienen una importancia estratégica para el desarrollo de los BEV. La ubicación de la producción de baterías eléctricas es muy importante para los fabricantes de BEV. Si bien las células eléctricas se pueden transportar y enviar con relativa facilidad, una vez que se instalan en módulos y luego en conjuntos de baterías, esas operaciones se vuelven significativamente más difíciles y costosas. Por lo tanto, es conveniente que los productores de BEV estén situados cerca de proveedores de baterías para esa fase del proceso, o incluso llevarla a cabo internamente. La proximidad y el contacto estrecho con los proveedores de baterías también son importantes si se tiene en cuenta que las baterías no son productos listos para su uso, sino que se construyen de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes de vehículos. Por ejemplo, el tamaño y las funcionalidades de un BEV dictarán el tipo de batería que requiere, lo que, a su vez, afecta a la composición de la mezcla de materias primas al inicio del proceso (lo que, una vez más, produce una posible mejora de la eficiencia para los actores del mercado integrados verticalmente). Si bien en el período considerado los productores de BEV de la Unión dependían de las importaciones de baterías, principalmente procedentes de China, los fabricantes de automóviles se comprometieron a realizar una fuerte inversión en sus propias capacidades de producción de baterías, la mayoría de ellas a través de asociaciones con agentes especializados. Estas inversiones, que ascienden a varios miles de millones de euros, se realizarán de aquí a 2030 ⁽⁴⁹⁹⁾.
- (1226) En la transición hacia la electrificación, es muy arriesgado para los productores de automóviles de la Unión perder rentabilidad y cuota de mercado por las importaciones subvencionadas procedentes de China, ya que ello significaría que no podrían llevar a cabo las inversiones necesarias en tecnología para nuevas baterías que aumentarían la autonomía de conducción, reducirían el tiempo de recarga, reducirían los costes y mejorarán la seguridad, y por tanto, lograr con éxito dicha transición. Por otra parte, las empresas chinas pudieron lograr economías de escala gracias a la gran cantidad de subvenciones concedidas por las autoridades chinas y están exportando BEV a precios desleales para la Unión, haciéndose con cuota de mercado de la industria de la Unión, que se enfrenta a pérdidas sustanciales y a la consiguiente imposibilidad de realizar las inversiones necesarias. Si la industria de la Unión resulta irrevocablemente perjudicada por las importaciones chinas subvencionadas, el objetivo de electrificación no se cumplirá y los objetivos climáticos de la Unión Europea podrían verse comprometidos.
- (1227) La imposición de las medidas compensatorias permitiría a la industria de la Unión competir en condiciones de igualdad en el mercado y fabricar y vender en el mercado de la Unión suficientes BEV para poder ser rentable en el futuro. Como se explica en el considerando 1078, la industria de BEV de la Unión es una industria con alta proporción de capital y, por ello, necesita tiempo para lograr economías de escala para cubrir sus costes fijos y ser rentable. Por consiguiente, la imposición de medidas protegería a la industria de la Unión de una presión de precios intensiva y desleal que de no ser así ejercerían las importaciones chinas.

⁽⁴⁹⁸⁾ Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión (DO L 110 de 25.4.2023, p. 5).

⁽⁴⁹⁹⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqzqypr/>.

