



2024/1866

4.7.2024

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2024/1866 DELLA COMMISSIONE

del 3 luglio 2024,

che istituisce un dazio compensativo provvisorio sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 12,

previa consultazione degli Stati membri,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Apertura

- (1) Il 4 ottobre 2023 la Commissione europea ("Commissione") ha avviato di propria iniziativa un'inchiesta antisovvenzioni relativa alle importazioni nell'Unione di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese ("paese interessato", "RPC" o "Cina") a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea ("regolamento di base"), pubblicando un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾ ("avviso di apertura").
- (2) La Commissione ha avviato l'inchiesta in quanto le importazioni di veicoli elettrici a batteria originari della RPC sono oggetto di sovvenzioni e causano pertanto un pregiudizio ⁽³⁾ all'industria dell'Unione.
- (3) In seguito a un'analisi approfondita delle recenti tendenze del mercato e tenuto conto della sensibilità del settore dei veicoli elettrici e della sua importanza strategica per l'economia dell'UE in termini di innovazione, valore aggiunto e occupazione, la Commissione ha raccolto informazioni di mercato da varie fonti indipendenti. Tali informazioni tendevano a dimostrare l'esistenza di pratiche di sovvenzione da parte della RPC che incidono negativamente sulla situazione dell'industria di veicoli elettrici a batteria dell'Unione.
- (4) In base alle informazioni prontamente disponibili, esistevano sufficienti elementi di prova che dimostravano come le importazioni di veicoli elettrici a batteria originari della RPC beneficiassero di sovvenzioni compensabili concesse dal governo della Repubblica popolare cinese ("governo della RPC"). Tali sovvenzioni hanno consentito un rapido aumento della quota di mercato nell'Unione delle importazioni sovvenzionate, a scapito dell'industria dell'Unione.
- (5) Gli elementi di prova disponibili indicavano la probabilità di un forte aumento delle importazioni a basso prezzo oggetto di sovvenzioni tale da costituire una minaccia imminente di pregiudizio all'industria dell'Unione, di per sé già vulnerabile. Un tale aumento delle importazioni a basso prezzo, con la conquista di quote importanti di un mercato in rapida crescita, nel quale sono necessari investimenti notevoli e prolungati, in un momento che vede il mercato dell'Unione in transizione verso la piena elettrificazione, determinerebbe perdite pesanti per l'industria dell'Unione, che potrebbero rapidamente diventare insostenibili.

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55.

⁽²⁾ Avviso di apertura di un procedimento antisovvenzioni relativo alle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU C, 2023/160, 4.10.2023).

⁽³⁾ Con il termine generico "pregiudizio" si intendono sia il pregiudizio grave sia la minaccia di pregiudizio grave oppure un grave ritardo nella costituzione di un'industria, come stabilito dall'articolo 2, lettera d), del regolamento di base.

- (6) In queste particolari circostanze, poiché disponeva di elementi sufficienti a dimostrare l'esistenza di pratiche di sovvenzione, della minaccia di pregiudizio e del nesso di causalità necessari per l'apertura di un'inchiesta antisovvenzioni, la Commissione ha deciso, a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, del regolamento di base, di procedere all'avvio di tale inchiesta senza aver ricevuto una denuncia scritta da parte o per conto dell'industria dell'Unione.
- (7) Prima di avviare l'inchiesta antisovvenzioni, la Commissione ha informato il governo della RPC di aver deciso di avviare d'ufficio un procedimento relativo alle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi dalla RPC, invitandolo a procedere a consultazioni in conformità all'articolo 10, paragrafo 7, del regolamento di base. Il governo della RPC ha accettato l'offerta di procedere alle consultazioni, che si sono svolte il 2 ottobre 2023. Nel corso delle consultazioni si è tenuto debito conto delle osservazioni presentate dal governo della RPC. Non è stato tuttavia possibile pervenire a una soluzione concordata.

1.2. **Registrazione**

- (8) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2024/785 della Commissione, del 5 marzo 2024 ("regolamento relativo alla registrazione")⁽⁴⁾, la Commissione ha disposto, di propria iniziativa, la registrazione delle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Cina, a decorrere dal 7 marzo 2024.

1.3. **Periodo dell'inchiesta e periodo in esame**

- (9) L'inchiesta relativa alle sovvenzioni e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° ottobre 2022 e il 30 settembre 2023 ("periodo dell'inchiesta" o "PI"). L'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 e la fine del periodo dell'inchiesta ("periodo in esame").

1.4. **Parti interessate**

- (10) Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a contattare la Commissione per partecipare all'inchiesta. Inoltre la Commissione ha espressamente informato i produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti e il governo della RPC, gli importatori, fornitori e utilizzatori noti, nonché le associazioni notoriamente interessate dall'apertura dell'inchiesta, invitandoli a partecipare.
- (11) A norma dell'articolo 11, paragrafo 11, del regolamento di base, i produttori dell'Unione del prodotto simile erano tenuti a cooperare con la Commissione.
- (12) Diversi produttori dell'Unione hanno chiesto alla Commissione di non rendere nota la loro identità ("anonimato" o "trattamento anonimo") per via del rischio di essere gravemente danneggiati mediante azioni di ritorsione. La Commissione ha esaminato singolarmente la fondatezza di ciascuna richiesta di anonimato e ha stabilito che le società avevano motivi debitamente giustificati ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento di base, e che sussistevano prove di una significativa possibilità di ritorsioni in ogni singolo caso. La Commissione ha pertanto accettato che l'identità di tali società non dovesse essere divulgata.
- (13) Altri produttori dell'Unione che si sono manifestati non hanno chiesto l'anonimato. La Commissione ha ritenuto che potesse sussistere il rischio che i produttori dell'Unione, che hanno chiesto per motivi debitamente giustificati il trattamento anonimo della loro identità, potessero essere identificati per deduzione. Al fine di garantire che l'identità dei produttori dell'Unione che chiedono l'anonimato sia effettivamente trattata come riservata, l'anonimato è stato esteso anche a tutti gli altri produttori dell'Unione.
- (14) Varie parti interessate diverse dai produttori dell'Unione (come i fornitori e gli importatori) hanno inoltre chiesto l'anonimato asserendo che rischiavano di essere gravemente danneggiate mediante azioni di ritorsione. La Commissione ha esaminato attentamente le richieste ricevute e ha ritenuto che tutte le parti interessate avessero motivi debitamente giustificati ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento di base. Pertanto anche alle parti interessate in questione è stato concesso il trattamento anonimo.

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/785 della Commissione, del 5 marzo 2024, che dispone la registrazione delle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/785, 6.3.2024).