- (1228) Si no se imponen medidas compensatorias, el comercio desleal pondría en peligro las inversiones comprometidas por la industria de BEV de la Unión para la transición a la electrificación y los empleos del sector del automóvil mencionados en el considerando 1221. La industria de la Unión no podría seguir la transición en el mercado de la Unión de la producción de automóviles ICE a los BEV debido a los precios de las importaciones chinas subvencionadas que subcotizan los precios de los productores de BEV de la Unión. Además, la Unión corre el riesgo de perder uno de sus sectores manufactureros más importantes y la Unión, como región, podría quedar rezagada en cuanto a tecnología e innovación con respecto a China y los Estados Unidos y correr el riesgo de incumplir sus objetivos climáticos.
- (1229) La VDA observó que las actividades comerciales de las empresas chinas en China y en el extranjero apoyan la consecución de economías de escala y contribuyen a la rentabilidad en ámbitos como la fabricación, la logística y la I+D en todo el mundo. Según la VDA, en el actual mundo globalizado, y con el modelo de negocio existente, estos efectos también contribuyen al desarrollo de la industria automovilística europea.
- (1230) La empresa 24 alegó que, aunque en el pasado existió preocupación por la entrada y el aumento de las cuotas de mercado en la Unión de los fabricantes de automóviles japoneses y coreanos a partir de la década de 1980, la introducción de productos japoneses y coreanos estimuló los esfuerzos de adaptación, innovación y eficiencia por parte de los productores de la Unión. Además, los productores japoneses y coreanos establecieron la producción en la Unión, pasaron a formar parte de la industria de la Unión y, por lo tanto, contribuyeron directamente a su desarrollo y progreso. La empresa 24 alegó además que cabe esperar lo mismo de los productores chinos de BEV.
- (1231) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación ya que hay profundas diferencias entre el auge de los fabricantes de automóviles coreanos y japoneses en el pasado y los actuales fabricantes de equipos originales chinos. En particular, los fabricantes de equipos originales coreanos y japoneses competían con los vehículos ICE contra los fabricantes de equipos originales de la Unión, que contaban con una larga experiencia y cadenas de suministro. En cambio, la posición dominante de China en la producción de baterías eléctricas es un factor clave en la competencia entre los productores de BEV chinos y de Unión. Los productores de la Unión están construyendo actualmente sus grupos de baterías para el mercado de la Unión con importantes inversiones y costes y, por lo tanto, se encuentran en una posición muy diferente al momento del aumento de las importaciones de automóviles procedentes de Japón y Corea. Además, en el pasado, los productores coreanos y japoneses tuvieron que acceder al mercado de la Unión principalmente a través de la presencia de concesionarios, lo que tuvo un coste elevado y tardó en lograrse. Sin embargo, en la actualidad es más fácil para los productores exportadores chinos ponerse en contacto directamente con el consumidor sin ningún distribuidor intermedio, a través de modelos en crecimiento de compra y venta directa de automóviles en línea. Por último, en el pasado, los productores de la Unión tuvieron que competir solo con un pequeño número de productores coreanos y japoneses, mientras que durante el período de investigación, como se explica en el considerando 1125, había más de catorce productores chinos de BEV presentes en el mercado de la Unión. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (1232) Las autoridades chinas alegaron que no redundaba en interés de la Unión imponer medidas compensatorias, ya que la industria de BEV de la Unión no tenía capacidad suficiente para fabricar BEV para satisfacer toda la demanda de la Unión.
- (1233) La investigación reveló que la industria de la Unión tiene capacidad suficiente para fabricar BEV y satisfacer la demanda de la Unión, como se explica en el considerando 1060. Por lo tanto, se rechazó la alegación.
- (1234) La Comisión constató que la transición de la producción de vehículos ICE a BEV se vería comprometida por el aumento exponencial de las importaciones subvencionadas, causando así una amenaza de perjuicio importante a la industria de la Unión. La exposición de la industria de la Unión a un aumento masivo de las importaciones chinas a precios desleales que subcotizan los precios de venta de la industria de la Unión y al rápido incremento de sus cuotas de mercado tendrá un importante efecto negativo en la situación de la industria de la Unión en términos de pérdida de volumen de ventas y cuota de mercado, y provocará una rápida disminución de la rentabilidad que dará lugar a pérdidas sustanciales y, por tanto, también a la pérdida de inversiones. Esto conducirá inevitablemente al cierre de plantas de producción en la Unión y a una enorme pérdida de empleos. Por tanto, la Comisión concluyó que la imposición de medidas redundaría en interés de la industria de la Unión.

7.2. Interés de los importadores no vinculados

- (1235) Como se indica en el considerando 47, ningún importador no vinculado cooperó en la investigación. Por lo tanto, la Comisión concluyó provisionalmente que, dada la falta de cooperación de los importadores no vinculados, la imposición de medidas compensatorias no tendría un efecto desproporcionado en ellos.