- (15) Il governo della RPC ha chiesto alla Commissione di chiarire la base fattuale e probatoria dell'argomentazione dei produttori dell'Unione relativa al rischio di ritorsioni in base alla quale ad alcuni produttori dell'Unione è stato concesso il trattamento riservato. Il governo della RPC ha inoltre chiesto alla Commissione di rendere disponibili le comunicazioni presentate dai produttori dell'Unione che chiedevano il trattamento riservato dei loro nomi. Il governo della RPC ha inoltre sostenuto di non aver avuto la possibilità di presentare osservazioni in merito alla concessione dell'anonimato ai produttori dell'Unione e ai presunti motivi debitamente giustificati esposti nelle richieste di trattamento riservato dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, sebbene l'asserito rischio di ritorsioni si riferisse presumibilmente al governo della RPC. Il governo della RPC ha inoltre sostenuto che la concessione dell'anonimato ai produttori dell'Unione che non ne hanno fatto richiesta era incompatibile con le norme dell'OMC e contraveniva all'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento di base, in quanto la concessione dell'anonimato è subordinata alla dimostrazione della presenza di motivi debitamente giustificati da parte di tali produttori. La Camera di commercio cinese per l'importazione e l'esportazione di macchinari e prodotti elettronici ("CCCME") ha sostenuto che il trattamento riservato concesso ai produttori dell'Unione era incompatibile con l'articolo 29, paragrafo 1, del regolamento di base, in quanto la Commissione non ha dimostrato la presenza di motivi debitamente giustificati a tal riguardo.
- (16) La Commissione ha ritenuto di aver già fornito informazioni sufficienti al riguardo nella nota al fascicolo del 25 ottobre 2023 ⁽⁵⁾, il cui contenuto è riprodotto in extenso nel presente considerando. In detta nota si spiegava che, secondo quanto da loro asserito, i produttori dell'Unione erano esposti al rischio di subire gravi danni mediante azioni di ritorsione. La Commissione ha ritenuto che la divulgazione di ulteriori dettagli sulla base fattuale e probatoria dell'argomentazione di ciascun produttore dell'Unione rischierebbe di lasciar identificare per deduzione i produttori dell'Unione che hanno collaborato, a causa del ridotto numero di gruppi che fabbricano veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione e della quantità significativa di informazioni su tali gruppi disponibili pubblicamente e su abbonamento. Per questo motivo, la Commissione non ha potuto mettere a disposizione in alcun formato le richieste di anonimato che sono state presentate. Inoltre, come spiegato al considerando 13, la Commissione ha dovuto concedere l'anonimato anche ai produttori dell'Unione che non ne hanno fatto richiesta, al fine di tutelare l'identità dei produttori dell'Unione che hanno chiesto per motivi debitamente giustificati il trattamento riservato della loro identità, in quanto avrebbero potuto essere identificati per deduzione. La richiesta e le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (17) Il governo della RPC ha sostenuto che nel fascicolo non riservato dell'inchiesta non figuravano informazioni o elementi di prova relativi alla registrazione dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione come parti interessate entro il termine di sette giorni. La CCCME ha inoltre affermato che la mancata messa a disposizione delle informazioni relative alla registrazione e l'assenza di chiarezza per quanto riguarda la collaborazione dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione sono in netto contrasto con le modalità di trattamento dei moduli di registrazione e della corrispondenza, nonché delle comunicazioni dei produttori esportatori cinesi che sono stati tempestivamente messi a disposizione nel fascicolo non riservato. La CCCME ha sostenuto inoltre che ciò incide sui suoi diritti di difesa al fine di formulare osservazioni significative in merito al sostegno dell'industria dell'Unione nell'inchiesta.
- (18) La Commissione ha osservato che, conformemente all'avviso di apertura ⁽⁶⁾, non esisteva un termine di sette giorni entro il quale i produttori dell'Unione o altre categorie di soggetti dovevano registrarsi come parti interessate. Il termine di sette giorni a cui, secondo la Commissione, il governo della RPC si riferiva riguardava il termine entro il quale i produttori dell'Unione dovevano presentare un modulo di campionamento. A tale riguardo la Commissione ha ricordato che, conformemente alla sezione 5.6 dell'avviso di apertura, i produttori dell'Unione che hanno presentato informazioni per il campionamento saranno considerati parti interessate a decorrere dal momento in cui hanno presentato tali informazioni, come avvenuto nel caso della presente inchiesta.
- (19) Inoltre, contrariamente ai produttori dell'Unione cui è stato concesso l'anonimato, nessun produttore esportatore cinese ha chiesto l'anonimato. Pertanto le informazioni disponibili nel fascicolo non riservato relative alla registrazione e alla collaborazione dei produttori dell'Unione non risultavano paragonabili con le corrispondenti informazioni disponibili per i produttori esportatori cinesi. In particolare, dato che le comunicazioni non riservate delle parti cui è stato concesso l'anonimato devono prima essere attentamente controllate per garantire il mantenimento dell'anonimato, la disponibilità di tali comunicazioni nel fascicolo non riservato è avvenuta con leggero ritardo. Tuttavia le parti interessate hanno avuto tempo sufficiente per presentare osservazioni sui rispettivi documenti una volta aggiunti al fascicolo non riservato, ragion per cui i diritti di difesa non sono stati violati. Per quanto riguarda il sostegno dell'industria dell'Unione, tale concetto, come spiegato al considerando 45, non è pertinente in un'inchiesta d'ufficio.

⁽⁵⁾ t23.005006.

⁽⁶⁾ Cfr. nota 2.

- (20) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di chiedere un'audizione alla Commissione e/o al consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale. I servizi della Commissione hanno tenuto audizioni con il governo della RPC, la CCCME, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. ("Tesla"), Smart Europe GmbH ("Smart"), la società 24, la società 22 e Green World Mobility B.V. ("Green World Mobility")⁽⁷⁾.
- (21) La CCCME ha sostenuto che la Commissione ha ostacolato i diritti di difesa della CCCME concedendole con indebito ritardo lo status di parte interessata e imponendole un onere amministrativo più gravoso a causa di un esame eccessivamente dettagliato delle deleghe da parte della Commissione.
- (22) Nel caso di specie, la CCCME ha ottenuto lo status di parte interessata il 10 ottobre 2023. La CCCME è stata invitata a dimostrare di rappresentare società aventi un legame obiettivo tra le loro attività e il prodotto oggetto dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto valutato attentamente i documenti di delega forniti alla CCCME dai produttori esportatori. La Commissione ha concluso che tale valutazione non ha ostacolato i diritti di difesa della CCCME, in quanto quest'ultima ha avuto sufficienti possibilità di presentare osservazioni durante la fase provvisoria dell'inchiesta. In particolare, è stata concessa una proroga del termine per la presentazione di osservazioni sull'apertura, affinché la CCCME avesse lo stesso tempo delle altre parti interessate per presentare osservazioni. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

1.5. **Campionamento**

- (23) Nell'avviso di apertura la Commissione ha dichiarato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento delle parti interessate in conformità dell'articolo 27 del regolamento di base.

1.5.1. *Campionamento dei produttori dell'Unione*

- (24) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori dell'Unione a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (25) Diversi produttori dell'Unione hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inseriti nel campione.
- (26) A norma dell'articolo 27 del regolamento di base, la selezione del campione si è basata sul massimo volume rappresentativo delle vendite e della produzione del prodotto simile nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre preso in considerazione la distribuzione geografica dei produttori dell'Unione all'interno dell'Unione e ha garantito l'inclusione di un'ampia gamma di modelli di veicoli elettrici a batteria. Il campione provvisorio era costituito da quattro produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano il 38 % delle vendite e il 34 % del volume totale di produzione dell'industria dell'Unione nel periodo dell'inchiesta. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio.
- (27) La Commissione ha ricevuto osservazioni sul campione provvisorio e sulla collaborazione dei produttori dell'Unione dalla società 21, dal governo della RPC e dalla CCCME.
- (28) Il governo della RPC ha sostenuto che non era presente alcuna "data di salvataggio" nell'intestazione dei moduli di campionamento, come nel caso dei moduli di campionamento dei produttori esportatori cinesi. Inoltre il governo della RPC, la CCCME e la società 21 hanno affermato che, poiché l'identità dei produttori dell'Unione non era stata divulgata e non erano stati forniti dettagli sui criteri di campionamento utilizzati dalla Commissione, non hanno potuto presentare osservazioni sul campione di produttori dell'Unione e sottoporre a un controllo incrociato le informazioni fornite dalla Commissione. Il governo della RPC ha pertanto chiesto alla Commissione di: i) chiarire quanti produttori dell'Unione hanno provveduto a registrare per tempo il loro interesse nell'inchiesta e stavano collaborando; ii) indicare quanti produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione che hanno collaborato non erano membri dell'Associazione dei costruttori di automobili europei ("ACEA"); iii) chiarire se le società 2, 4, 6,

⁽⁷⁾ Il 10 ottobre 2023, il 31 ottobre 2023 e il 23 novembre 2023 con il governo della RPC, l'11 aprile 2024 con la CCCME, il 30 ottobre 2023 e il 12 aprile 2024 con Tesla, l'8 novembre 2023 con Smart, il 22 novembre 2023 con la società 24, il 5 dicembre 2023 e l'11 aprile 2024 con la società 22 e il 15 aprile 2024 con Green World Mobility.

10, 23 e 25 avevano presentato moduli di campionamento e il motivo per cui i loro moduli non erano disponibili nel fascicolo non riservato dell'inchiesta; anche la CCCME ha presentato una richiesta analoga, in cui ha aggiunto anche le società 30 e 31; iv) chiarire se tra le società inserite nel campione erano presenti società appartenenti allo stesso gruppo; v) indicare se la Commissione applicasse il principio di entità economica unica per quanto riguarda i produttori dell'Unione inseriti nel campione e se tutte le parti collegate dei produttori inseriti nel campione fossero tenute a fornire le informazioni pertinenti; vi) chiarire le implicazioni derivanti dall'inclusione di modelli nel contesto della selezione del campione e in che modo i modelli si riferivano ai presunti "segmenti", dal momento che per i produttori esportatori cinesi sono stati utilizzati come criterio di campionamento "segmenti" non definiti; vii) indicare se i produttori dell'Unione che presentavano i volumi di produzione e di vendite più elevati nel periodo dell'inchiesta siano stati inseriti nel campione e, qualora non siano stati inseriti, spiegare su quali basi e per quali motivi la Commissione ha deciso di non inserire tali società nel campione; viii) chiarire il peso e la pertinenza di ciascun criterio nella selezione del campione di produttori dell'Unione.

- (29) Anche la CCCME ha chiesto alcune di queste informazioni durante l'inchiesta. La società 21 ha asserito che nel campione dovrebbe essere inserito un ulteriore produttore dell'Unione per consentire alla Commissione di effettuare un esame obiettivo del pregiudizio sulla base di prove positive, tenendo conto della pertinenza complessiva dei criteri presentati dalla Commissione per la selezione del campione.
- (30) La Commissione ha osservato che la "data di salvataggio" che figura sui documenti del fascicolo non riservato dell'inchiesta è stata generata automaticamente dall'applicazione TRON.tdi utilizzata dalla Commissione e dalle parti interessate nelle inchieste di difesa commerciale. Tuttavia, a causa dell'anonimato concesso ai produttori dell'Unione, i produttori dell'Unione che hanno collaborato hanno presentato i moduli di campionamento per posta elettronica e non tramite la piattaforma TRON.tdi, come hanno fatto i produttori esportatori cinesi. Inoltre le risposte al campionamento dell'industria dell'Unione sono state aggiunte tutte insieme nel fascicolo non riservato all'interno di una cartella zippata in seguito a un controllo approfondito al fine di preservare la riservatezza dei produttori dell'Unione che hanno collaborato. L'applicazione TRON.tdi non può aggiungere una "data di salvataggio" su una cartella zippata. Tale "data di salvataggio" non risulta pertanto visibile nel modulo di campionamento dei produttori dell'Unione.
- (31) La Commissione ha osservato che tutti i moduli di campionamento presentati dai produttori dell'Unione sono stati messi a disposizione nel fascicolo non riservato dell'inchiesta il 30 ottobre 2023⁽⁸⁾. Come indicato nel fascicolo non riservato, i produttori dell'Unione hanno presentato i moduli di campionamento tra l'11 e il 13 ottobre (a seguito di una breve proroga di due giorni concessa ad alcuni produttori dell'Unione a causa della complessità del modulo di campionamento). La Commissione ha tuttavia aggiunto tali moduli al fascicolo non riservato dopo aver verificato che le versioni non riservate delle risposte al campionamento non rivelassero inavvertitamente l'identità dei produttori dell'Unione ai quali è stato concesso l'anonimato, come spiegato nei considerando da 12 a 14. Inoltre, dato che ai produttori dell'Unione è stato concesso l'anonimato, la Commissione non ha potuto comunicare se i produttori dell'Unione inseriti nel campione appartenessero allo stesso gruppo e se fossero membri dell'ACEA, in quanto ciò poteva rendere riconoscibili le rispettive entità compromettendo di conseguenza l'anonimato.
- (32) Inoltre, per gli stessi motivi, la Commissione non ha potuto comunicare se i produttori dell'Unione che presentavano i volumi di produzione e di vendite più elevati fossero stati inseriti nel campione. La Commissione ha tuttavia ricordato che l'articolo 27 del regolamento di base non prevede l'obbligo di selezionare solo i maggiori produttori in termini di volumi di produzione e di vendite, né indica alcuna classificazione dei criteri ivi elencati. Detta disposizione è intesa a garantire che la Commissione selezioni il campione più rappresentativo che possa essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile applicando tali criteri. La selezione del campione nell'ambito della presente inchiesta ha pienamente rispettato tale logica, tenendo conto nel contempo delle specificità del caso.
- (33) La Commissione ha inoltre garantito la rappresentatività del campione includendo un'ampia gamma di modelli di veicoli elettrici a batteria che potrebbero essere confrontati sul versante dell'Unione e su quello delle esportazioni. Per quanto riguarda la richiesta relativa all'applicazione da parte della Commissione del principio di entità economica unica nei confronti dei produttori dell'Unione inseriti nel campione e all'obbligo per tutte le parti collegate dei produttori inseriti nel campione di fornire le informazioni pertinenti, la Commissione ha osservato che il principio di entità economica unica si applica agli esportatori per il calcolo del prezzo all'esportazione per le esportazioni effettuate tramite operatori commerciali/importatori situati in paesi terzi e pertanto la richiesta del governo della RPC al riguardo non era chiara. Inoltre la presentazione del modulo di campionamento per i produttori dell'Unione, come specificato nel modulo stesso, è stata richiesta a livello di entità giuridica produttrice e non a livello di gruppo. Pertanto ciascuna entità giuridica che svolge attività di produzione nell'Unione ha dovuto presentare un modulo di campionamento.

⁽⁸⁾ Rif. t23.005111.