7.3. Interés de los usuarios

- (1236) El producto investigado es utilizado por varios tipos de usuarios, en particular empresas de arrendamiento financiero de automóviles, empresas de alquiler de automóviles, empresas de uso compartido de automóviles, compañías de taxis y usuarios finales.
- (1237) Siete usuarios pertenecientes a dos grupos de empresas se dieron a conocer y respondieron al cuestionario de los usuarios, a saber, la empresa 32 y seis empresas pertenecientes al grupo Leasys. Estas empresas utilizaban el producto investigado para arrendarlo a sus clientes.
- (1238) La empresa 32 presentó una respuesta incompleta al cuestionario. La Comisión envió una carta de deficiencias solicitando información adicional. La empresa no respondió a la carta alegando que era una tarea demasiado onerosa. Por ello, la Comisión no verificó las respuestas al cuestionario de la empresa 32. Sin embargo, en la parte cumplimentada de la respuesta al cuestionario, la empresa 32 declaró que si se demostraba que las subvenciones chinas provocaban una fijación artificialmente baja de los precios de los BEV en la Unión, esto podría resultar perjudicial para toda la cadena de suministro europea. Consideró que, si las prácticas desleales de fijación de precios a través de apoyo gubernamental a los vehículos fabricados en China perjudicaban la viabilidad de los proveedores de BEV de la Unión, las medidas recíprocas para proteger la producción europea serían justas y necesarias para garantizar la seguridad del suministro.
- (1239) Las empresas del grupo Leasys enviaron respuestas completas al cuestionario y la Comisión verificó dos de ellas, como se explica en el considerando 80, que también compraron vehículos comerciales ligeros de China.
- (1240) La Comisión constató que los usuarios que cooperaron compraron conjuntamente menos del 0,1 % de las importaciones totales procedentes de China, así como de las importaciones procedentes de otros países, y el 1 % de las ventas totales de la industria de la Unión (sobre la base de las matriculaciones). Durante el período de investigación, compraron menos del 5 % del producto investigado a China, más del 95 % a productores de la Unión y el resto a otros países.
- (1241) El volumen de negocios y los costes de los dos usuarios verificados generados a partir de BEV originarios de China representaron menos del 2 % de su volumen de negocios total y de los costes totales durante el período de investigación. Los márgenes de rentabilidad de los usuarios verificados en el período de investigación oscilaron entre cifras de un dígito y cifras bajas de dos dígitos.
- (1242) La Comisión constató que la imposición de medidas compensatorias tendría cierto impacto en determinadas partidas de costes relacionadas con los BEV originarios de China, en particular la depreciación, los gastos por intereses y los seguros. Sin embargo, dada la escasa proporción de estas partidas de costes en los costes totales de los usuarios verificados (menos del 2 %) y la pequeñísima proporción de vehículos comerciales ligeros procedentes de China en sus flotas totales, se constató que el impacto de los derechos compensatorios en sus costes totales era insignificante. El análisis realizado por la Comisión sobre la base de los datos facilitados por los dos usuarios verificados correspondientes al período de investigación mostró que los posibles aumentos de costes causados por la imposición de medidas compensatorias solo darían lugar a una disminución marginal de sus beneficios y que ambas empresas seguirían siendo rentables. Este pequeño efecto sobre la rentabilidad se vería mitigado en mayor medida por la posibilidad de que los usuarios repercutieran al menos parte del aumento de costes a los clientes o cambiaran a fuentes alternativas de suministro. Los dos usuarios verificados también consideraron que la imposición de medidas compensatorias no tendría un impacto significativo en sus resultados financieros.
- (1243) Por lo tanto, sobre la base de la información del expediente y teniendo en cuenta las opiniones de las partes interesadas, la Comisión concluyó provisionalmente que los usuarios no se verían afectados de manera desproporcionada por la imposición de las medidas.

7.4. Interés de los proveedores

- (1244) La VDA y la CLEPA señalaron que el mercado chino, como el mercado automotriz más grande del mundo, era crucial para que los proveedores y fabricantes de automóviles compitieran y fortalecieran la capacidad de innovación. Alegaron que cualquier medida que pudiera dar lugar a un menor acceso al mercado para los proveedores y fabricantes de automóviles de la Unión en China podría, a largo plazo, afectar negativamente a la capacidad de innovación y a la competitividad de las respectivas industrias.
- (1245) Como se explica en el considerando 1253, el objetivo de la investigación es restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. La investigación no abarca el acceso de las empresas de la Unión al mercado chino y no tiene por qué dar lugar, por sí sola, a un acceso menos favorable al mercado para los proveedores y productores de la Unión en China. Por lo tanto, se rechazó la alegación. En cualquier caso, si, mediante esta alegación, la VDA y la CLEPA se refirieron a la posibilidad de que China emprendiera acciones de represalia en forma de acceso reducido a su mercado para las empresas de la Unión, esto se aborda en la sección 7.6.
- (1246) EUROFER apoyó la investigación. Señaló que el sector del automóvil era un importante consumidor de acero, por lo que la salud futura de los fabricantes de BEV de la Unión también era crucial para el sector siderúrgico de la UE. EUROFER alegó que las importaciones perjudiciales de BEV subvencionados procedentes de China tendrían un efecto negativo en la industria siderúrgica de la Unión. Según EUROFER, existía un interés estratégico en mantener un sector del automóvil sano en la Unión, para preservar el sector siderúrgico de la Unión y los millones de puestos de trabajo conexos. EUROFER alegó que la Comisión debía adoptar medidas rápidas para preservar la buena salud del sector del automóvil de la Unión y evitar que se materializara la amenaza de perjuicio.
- (1247) La empresa 29 también expresó su apoyo a la investigación alegando que las medidas compensatorias ayudarían a restablecer la igualdad de condiciones y la competencia leal entre los fabricantes de automóviles y otras partes interesadas. Sostuvo que, debido a las importaciones subvencionadas procedentes de China, se esperaba que la cuota de mercado de la industria de BEV de la Unión disminuyera, lo que afectaría negativamente a las ventas y los beneficios de las empresas que producen componentes de insumos y a su capacidad para invertir en la Unión.
- (1248) La empresa 31 también expresó su apoyo a la investigación con la esperanza de que condujera a la nivelación de las condiciones de competencia en el sector del automóvil en la Unión. Según la empresa 31, los esfuerzos de transición ecológica de la Unión y la inversión e innovación asociadas emprendidas por la industria del automóvil se verían socavados y las empresas de la Unión se verían injustamente desfavorecidas.
- (1249) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó provisionalmente que la imposición de medidas compensatorias redundaba en interés de los proveedores de la Unión.