- (34) Dopo aver attentamente analizzato tutte le osservazioni, la Commissione ha ritenuto che il campione fosse coerente con il diritto dell'UE e dell'OMC. Il campione rappresentava adeguatamente i produttori dell'Unione del prodotto simile. In via preliminare, la Commissione ha ricordato che le disposizioni pertinenti in materia di campionamento sono stabilite all'articolo 27 del regolamento di base. Le disposizioni pertinenti prevedono un ampio potere discrezionale nella scelta del campione in base ai criteri pertinenti ivi elencati. In particolare, l'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di base stabilisce chiaramente che *"la selezione definitiva di parti [...] spetta alla Commissione"*. Inoltre la Commissione ha ricordato che l'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative dell'OMC non contiene disposizioni sul campionamento, il che conferma ancora una volta l'ampio potere discrezionale di cui dispone la Commissione in materia. Come spiegato al considerando 26, sulla base delle informazioni fornite nelle risposte al campionamento, il campione proposto rappresentava il 38 % delle vendite e il 34 % della produzione nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha ritenuto tali percentuali rappresentative a norma dell'articolo 27 del regolamento di base. La metodologia di campionamento è stata illustrata in dettaglio nella nota sul campione provvisorio del 30 ottobre 2023.
- (35) Al fine di garantire la massima rappresentatività dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, oltre ai volumi, la Commissione ha preso in considerazione anche la distribuzione geografica dei produttori dell'Unione all'interno della stessa e ha garantito l'inclusione di un'ampia gamma di modelli di veicoli elettrici a batteria. La distribuzione geografica è stata presa in considerazione, come in altre inchieste antisovvenzioni, per confermare la rappresentatività del campione conformemente all'articolo 27 del regolamento di base.
- (36) La Commissione ha altresì preso in considerazione un'ampia gamma di modelli di veicoli elettrici a batteria al fine di garantire un elevato grado di rappresentatività in fase di confronto con i corrispondenti modelli esportati dai produttori esportatori cinesi nel rispetto del margine di discrezionalità di cui dispone per la selezione del campione finale.
- (37) La Commissione ha pertanto ritenuto che il campione fosse rappresentativo (anche dal punto di vista geografico), mentre un campione più ampio non avrebbe potuto essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (38) La CCCME ha sostenuto che le risposte non riservate nei moduli di campionamento dei produttori dell'Unione non erano conformi all'articolo 29, paragrafo 2, del regolamento di base, in quanto i produttori dell'Unione non hanno risposto a tutte le domande contenute nei moduli. In particolare, la CCCME ha dichiarato che la società 11 ha risposto solo a cinque delle ventidue domande incluse nel modulo di campionamento. La CCCME ha inoltre sostenuto che le società 11, 12 e 15 non hanno fornito le informazioni relative all'occupazione, mentre le società 7, 8, 9 e 13 hanno fornito solo dati indicizzati sull'occupazione durante il periodo dell'inchiesta, ma non dati sull'occupazione per gli anni precedenti, mentre il modulo di campionamento indicava la produzione in tali anni. La CCCME ha inoltre asserito che nessuno dei produttori dell'Unione ha dimostrato l'esistenza di "circostanze eccezionali" in alcun contesto e ha omesso interamente tali informazioni.
- (39) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. Il modulo di campionamento comprendeva dieci domande principali. Inoltre la domanda 5 e la domanda 6 contenevano un ulteriore sottoquesito che, in ragione dell'anonimato concesso ai produttori dell'Unione, era di natura riservata in quanto richiedeva i nomi delle società collegate coinvolte nella produzione e nella vendita del prodotto simile fabbricato nell'Unione e dai subappaltatori. È altresì evidente che, in assenza di società collegate coinvolte nella produzione e nella vendita del prodotto simile fabbricato nell'Unione o da subappaltatori, una società non era tenuta a rispondere al rispettivo sottoquesito. È questo il caso della società 11, che ha indicato nella domanda 6 di non avere subappaltatori. In questo caso non era dunque chiaro per quale motivo la CCCME abbia ritenuto che la società 6 non avesse risposto al sottoquesito 6(1). Inoltre le domande 8 e 9 contenevano rispettivamente cinque e quattro ulteriori sottoquesiti. Tuttavia, come spiegato nella nota al fascicolo del 25 ottobre 2023 ⁽⁹⁾, dalle domande 8 e 9, a cui occorreva rispondere sì/no, si sarebbe potuta evincere l'identità del rispettivo produttore dell'Unione, sulla base delle conoscenze di mercato relative alla struttura dell'industria dell'Unione; la Commissione ha pertanto concluso che le risposte a tali domande (unitamente ai relativi sottoquesiti) non potevano essere riassunte nella versione non riservata del modulo di campionamento senza rischiare di rivelare informazioni riservate ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 2, del regolamento di base, compromettendo in tal modo l'anonimato concesso ai produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione non hanno pertanto dovuto fornire una risposta non riservata a tali domande. La società 11 ha risposto alle domande 1, 2, 4, 5, 6 e 7. La risposta alla domanda 3, in cui si chiedeva ai produttori dell'Unione di comunicare i modelli di veicoli elettrici a batteria prodotti e venduti nell'Unione, in ragione dell'anonimato concesso, era di natura riservata in quanto poteva rendere riconoscibili le rispettive entità compromettendo di conseguenza l'anonimato.

⁽⁹⁾ Nota al fascicolo del 25 ottobre 2023 (t23.005006).

- (40) Per quanto riguarda il numero di dipendenti, la Commissione ha osservato che la società 11 fabbricava veicoli elettrici a batteria solo nel periodo dell'inchiesta e in volumi modesti. Inoltre il numero di dipendenti non costituisce un criterio per la selezione del campione. Come spiegato al considerando 26, i criteri utilizzati per il campionamento dei produttori dell'Unione erano il volume di produzione e di vendite, la distribuzione geografica e i modelli di veicoli elettrici a batteria. Il fatto che un produttore dell'Unione non abbia comunicato il numero di dipendenti nel periodo dell'inchiesta o che alcuni produttori dell'Unione abbiano comunicato il numero di dipendenti solo nel periodo dell'inchiesta non ha pertanto invalidato la loro risposta al modulo di campionamento. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (41) Per quanto riguarda l'argomentazione secondo cui i produttori dell'Unione non hanno dimostrato l'esistenza di "circostanze eccezionali" in alcun contesto e hanno omesso interamente le informazioni, la Commissione ha osservato che non era chiaro a quali informazioni si riferisse la CCCME. Nel caso in cui la CCCME si riferisse alle informazioni di contatto delle società, i produttori dell'Unione, essendo stato loro concesso l'anonimato come spiegato ai considerando 12 e 13, non hanno dovuto invocare "circostanze eccezionali" per rispondere al modulo di campionamento. Inoltre i produttori dell'Unione non hanno potuto comunicare le loro informazioni di contatto in quanto ciò poteva rendere riconoscibili le rispettive entità compromettendo di conseguenza l'anonimato. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (42) Il governo della RPC e la CCCME hanno asserito che, secondo un comunicato stampa di MLex, i produttori tedeschi di veicoli elettrici a batteria, come Volkswagen, BMW e Mercedes-Benz, non erano stati inseriti nel campione. Il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che si trattava della seconda volta dall'apertura dell'inchiesta che MLex disponeva di informazioni sul campionamento dei produttori dell'Unione di cui la CCCME e i produttori esportatori cinesi che collaboravano all'inchiesta non erano a conoscenza. La CCCME e il governo della RPC hanno affermato che MLex era a conoscenza delle richieste di anonimato dei produttori dell'Unione il 13 ottobre 2023, mentre le parti interessate sono venute a conoscenza della questione circa due settimane dopo. La CCCME ha pertanto asserito che, se il comunicato stampa relativo al campione di produttori dell'Unione era accurato, essa era in forte disaccordo in merito ai gruppi di produttori esportatori selezionati, sostenendo che la Commissione dovrebbe utilizzare un campione statisticamente rappresentativo. A tale riguardo ha fatto riferimento alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Fliesen-Zentrum Deutschland* ⁽¹⁰⁾. La CCCME ha inoltre sostenuto che escludendo i principali produttori dell'Unione dal campione ci si discostava in maniera significativa dalla prassi consolidata della Commissione, in base alla quale si inseriscono solitamente nel campione i maggiori produttori ai fini di un'analisi completa e rappresentativa.
- (43) La Commissione non può formulare osservazioni sul contenuto dei comunicati stampa, in quanto la presente inchiesta si basa sulle informazioni disponibili nel fascicolo. Inoltre, come spiegato ai considerando 12 e 13, ai produttori dell'Unione è stato concesso l'anonimato e la Commissione non può pertanto divulgare i nomi dei produttori dell'Unione inseriti nel campione. In aggiunta, come spiegato al considerando 26, il campione proposto rappresentava il 38 % delle vendite e il 34 % della produzione nell'Unione nel periodo dell'inchiesta e tali percentuali sono state considerate rappresentative a norma dell'articolo 27 del regolamento di base. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (44) La CCCME ha sostenuto che la Commissione dovrebbe divulgare il livello di collaborazione dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, in quanto si tratta di una questione fattuale al centro di qualsiasi valutazione della minaccia di pregiudizio grave da compiersi a opera della Commissione. La CCCME ha sostenuto che, qualora i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione non desiderino essere protetti, non dovrebbero essere istituite misure sulle importazioni di tali veicoli dalla Cina.
- (45) La Commissione ha osservato che il livello di collaborazione nell'ambito di un'inchiesta è necessario solo per l'esame della rappresentatività. Poiché la presente inchiesta è stata avviata d'ufficio, la Commissione non ha dovuto divulgare il livello di collaborazione. Nella fase di campionamento i produttori dell'Unione hanno collaborato in misura sufficiente affinché la Commissione potesse selezionare un campione rappresentativo di produttori dell'Unione e proseguire l'inchiesta. Come spiegato al considerando 26, i produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano il 38 % delle vendite e il 34 % del volume totale di produzione dell'industria dell'Unione nel periodo dell'inchiesta, percentuali che sono state considerate rappresentative. Infine, nella sezione "interesse dell'Unione", la Commissione ha valutato se fosse nell'interesse dell'Unione istituire misure compensative sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.