7.5. Efecto en los consumidores y en los objetivos climáticos

- (1250) La VDA alegó que, para alcanzar el objetivo de movilidad sin emisiones de CO₂ de la UE de aquí a 2035, debe haber un suministro suficiente de vehículos eléctricos en el mercado de la Unión. En su opinión, el aumento de los precios de los BEV procedentes de China podría dificultar la consecución de este objetivo. La VDA, al igual que las autoridades chinas, alegaron que la Comisión debería considerar la importancia de China para la transformación de la industria del automóvil y de la industria europea en su conjunto, en particular con respecto a la neutralidad en carbono. La empresa 24 alegó que la capacidad de producción de la industria de la Unión, que se veía restringida en gran medida por los cuellos de botella en el suministro de baterías nacionales y extranjeras, era insuficiente para que la UE cumpliera sus objetivos climáticos para el sector del transporte por carretera y, por lo tanto, la UE dependía de las importaciones de BEV para alcanzar sus objetivos, mientras que China seguirá siendo un socio importante de la UE a este respecto. La empresa 24 alegó, asimismo, que los derechos compensatorios pondrían en peligro el suministro de BEV asequibles para los consumidores de la Unión de renta baja y media en el mercado de la Unión, poniendo en última instancia en peligro la continuación de la acción de la UE para hacer frente a la amenaza que supone el cambio climático.
- (1251) La actual investigación pretende garantizar que los productores de BEV de la Unión y de China compitan en igualdad de condiciones y evitar el perjuicio que las importaciones subvencionadas amenazan con provocar. Por lo tanto, los derechos compensatorios solo equilibrarán la distorsión provocada por las subvenciones; el comercio seguirá, no obstante, fluyendo. Es preciso buscar un equilibrio entre el posible aumento de los precios para los consumidores de la Unión y el efecto desastroso que las importaciones a bajo precio tendrían en la industria de la Unión, industria que proporcionará millones de puestos de trabajo en la UE una vez que el mercado haya realizado

la transición completa de los vehículos ICE a los BEV. La desaparición de la industria automovilística de la Unión tendría un enorme impacto negativo en el mercado de la Unión y efectos indirectos en la industria proveedora, con la posible pérdida de millones de puestos de trabajo en la Unión. La investigación reveló que el escaso aumento de los precios, que refleja simplemente la subvención injusta establecida durante la presente investigación, no supondrá un aumento desproporcionado de los precios para el consumidor aunque se repercuta plenamente en el cliente final. Sin embargo, se espera que al menos parte del aumento de precios sea absorbido por los importadores. Además, la Comisión señaló que los esfuerzos bilaterales para combatir el cambio climático no pueden basarse en la competencia desleal de BEV subvencionados a bajo precio, sino que deben basarse en condiciones equitativas en las que la competencia leal y la innovación impulsen la transición ecológica. La industria de BEV de la Unión es indispensable en la aspiración de la UE de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero y, para ello, debe garantizarse la cadena de suministro de la Unión para los vehículos de emisión cero a fin de garantizar que todos los turismos nuevos matriculados en Europa sean de emisión cero de aquí a 2035.