⁽¹⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 settembre 2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, punto 86.

1.5.2. *Campionamento degli importatori*

- (46) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (47) Nessun importatore indipendente ha collaborato e pertanto il campionamento non è stato necessario.

1.5.3. *Campionamento dei produttori esportatori della RPC*

- (48) Al fine di decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della RPC a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. La Commissione ha inoltre chiesto alla missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione europea di individuare e/o contattare eventuali altri produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.
- (49) Ventuno produttori esportatori/gruppi di produttori esportatori del paese interessato hanno fornito le informazioni richieste e hanno acconsentito ad essere inseriti nel campione. La Commissione ha selezionato in via provvisoria un campione di tre gruppi di produttori che hanno collaborato. Oltre al volume assoluto delle esportazioni nell'Unione, la Commissione ha inoltre preso in considerazione le vendite di modelli veicoli elettrici a batteria in diversi "segmenti di mercato" (intesi come diversi "tipi di prodotto") al fine di garantire adeguatamente la massima rappresentatività dell'industria del prodotto oggetto dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre esaminato la potenziale ammissibilità dei gruppi di produttori esportatori ai regimi di sovvenzione inclusi nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova sulla base delle risposte ai questionari per il campionamento. Data la natura e gli effetti delle sovvenzioni in questione, che hanno portato a un aumento della produzione di veicoli elettrici a batteria e la minaccia di pregiudizio potenzialmente subita dall'industria dell'Unione, ai fini della selezione è stata presa in considerazione anche la disponibilità di capacità inutilizzate. I gruppi inseriti nel campione erano i seguenti:
- gruppo BYD, composto da produttori esportatori:
 - BYD Auto Company Limited;
 - BYD Auto Industry Company Limited;
 - Changsha Xingchao Auto Company Limited;
 - Changzhou BYD Auto Company Limited;
 - Fuzhou BYD Industrial Company Limited;
 - gruppo SAIC, composto da produttori esportatori:
 - SAIC MAXUS Automotive Company Limited;
 - SAIC Motor Corporation Limited;
 - NanHAutomobile (Group) Corporation;
 - gruppo Geely, composto da produttori esportatori:
 - Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;
 - Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

- (50) I gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione ("produttori esportatori inseriti nel campione") rappresentavano in unità il 43 % della produzione, il 51 % delle vendite sul mercato interno e il 39 % del volume totale stimato delle esportazioni dalla RPC verso l'Unione nel periodo dell'inchiesta.
- (51) Conformemente all'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti i produttori esportatori noti e il governo della RPC sono stati consultati in merito alla selezione del campione.
- (52) Sono pervenute osservazioni sul campione proposto dal governo della RPC, dalla CCCME e da tre gruppi di produttori esportatori, uno inserito nel campione (BYD) e due non inseriti (Tesla e Great Wall Motor Company Limited ("GWM")), e da un produttore dell'Unione (società 24).
- (53) Tutte queste parti hanno chiesto informazioni sui motivi per cui ci si è discostati dalla prassi abituale della Commissione di utilizzare semplicemente il massimo volume rappresentativo di esportazioni verso l'Unione come criterio decisivo per inserire nel campione i produttori esportatori. Hanno inoltre sostenuto che, utilizzando elementi diversi dal massimo volume di esportazioni nella procedura di campionamento, quali l'ammissibilità dei produttori esportatori ai regimi di sovvenzione e la varietà di modelli venduti in segmenti di mercato diversi, la Commissione non ha selezionato un campione conformemente ai requisiti di cui all'articolo 27, paragrafo 1, del regolamento di base e all'articolo 6.10 dell'accordo antidumping dell'OMC in assenza di disposizioni sul campionamento nell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Tesla ha chiesto di essere inserita nel campione in considerazione della prassi della Commissione di basarsi sul "massimo volume rappresentativo delle esportazioni verso l'Unione".
- (54) A tale riguardo la Commissione ha osservato che l'articolo 27 del regolamento di base non prevede l'obbligo di selezionare solo i maggiori produttori in termini di volume, né indica alcuna classificazione dei criteri ai fini del campionamento. Al fine di garantire l'efficacia dell'inchiesta, la Commissione dispone di potere discrezionale⁽¹¹⁾ che le consente di selezionare un campione sulla base di criteri atti a garantirne la rappresentatività in termini di ammissibilità delle sovvenzioni indicate nell'avviso di apertura. In particolare, l'articolo 27, paragrafo 2, del regolamento di base stabilisce che "la selezione definitiva di parti [...] spetta alla Commissione". Di conseguenza la Commissione ha tenuto conto di altri elementi che erano stati presi in considerazione anche in precedenti inchieste antisovvenzioni⁽¹²⁾ per garantire la rappresentatività del campione dell'industria dei veicoli elettrici a batteria in Cina.

⁽¹¹⁾ Causa T-444/11, *Gold East Paper e Gold Huasheng Paper/Consiglio* dell'11 settembre 2014 (T-444/11) (punto 275). Il Tribunale ricorda il potere discrezionale delle istituzioni dell'Unione riconosciuto dalla giurisprudenza, per cui il ricorso giudiziario della valutazione deve limitarsi a un errore manifesto di valutazione.

⁽¹²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1519 della Commissione, del 14 settembre 2015, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biodiesel originario degli Stati Uniti d'America (GU L 239 del 15.9.2015, pag. 99, considerando 20, la Commissione ha selezionato il campione di tre produttori esportatori con il maggior volume di vendite sul mercato interno e all'esportazione);

regolamento di esecuzione (UE) 2021/2287 della Commissione, del 17 dicembre 2021, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2170 della Commissione che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344); regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 della Commissione, del 18 gennaio 2022, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese (GU L 012 del 19.1.2022, pag. 34, considerando 49, la Commissione ha inoltre considerato la distribuzione geografica delle società);

regolamento di esecuzione (UE) 2017/969 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese (GU L 146 del 9.6.2017, pag. 17, considerando 28, la Commissione ha ritenuto che i quattro gruppi di produttori esportatori inclusi nel campione fossero rappresentativi non solo in termini di volume, ma anche in termini di ammissibilità alle sovvenzioni indicate nella denuncia e alle pratiche di sovvenzione verificate in base all'avviso di apertura);

regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1, considerando 41, "[il campione] aveva lo scopo di rappresentare l'industria degli pneumatici della RPC nel suo complesso in relazione all'ammissibilità a tutti i tipi di sovvenzione presunta"); regolamento (CE) n. 930/2003 del Consiglio, del 26 maggio 2003, che chiude i procedimenti antidumping e antisovvenzioni relativi alle importazioni di salmone d'allevamento dell'Atlantico originario della Norvegia nonché il procedimento antidumping relativo alle importazioni di salmone dell'Atlantico d'allevamento originario del Cile e delle Isole Færøer (GU L 133 del 29.5.2003, pag. 1, considerando 25, altri criteri che sono stati considerati rilevanti nel selezionare il campione per il Cile erano aver registrato vendite rappresentative sul mercato interno e disporre di un livello di produzione significativo).

- (55) La selezione del campione di produttori esportatori si è basata non solo sul volume delle esportazioni, ma anche sulla varietà di modelli di veicoli elettrici a batteria venduti in diversi segmenti di mercato (ossia i tipi di prodotto), sulla rappresentatività delle società/dei gruppi in termini di potenziale ammissibilità dei regimi inclusi nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova e sulla capacità produttiva complessiva, compresa la capacità inutilizzata. Considerando l'insieme di tutti questi fattori, il campione selezionato è stato considerato il campione più rappresentativo che poteva essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. La selezione del campione è pienamente conforme alle disposizioni dell'articolo 27 del regolamento di base, tenendo conto delle specificità del caso. Considerando l'elevata rappresentatività del campione alla luce dei criteri elencati al considerando 49 e del periodo di tempo disponibile per l'inchiesta, la Commissione non ha ritenuto opportuno selezionare un ulteriore produttore esportatore da inserire nel campione. La richiesta di Tesla di essere inserita nel campione è stata pertanto respinta.
- (56) Il governo della RPC ha inoltre asserito che la Commissione non aveva fornito i chiarimenti richiesti sulla selezione del campione di produttori esportatori, in particolare per quanto riguarda la considerazione e il peso relativo dei quattro criteri utilizzati per la selezione del campione, la base per determinare le vendite all'esportazione dei diversi segmenti di mercato, la base per valutare la potenziale ammissibilità dei gruppi di produttori esportatori ai regimi di sovvenzione e la disponibilità di capacità inutilizzate, e il significato della decisione della Commissione di basarsi sulle risposte ai moduli di campionamento ai fini dell'esercizio di campionamento, indipendentemente e a prescindere dal fatto che possano essere collegati o meno ad altri gruppi di produttori esportatori.
- (57) La Commissione ha ritenuto che la sua selezione di tre gruppi di società fosse il volume più rappresentativo che era in grado di esaminare entro il periodo di tempo disponibile, in relazione al quale non ha analizzato solo i dati assoluti relativi alla produzione, alle vendite e alle esportazioni, ma ha preso in considerazione anche una serie di elementi aggiuntivi per valutare la rappresentatività del campione, tra cui la varietà di modelli di veicoli elettrici a batteria venduti in diversi segmenti di mercato, la rappresentatività delle società/dei gruppi in termini di potenziale ammissibilità dei regimi inclusi nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova e la capacità produttiva complessiva, compresa la capacità inutilizzata, sulla base delle informazioni fornite nel modulo di campionamento. Nella valutazione di tali elementi è stato adottato un approccio globale, in cui nessuno dei singoli elementi è stato considerato di natura determinante. I segmenti di mercato sono stati considerati sulla base di informazioni pubblicamente disponibili relative ai modelli venduti dai produttori esportatori sul mercato dell'Unione. Come indicato nella nota sul campione definitivo di produttori esportatori, la Commissione ha ritenuto che l'ammissibilità dei regimi di sovvenzione dei produttori esportatori inseriti nel campione fosse un criterio oggettivo inteso a garantire che il campione fosse rappresentativo del livello di sovvenzione nel paese interessato. La selezione si è basata sui moduli di campionamento ricevuti dai produttori esportatori che hanno collaborato, che dovrebbero comprendere tutte le relative parti collegate pertinenti per l'inchiesta. Poiché tali risposte sono autodichiarazioni, la Commissione ha precisato che qualsiasi ulteriore valutazione in relazione alle parti collegate di tali produttori esportatori inseriti nel campione poteva essere giustificata.
- (58) Secondo il governo della RPC e la CCCME, nella decisione relativa al campione finale non è stata fornita alcuna giustificazione per l'esclusione del principale produttore esportatore cinese Tesla dal campione di produttori esportatori.
- (59) Tesla era effettivamente uno dei maggiori produttori esportatori in termini di esportazioni verso l'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Tuttavia, contrariamente a quanto sostenuto dalla CCCME e come spiegato ai considerando 54 e 57, la selezione del campione non dovrebbe basarsi unicamente sul massimo volume di produzione, vendite o esportazioni, bensì sul massimo volume rappresentativo. Come indicato nella nota sul campione definitivo di produttori esportatori, la selezione del campione finale è stata ritenuta adeguatamente rappresentativa dei produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria operanti in Cina ed era basata sul massimo volume rappresentativo di produzione, vendite o esportazioni nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta che poteva essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile, tenuto conto degli elementi di cui al considerando 57. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione del governo della RPC e della CCCME.
- (60) Tesla ha inoltre sostenuto che la Commissione non aveva sottoposto a campionamento gruppi completi, bensì aveva selezionato solo alcuni dei produttori esportatori e delle società collegate all'interno del gruppo inserito nel campione.

- (61) Tale osservazione è di fatto errata. La Commissione non ha realizzato il campione sulla base di singole entità, bensì sulla base dei gruppi individuati mediante le informazioni fornite nelle risposte ai moduli di campionamento. Tutte le entità produttrici appartenenti a tali gruppi fanno parte del campione, indipendentemente dal fatto che siano citate singolarmente nella nota sul campione definitivo di produttori esportatori.
- (62) Inoltre sia il governo della RPC che la CCCME hanno affermato che, selezionando tre società di proprietà cinese e non includendo nel campione joint venture o società di proprietà straniera, i marchi cinesi erano oggetto di discriminazione. Il governo della RPC, BYD e Tesla hanno sottolineato che la nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova su cui la Commissione ha basato la propria valutazione sulla potenziale ammissibilità ai regimi di sovvenzione è distorta e si rivolgeva, identificandoli intenzionalmente, a determinati produttori della RPC. Il governo della RPC, la CCCME, Tesla e GWM hanno sostenuto che, selezionando un campione sulla base di criteri che possono probabilmente condurre a una conclusione affermativa circa la minaccia di pregiudizio, la Commissione non ha rispettato l'obbligo di effettuare un esame obiettivo del pregiudizio di cui all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento di base. Tutte le parti che hanno presentato osservazioni hanno sottolineato la mancanza di informazioni sufficienti in merito alla metodologia e all'analisi utilizzate per selezionare il campione.
- (63) La Commissione ha respinto l'argomentazione secondo cui avrebbe agito in modo discriminatorio. Come spiegato nella nota al fascicolo sulla selezione di un campione definitivo, innanzitutto alcuni dei gruppi inseriti nel campione hanno costituito joint venture con costruttori di automobili europei. In secondo luogo, le eventuali misure istituite a seguito dell'inchiesta si applicherebbero a tutti i veicoli elettrici a batteria prodotti ed esportati dalla RPC, indipendentemente dall'assetto proprietario dei produttori esportatori. In terzo luogo, la maggior parte delle società/dei gruppi che si sono manifestati per essere inseriti nel campione sono totalmente o parzialmente di proprietà cinese e/o hanno accordi di joint venture con partner stranieri.
- (64) La potenziale ammissibilità dei regimi inclusi nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova era uno dei vari elementi che la Commissione ha preso in considerazione per garantire la massima rappresentatività dei produttori di veicoli elettrici a batteria e per comprovare la rappresentatività del campione a norma dell'articolo 27 del regolamento di base. Inoltre la potenziale ammissibilità dei regimi di sovvenzione, lungi dall'essere un elemento distorto, costituisce un criterio oggettivo inteso a garantire che il campione sia rappresentativo del livello di sovvenzione nel paese interessato. Pertanto, utilizzando la potenziale ammissibilità come criterio per scegliere tra i produttori esportatori che hanno collaborato, la Commissione non ha selezionato le società con il livello di sovvenzione più elevato in quanto, al momento della decisione di campionamento, gli importi specifici ricevuti da tali società non erano noti. Inoltre il fatto che una società possa essere a priori potenzialmente ammissibile a beneficiare di un regime di sovvenzione specifico non significa automaticamente che detta società abbia beneficiato di tale regime durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto ritenuto che le società non avessero dimostrato in che modo la Commissione avrebbe commesso un errore manifesto di valutazione⁽¹³⁾ nella selezione degli esportatori inseriti nel campione, il che avrebbe portato a risultati fuorvianti e avrebbe costituito una violazione dell'obbligo di effettuare un esame obiettivo del pregiudizio; la Commissione ricorda altresì l'ampia discrezionalità di cui dispone a tal riguardo⁽¹⁴⁾.
- (65) Infine, contrariamente a quanto sostenuto da alcune parti, il metodo di campionamento era già stato dettagliatamente illustrato nella nota sul campione provvisorio pubblicata il 25 ottobre 2023.
- (66) Il produttore esportatore GWM ha chiesto di essere inserito nel campione e di rimuovere una società dal campione, asserendo che detta società non era sufficientemente rappresentativa dell'intera industria dei veicoli elettrici a batteria nella RPC in termini di marchio, tecnologia e prezzo del suo principale modello di veicolo elettrico a batteria esportato nell'Unione. GWM ha sostenuto che avrebbe dovuto essere inserito nel campione, in quanto era uno dei pochi produttori esportatori che avevano presentato per tempo le informazioni richieste per il campionamento nonché uno degli esportatori maggiormente rappresentativi di veicoli elettrici a batteria nella RPC in ragione della grande varietà di modelli di veicoli elettrici a batteria che esportava nell'Unione, della sua ubicazione inserito, del rispetto per la sicurezza dei prodotti e le tecnologie ambientali, dei suoi ingenti investimenti in R&S e dell'integrazione verticale della sua catena di approvvigionamento.