- (1252) La CCCME presentó un análisis económico realizado por dos profesores de la Katholieke Universiteit Leuven y el Centre of Economic Policy Research (CEPR). El informe concluyó que las importaciones chinas de BEV son indispensables para el mercado de BEV de la Unión, para los productores y consumidores de BEV de la Unión y para la Unión en su conjunto, ya que estas importaciones son necesarias para mantener la competencia y la innovación en la Unión y acelerar la disponibilidad de BEV asequibles para los consumidores medios y para garantizar el cumplimiento de los objetivos climáticos de la Unión.
- (1253) Con independencia del valor autorizado y objetivo del presente informe, la Comisión señaló que el objetivo de los derechos compensatorios no es detener las importaciones de BEV procedentes de China, sino restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión distorsionada por las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios bajos. La competencia en el mercado de la Unión debe ser leal. Los esfuerzos para combatir el cambio climático no pueden basarse en la competencia desleal de BEV subvencionados a bajo precio, sino que deben basarse en condiciones equitativas en las que la competencia leal y la innovación impulsen la transición ecológica.
- (1254) Por lo tanto, en conjunto, se concluye provisionalmente que los objetivos climáticos no se ven amenazados por la imposición de medidas compensatorias, sino que, por el contrario, dichas medidas contribuirán a alcanzar dichos objetivos.

7.6. **Riesgo de represalias**

- (1255) La CLEPA, la VDA y la empresa 24 alegaron que la imposición de derechos compensatorios podría provocar represalias por parte de China. La CLEPA y la VDA argumentaron que la Comisión debería considerar el riesgo de represalias y los efectos que las posibles represalias por parte de China podrían tener en el comercio y la inversión actuales en China.
- (1256) La actual investigación antisubvenciones es una investigación basada en hechos que cumple plenamente las normas aplicables de la OMC y de la UE. Se basa en pruebas de la existencia de una amplia gama de subvenciones chinas sujetas a medidas compensatorias, así como en una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión debido al gran aumento del exceso de capacidad en China y al rápido crecimiento de las importaciones a bajo precio y subvencionadas de BEV en la Unión, tal como se explica en el presente Reglamento. La investigación no pretende ni puede compensar ninguna ventaja competitiva de la que pudiera disfrutar la industria china, sino que su objetivo es garantizar que la Unión y los productores exportadores chinos compitan en igualdad de condiciones en el mercado de la Unión.
- (1257) China y los productores exportadores chinos han tenido un amplio derecho a la defensa y a participar en la investigación, así como a una revisión judicial imparcial de la decisión final, sin necesidad de recurrir a represalias.
- (1258) Por lo tanto, la Comisión concluyó provisionalmente que el riesgo alegado de represalias no constituye un elemento que se oponga a la imposición de medidas compensatorias.

7.7. **Interdependencias**

- (1259) Las autoridades chinas argumentaron que, dado que las cadenas de suministro de BEV de la Unión y de China son interdependientes y están profundamente integradas en toda la cadena de valor, cualquier medida menoscabaría su estabilidad y continuidad, así como el crecimiento de la industria de BEV en la Unión, en China y en todo el mundo.

- (1260) Como se explica en el considerando 1253, el objetivo de la investigación es restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. Las autoridades chinas no explicaron con más detalle hasta qué punto las medidas compensatorias tendrían un efecto en las cadenas de suministro y cómo podrían menoscabar su estabilidad y continuidad. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

7.8. Incentivos gubernamentales en la Unión

- (1261) Las autoridades chinas alegaron que la propia Unión concede subvenciones a sus productores y facilitaron algunos ejemplos de dichas subvenciones. En consecuencia, las autoridades chinas sugirieron que las subvenciones concedidas a los productores chinos de BEV no debían estar sujetas a medidas compensatorias.
- (1262) La Comisión señaló que las autoridades chinas no justificaron por qué el hecho de que la Unión supuestamente conceda subvenciones a los productores de la Unión tendría un impacto en la presente investigación. De hecho, según el Reglamento antisubvenciones de base, deben establecerse derechos compensatorios en caso de que importaciones subvencionadas procedentes de países no miembros de la Unión Europea causen un perjuicio importante o, en la presente investigación, amenacen con causar un perjuicio importante a los productores de la Unión. En este contexto, es irrelevante que los productores de la Unión reciban ayuda financiera de los Estados miembros o de las autoridades de la UE para la fabricación o venta del producto que, en cualquier caso, no está sujeto a la presente investigación. La investigación se centra en la amenaza de perjuicio causado por las importaciones chinas subvencionadas a la Unión. Además, las autoridades chinas no justificaron por qué tales subvenciones podrían ser impugnables o tendrían efectos adversos para el interés de China, que, en cualquier caso, no es el objeto de la presente investigación. Además, el hecho de que la propia UE haya concedido subvenciones a la industria de BEV de la Unión no afecta a las conclusiones provisionales de la Comisión de que las autoridades chinas han concedido subvenciones a los productores exportadores de BEV, que están sujetas a medidas compensatorias de conformidad con el Acuerdo SMC de la OMC y el Reglamento de base y causan una amenaza de perjuicio a la industria de la Unión. Contrariamente a la alegación de las autoridades chinas, las subvenciones sujetas a medidas compensatorias chinas crean una competencia desleal en el mercado de la Unión que solo obstaculizaría el desarrollo de la industria de BEV de la Unión. Por lo tanto, se rechazó la alegación.

7.9. Efectos distorsionadores de las subvenciones sobre el comercio

- (1263) Con arreglo al artículo 31, apartado 1, del Reglamento de base, debe prestarse una especial atención a la necesidad de eliminar los efectos distorsionadores de las subvenciones perjudiciales sobre el comercio y restablecer una competencia efectiva.
- (1264) La investigación ha establecido que los productores exportadores chinos venden cantidades significativas de BEV subvencionados a precios artificialmente bajos en el mercado de la Unión. Si esta situación continúa, los productores exportadores chinos mantendrán su ventaja competitiva desleal, lo que debilitará aún más la ya vulnerable situación de la industria de la Unión.
- (1265) En consecuencia, la Comisión concluyó provisionalmente que las importaciones chinas subvencionadas aumentarían sus efectos distorsionadores para el comercio a lo largo del tiempo y seguirían negando unas condiciones de competencia equitativas a la industria de la Unión.

7.10. Otras alegaciones

- (1266) La empresa 24 alegó que la imposición de medidas compensatorias no redundaba en interés de la Unión, ya que i) el uso de una medida de defensa comercial no era una respuesta adecuada para abordar el problema sistémico de suministro al que se enfrentaba la industria de la Unión derivado de la insuficiente capacidad de producción de baterías en la Unión, la escasa disponibilidad de semiconductores y la falta de acceso a las materias primas, factores que limitan el desarrollo de la industria de la Unión y que no están relacionados con las importaciones procedentes de China, ii) el interés de la Unión en este contexto exige la aplicación de una política industrial líder en el mundo basada en garantizar el acceso al mercado, que es vital para apoyar el desarrollo de la industria de la Unión, mientras que la imposición de medidas compensatorias solo serviría para limitar dicho desarrollo, iii) en última instancia, los productores chinos trasladarán su producción de BEV para el mercado de la Unión a la Unión, y iv) con la imposición de derechos compensatorios se corre el riesgo de desencadenar una reacción en cadena que, en última instancia, perjudicará a la industria de la Unión, ya que los gobiernos de terceros países reaccionarán ante el aumento de los flujos (desviados) de BEV mediante la imposición de sus propias medidas comerciales restrictivas dirigidas a los BEV, que no distinguirán necesariamente entre las importaciones de BEV procedentes de la Unión y las procedentes de China.

(1267) Se recuerda que la finalidad de la presente investigación es únicamente restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. Las medidas compensatorias están justificadas si se cumplen las condiciones para la imposición de ese tipo de medidas en el Reglamento de base. La imposición de medidas compensatorias no excluye que la Unión pueda adoptar otras iniciativas normativas para abordar los diferentes problemas a los que se enfrenta la industria de la Unión. Por lo tanto, esta alegación como tal no implica que las medidas compensatorias sobre los BEV no redunden en interés de la Unión. Con respecto al acceso al mercado de la Unión, la presente investigación no tiene por objeto detener las importaciones de BEV procedentes de China. Además, el hecho de que los productores exportadores chinos comiencen a fabricar BEV en la Unión no es pertinente para la presente investigación, que solo examina el perjuicio o la amenaza de perjuicio para la industria de BEV de la Unión causado por las importaciones subvencionadas procedentes de China. Por otra parte, la alegación relativa al posible inicio de una investigación de defensa comercial que dé lugar a medidas restrictivas del comercio contra las importaciones chinas de BEV por parte de otros terceros países es puramente especulativa. Por último, la Comisión destacó que tales investigaciones, en su caso, deben iniciarse sobre la base de sus propios méritos y de los indicios razonables necesarios para el inicio de dichas investigaciones. Así pues, carece de fundamento la alegación de la empresa 24 de que tales investigaciones no diferenciarían entre las importaciones procedentes de China y las procedentes de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

7.11. **Conclusión sobre el interés de la Unión**

(1268) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluyó provisionalmente que no había ninguna razón convincente para considerar que no redundaba en interés de la Unión el establecimiento de medidas compensatorias correspondientes a la cantidad total de subvenciones sujetas a medidas compensatorias sobre las importaciones de BEV originarios de China.