⁽¹³⁾ Causa T-30/19 e T-72/19, *CRIA e CCCMC/Commissione* del 4 maggio 2022, (T-30/19, punto 115, occorre [...] ricordare che l'accertamento dell'esistenza e dell'ammontare di un pregiudizio subito dall'industria dell'Unione e dell'esistenza di un nesso di causalità presuppone la valutazione di situazioni economiche complesse nell'ambito delle quali le istituzioni dell'Unione dispongono di un'ampia discrezionalità).

⁽¹⁴⁾ *Ibidem*.

- (67) Tutte le società che si sono manifestate nel corso dell'esercizio di campionamento hanno presentato le loro risposte entro il termine fissato nell'avviso di apertura o entro il termine concordato in seguito a richieste di proroga giustificate. Come indicato ai considerando da 53 a 57, la Commissione ha ritenuto che il campione selezionato fosse il campione più rappresentativo che poteva essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. La selezione del campione è pienamente conforme alle disposizioni dell'articolo 27 del regolamento di base, tenendo conto nel contempo delle specificità del caso. Poiché nessuna delle argomentazioni addotte da GWM ha invalidato la scelta del campione da parte della Commissione, la richiesta di GWM di essere inserito nel campione è stata respinta.
- (68) La CCCME, BYD, GWM e Tesla hanno inoltre asserito che la capacità inutilizzata non poteva essere considerata un fattore da utilizzare per determinare un campione, bensì un fattore da valutare nel corso dell'inchiesta.
- (69) L'inchiesta si basa su una minaccia di pregiudizio. Le informazioni sul livello delle vendite potenziali dei produttori esportatori nel prossimo futuro sono state pertanto ritenute importanti ai fini della selezione di un campione rappresentativo. Il fatto che la capacità inutilizzata sia stata uno degli elementi su cui la Commissione si è basata per decidere in merito al campione non ha escluso la valutazione di tale fattore nel corso dell'inchiesta al fine di stabilire una minaccia di pregiudizio grave per l'industria dell'Unione.
- (70) Alla luce dei motivi di cui sopra, la Commissione ha deciso di mantenere il campione proposto come campione definitivo.
- (71) Nelle sue osservazioni a seguito della decisione relativa al campione, NIO ha chiesto ulteriori chiarimenti in merito alla sua situazione specifica in quanto produttore non inserito nel campione.
- (72) La Commissione ha risposto a tali osservazioni in una comunicazione separata inviata esclusivamente alla società.
- (73) Dopo l'esercizio di campionamento, l'8 novembre 2023 ha avuto luogo un'audizione con Smart, che ha chiesto di non essere considerato parte del gruppo Geely, bensì come un produttore esportatore distinto. Per tale argomentazione Smart si è basato in particolare sulle constatazioni della direzione generale della Concorrenza della Commissione europea nell'ambito di una procedura di concentrazione per quanto riguarda i veicoli elettrici a batteria prodotti da Smart nella RPC ⁽¹⁵⁾.
- (74) La Commissione ha respinto tale richiesta. In primo luogo, le decisioni in materia di concentrazioni si fondano su una base giuridica diversa dal regolamento di base, che stabilisce obiettivi diversi e richiede diversi tipi di valutazione. In secondo luogo, la decisione sulla concentrazione stabiliva che la joint venture tra Daimler e Geely era pienamente operativa, ma non giungeva ad alcuna conclusione in merito alla sua dipendenza dal gruppo Geely. La decisione ha di fatto dimostrato che le attività di produzione e distribuzione di Smart nella RPC sono condotte da una joint venture con Geely. Inoltre anche le vendite e la commercializzazione per l'Unione rientrano nell'ambito della joint venture. Considerando il rapporto d'affari esistente tra Smart e il gruppo Geely, le due parti sono altresì apparse chiaramente collegate ai sensi dell'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽¹⁶⁾. Su tale base, la Commissione ha concluso che Smart dovrebbe essere trattata come parte del gruppo Geely.
- (75) La CCCME ha ritenuto che gli obblighi di comunicazione dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione fossero eccessivamente onerosi, in particolare per quanto riguarda le informazioni richieste ai fornitori di fattori produttivi collegati e la traduzione delle relazioni annuali.
- (76) La nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova stabiliva che le sovvenzioni da parte del governo della RPC si estendevano all'intera catena di produzione e di approvvigionamento dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, tra l'altro mediante la fornitura di parti e componenti per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. La Commissione ha ritenuto che le informazioni richieste alle parti collegate dei produttori esportatori inseriti nel campione fossero necessarie per valutare l'esistenza di sovvenzioni compensabili per quanto riguarda parti e componenti di veicoli elettrici a batteria, comprese le batterie, e ha pertanto respinto l'argomentazione della CCCME.

⁽¹⁵⁾ Caso M.9360 — *Daimler/Geely/JV*, decisione della Commissione del 10.12.2019, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio e dell'articolo 57 dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

⁽¹⁶⁾ GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558.

1.5.4. *Risposte al questionario e visite di verifica*

- (77) La Commissione ha inviato questionari al governo della RPC, ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione, ai quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione e a due utilizzatori.
- (78) La Commissione ha ricevuto risposte al questionario dal governo della RPC, dai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione, dai quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione e dai due utilizzatori.
- (79) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per determinare l'esistenza di sovvenzioni, il conseguente pregiudizio (compresa la minaccia di pregiudizio) e l'interesse dell'Unione.
- (80) Visite di verifica a norma dell'articolo 26 del regolamento di base sono state condotte presso le sedi delle seguenti società:

produttori dell'Unione e società collegate:

- società 7
- società 17
- società 18
- società 27

utilizzatori:

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

produttori esportatori della RPC e società collegate:

- gruppo BYD
 - Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Cina
 - Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Cina
 - BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Cina,
 - BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Cina
 - BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Cina
 - BYD Europe B.V., Paesi Bassi
 - BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Cina
 - BYD Co., Ltd., Shenzhen, Cina
 - BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Cina
 - BYD Hong Kong, RAS di Hong Kong
 - Changsha BYD Auto Co., Ltd., Changsha, Cina
 - Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Cina
 - Changsha Xingchao Auto Co., Ltd., Changsha, Cina
 - Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Cina
 - Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Cina
 - Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Cina
 - Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Cina

- Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, Cina
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, Cina
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, Cina
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, Cina
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nanjing, Cina,
- Shanghai BYD Co., Ltd., Shanghai, Cina
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, Cina
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwei, Cina
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, Cina
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, Cina
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, Cina
- gruppo 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 (export sales) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co., Ltd.
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., filiale di Ningbo
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., filiale di Wuhan
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., filiale di Chengdu
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., sede principale
- Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Svezia
- Smart Europe GmbH, Stoccarda, Germania
- gruppo 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) Come sottolineato nella sezione 3.3, la Commissione ha dovuto affrontare problemi di collaborazione, in quanto diversi gruppi cinesi inseriti nel campione non hanno fornito risposte al questionario per alcune società oppure hanno fornito informazioni incomplete in merito alla struttura societaria o ai costi di produzione o non ne hanno fornite affatto. Su tale base, la Commissione non disponeva di un quadro completo delle società che avrebbero dovuto rispondere al questionario né della quota che esse rappresentavano nell'ambito del costo totale di produzione.
- (82) Pertanto, sulla base delle informazioni contenute nel fascicolo, la Commissione ha deciso di concentrarsi sui produttori di veicoli elettrici a batteria, sui fornitori dei principali fattori produttivi e su altre società coinvolte in attività di finanziamento e di ricerca e sviluppo, che hanno risposto al questionario e hanno potuto essere verificate nel periodo precedente all'istituzione delle misure provvisorie.
- (83) Sebbene la Commissione abbia ricevuto risposte al questionario anche da altre società collegate le cui attività rientravano nell'ambito delle attività che richiedevano di rispondere al questionario, la Commissione non è stata in grado di valutare tali risposte nel periodo precedente all'istituzione delle misure provvisorie. La Commissione si riserva il diritto di valutare le risposte in questione fino alla fase definitiva del presente procedimento.