8. REGISTRO

(1269) Como se ha mencionado en el considerando 8, la Comisión, a iniciativa propia, sometió a registro las importaciones de BEV mediante el Reglamento de registro. Esto se hizo en vista de la posible aplicación retroactiva de las medidas compensatorias conforme al artículo 16, apartado 4, del Reglamento de base. El registro de importaciones debe cesar. En esta fase del procedimiento, no puede adoptarse una decisión sobre la posible aplicación retroactiva de las medidas compensatorias.

8.1. **Observaciones sobre el registro**

(1270) Tras la publicación del Reglamento de registro, se recibieron observaciones sobre el registro de la empresa 22, la empresa 24, la CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited («Asia Euro Taizhou») y Tesla. En esta fase, la Comisión no considera necesario abordar estas observaciones. Según el artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base, el registro es una herramienta disponible para la Comisión para instar a las autoridades aduaneras a que adopten las medidas adecuadas para registrar las importaciones de tal forma que posteriormente puedan aplicarse medidas contra dichas importaciones a partir de la fecha de registro. El artículo 14, apartado 5, también otorga a la Comisión un margen de apreciación en cuanto al momento en que debe efectuarse dicho registro, permitiendo el registro por iniciativa propia de la Comisión. La Comisión ejerció esta facultad discrecional en el Reglamento de registro.

9. MEDIDAS COMPENSATORIAS PROVISIONALES

(1271) Sobre la base de las conclusiones alcanzadas por la Comisión con respecto a las subvenciones, el perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión, y de conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento de base, debe establecerse un derecho compensatorio provisional sobre las importaciones de BEV originarios de la República Popular China.

9.1. **Medidas provisionales**

(1272) Deben imponerse medidas compensatorias provisionales sobre las importaciones de vehículos eléctricos de batería originarios de la República Popular China, de conformidad con las normas del artículo 12, apartado 1, del Reglamento de base, que establece que el derecho provisional corresponderá al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias establecidas provisionalmente.

(1273) Con arreglo a todo lo anterior, los tipos del derecho compensatorio provisional, expresados como porcentaje del precio CIF en la frontera de la Unión, no despachado de aduana, deben ser los siguientes:

Empresa	Derecho compensatorio provisional
Grupo 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	
Grupo 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	
Grupo 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.;	
Otras empresas que cooperaron (anexo)	20,8 %
Todas las demás empresas	37,6 %

(1274) Los tipos del derecho compensatorio individual de las empresas que se especifican en el presente Reglamento se determinaron a partir de las conclusiones de la presente investigación. Por tanto, reflejan la situación constatada durante la investigación con respecto a esas empresas. Esos tipos de derecho se aplican exclusivamente a las importaciones del producto afectado originario del país afectado y producido por las entidades jurídicas designadas. Las importaciones del producto afectado fabricado por cualquier otra empresa no mencionada expresamente en la parte dispositiva del presente Reglamento, incluidas las entidades vinculadas a las empresas mencionadas específicamente, deben estar sujetas al tipo del derecho aplicable a «las demás empresas». No deben estar sujetas a ninguno de los tipos de derecho compensatorio individuales.

10. INFORMACIÓN EN LA FASE PROVISIONAL

- (1275) De conformidad con el artículo 29 *bis* del Reglamento de base, la Comisión informó a las partes interesadas sobre el establecimiento de derechos provisionales previsto. Esta información también se puso a disposición del público en general a través del sitio web de la Dirección General de Comercio. Se dio a las partes interesadas un plazo de tres días hábiles para formular observaciones sobre la exactitud de los cálculos que se les comunicaron específicamente.
- (1276) Los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra formularon observaciones sobre la exactitud del cálculo de los márgenes de subvención. Cuando estaba justificado, la Comisión ha corregido el cálculo y los márgenes de subvención pertinentes.
- (1277) Además, el productor exportador Great Wall Motor formuló observaciones sobre la inclusión de su nombre y el de sus partes vinculadas en la lista de partes que cooperaron no incluidas en la muestra que figura en el anexo. Esto ya se ha corregido.
- (1278) Asimismo, varias partes vinculadas a los grupos incluidos en la muestra o a productores cuyo nombre figura en la lista del anexo de empresas que cooperaron no incluidas en la muestra solicitaron a la Comisión la inclusión de sus nombres en el anexo alegando que estaban vinculadas a tales empresas y que habían empezado a producir o exportar BEV a la UE. Dado que estas empresas vinculadas no produjeron ni exportaron el producto investigado durante el período de investigación, se rechazaron estas solicitudes.
- (1279) El resto de las observaciones recibidas tras la comunicación previa se abordarán en la fase definitiva.

11. DISPOSICIONES FINALES

- (1280) Con vistas a una buena gestión, la Comisión invitará a las partes interesadas a presentar observaciones por escrito o a solicitar una audiencia con ella en los procedimientos comerciales en un plazo determinado.
- (1281) Las conclusiones relativas a la imposición de derechos provisionales son provisionales y podrían ser modificadas en la fase definitiva de la investigación.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se impone un derecho compensatorio provisional sobre las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, excluidos los vehículos de las categorías L6 y L7 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 168/2013⁽⁵⁰⁰⁾ y motocicletas, propulsados (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento) únicamente por uno o varios motores eléctricos, incluidos los que tienen un extensor de autonomía de combustión interna (una unidad de potencia auxiliar), clasificados actualmente en el código NC ex 8703 80 10 (código TARIC 8703 80 10 10) y originarios de la República Popular China.

2. Los tipos del derecho compensatorio provisional aplicable al precio neto franco en la frontera de la Unión, antes del pago de derechos, del producto descrito en el apartado 1 y producido por las empresas enumeradas a continuación serán los siguientes:

Empresa	Derecho compensatorio provisional	Código TARIC adicional
Grupo BYD:	17,4 %	89BL
— BYD Auto Company Limited		
— BYD Auto Industry Company Limited		

⁽⁵⁰⁰⁾Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

Empresa	Derecho compensatorio provisional	Código TARIC adicional
— 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		
Grupo 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		
Grupo 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.;		
Otras empresas que cooperaron (anexo)	20,8 %	
Todas las demás empresas	37,6 %	8999

3. La aplicación de los tipos del derecho individual especificados para las empresas mencionadas en el apartado 2 estará condicionada a la presentación a las autoridades aduaneras de los Estados miembros de una factura comercial válida en la que figure una declaración fechada y firmada por un responsable de la entidad que expida dicha factura, identificado por su nombre y cargo, con el texto siguiente: «El abajo firmante certifica que el (volumen) de vehículos eléctricos de batería nuevos vendidos para su exportación a la Unión Europea consignado en esta factura ha sido fabricado por (nombre y dirección de la empresa) (código TARIC adicional) en la República Popular China. Declara, asimismo, que la información facilitada en la presente factura es completa y correcta». En caso de que no se presente esta factura, será aplicable el derecho calculado para las demás empresas.

4. El despacho a libre práctica en la Unión del producto mencionado en el apartado 1 estará supeditado a la constitución de una garantía por un importe equivalente al del derecho provisional.

5. Salvo disposición en contrario, serán de aplicación las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

Artículo 2

1. Las partes interesadas presentarán por escrito a la Comisión sus observaciones sobre el presente Reglamento en el plazo de quince días naturales a partir de la fecha de su entrada en vigor.
2. Las partes interesadas que deseen solicitar una audiencia con la Comisión deberán hacerlo en el plazo de cinco días naturales a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. Las partes interesadas que deseen solicitar una audiencia con el consejero auditor en procedimientos comerciales deberán hacerlo en el plazo de cinco días naturales a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. El consejero auditor examinará las solicitudes presentadas fuera de este plazo y podrá decidir si es procedente aceptarlas.

Artículo 3

1. Se ordena a las autoridades aduaneras que interrumpan el registro de las importaciones establecido de conformidad con el artículo 1 del Reglamento de Ejecución (UE) 2024/785 de la Comisión.
2. Los datos recogidos en relación con los productos que se hayan introducido en la Unión Europea para su consumo como máximo noventa días antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deberán conservarse hasta la entrada en vigor de posibles medidas definitivas o hasta la finalización del presente procedimiento.

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El artículo 1 será aplicable durante un período de cuatro meses.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Productores exportadores chinos que cooperaron no incluidos en la muestra:

Productor exportador que cooperó	Productores vinculados	Código TARIC adicional
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	

Productor exportador que cooperó	Productores vinculados	Código TARIC adicional
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	