1.5.5. *Argomentazioni relative alla trasparenza e alla procedura*

- (84) Secondo il governo della RPC, il fatto che MLex sembrava disporre di maggiori informazioni sul campione di produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione rispetto alle parti interessate confermava che l'inchiesta non era trasparente e incideva sui diritti delle parti interessate a una procedura corretta.
- (85) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Come osservato al considerando 43, la Commissione non può formulare osservazioni sul contenuto dei comunicati stampa e le informazioni pertinenti sono contenute nel fascicolo relativo alla presente inchiesta. La Commissione ha inserito nel fascicolo non riservato dell'inchiesta tutte le informazioni pertinenti a tempo debito e ha offerto alle parti ampie possibilità di presentare osservazioni. Tutte le osservazioni ricevute sono state debitamente valutate dalla Commissione nel corso dell'inchiesta e sono spiegate nella sezione pertinente del presente regolamento.

- (86) La CCCME ha asserito che la Commissione ha inserito con ritardo nel fascicolo non riservato dell'inchiesta le risposte al questionario dell'industria dell'Unione, il che si contrapponeva nettamente alla rapidità con cui la Commissione ha caricato le versioni non riservate delle risposte al questionario fornite dai produttori esportatori cinesi. La CCCME ha affermato che tali ritardi hanno contribuito alla mancanza di trasparenza per quanto riguarda l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione e agli aspetti dell'inchiesta relativi al pregiudizio.
- (87) La Commissione non concorda con tale argomentazione. Come spiegato ai considerando 12 e 13, ai produttori dell'Unione è stato concesso l'anonimato. La Commissione doveva pertanto verificare attentamente che i documenti presentati dall'industria dell'Unione non rivelassero inavvertitamente l'identità dei produttori dell'Unione compromettendo di conseguenza l'anonimato concesso. Tali controlli hanno richiesto parecchio tempo. La CCCME e altre parti interessate hanno avuto tempo a sufficienza per presentare osservazioni sulle risposte al questionario una volta inserite nel fascicolo non riservato dell'inchiesta.
- (88) La CCCME ha sostenuto che l'assenza di corrispondenza nel fascicolo non riservato tra la Commissione e l'ACEA era una chiara indicazione della mancanza di trasparenza nell'inchiesta, in quanto i dati sugli indicatori macroeconomici erano solitamente presentati dalle associazioni di categoria. La CCCME ha chiesto alla Commissione di chiarire in che modo i dati macroeconomici saranno raccolti e valutati nell'ambito dell'inchiesta.
- (89) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Non vi è alcun obbligo giuridico per la Commissione di ottenere i dati sugli indicatori macroeconomici da un'associazione di categoria come l'ACEA. La Commissione può utilizzare anche altre fonti di informazione. Tali fonti e la valutazione degli indicatori macroeconomici sono riportate nella sezione "Pregiudizio". La Commissione non ha potuto divulgare la fonte e la metodologia di valutazione degli indicatori macroeconomici prima della conclusione dell'inchiesta nella fase provvisoria.
- (90) La CCCME ha osservato che la società 29 ha presentato determinate informazioni solo in forma riservata e che, di conseguenza, le parti interessate non hanno avuto modo di venire a conoscenza delle informazioni presentate da detta società o di formulare osservazioni in merito. La CCCME ha pertanto chiesto alla Commissione di rendere disponibili tali informazioni nel fascicolo non riservato.
- (91) La Commissione ha verificato le informazioni e ha concluso che non si prestavano a essere riassunte in maniera significativa. Inoltre la Commissione non ha utilizzato tali informazioni specifiche nella presente inchiesta. Di conseguenza tale richiesta è stata respinta.
- (92) La Commissione ha aggiunto la versione non riservata delle principali informazioni richieste nelle tabelle del questionario per i produttori dell'Unione inseriti nel campione, su base indicizzata e consolidata (ossia aggregando i dati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione), nel fascicolo non riservato dell'inchiesta. La Commissione ha ritenuto opportuno non aggiungere separatamente una versione non riservata delle rispettive tabelle di ciascun produttore dell'Unione al fine di tutelare l'anonimato dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, in quanto vi era il rischio che le tendenze degli indici per società potessero rivelare inavvertitamente l'identità dei produttori dell'Unione inseriti nel campione compromettendo di conseguenza l'anonimato.
- (93) A tale riguardo, la CCCME ha chiesto alla Commissione di chiarire i) in che modo la giustificazione del cambiamento della prassi seguita dalla Commissione illustrata al considerando 92 fosse suffragata da fatti contenuti nel fascicolo, in quanto ciascuno dei produttori dell'Unione inserito nel campione ha fornito i propri dati indicizzati individualmente per diversi indicatori economici (tra cui la capacità produttiva, la produzione, il volume e il valore delle vendite a parti collegate e indipendenti e l'occupazione) per il periodo in esame nelle risposte al modulo di campionamento fornite nel fascicolo non riservato dell'inchiesta; ii) in che modo i dati indicizzati individualmente e le relative tendenze riguardanti i restanti indicatori di pregiudizio potevano rivelare l'identità di un produttore di veicoli elettrici a batteria dell'Unione e iii) in che modo i dati indicizzati individualmente dei quattro produttori dell'Unione potevano rivelarne le rispettive identità se i dati relativi agli indicatori economici e riguardanti nello specifico i veicoli elettrici a batteria non erano pubblicamente disponibili nelle relazioni annuali o in altri documenti dei produttori di tali veicoli dell'Unione, mentre la maggior parte dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione produceva anche altre tipologie di veicoli.

- (94) La CCCME ha pertanto chiesto alla Commissione di aggiungere nel fascicolo non riservato dell'inchiesta i dati indicizzati per società dei quattro produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione inseriti nel campione, in quanto non vi era alcun rischio di identificare i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione sulla base di tali dati. La CCCME ha inoltre ricordato che tali informazioni erano pertinenti per la presentazione della sua difesa per i seguenti motivi: i) l'identità dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione inseriti nel campione è stata mantenuta riservata e non vi era modo di conoscere gli effettivi risultati delle società e se fossero esposte a una minaccia di pregiudizio a causa delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi; ii) i dati aggregati indicizzati messi a disposizione dalla Commissione non fornivano alcuna informazione significativa e sembravano di fatto errati; iii) i dati indicizzati specifici per società consentirebbero alla CCCME di comprendere la situazione economica dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, in quanto i loro dati costituirebbero la base per la valutazione degli indicatori microeconomici e dell'undercutting/underselling; e iv) mediante l'indicizzazione specifica per società la CCCME, pur non avendo modo di verificare l'accuratezza dei dati comunicati dai produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, sarebbe in grado di confrontare i dati forniti inizialmente nelle risposte al modulo di campionamento e quelli forniti successivamente nelle risposte al questionario.
- (95) La Commissione ha osservato che il mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è composto da un numero ridotto di gruppi di produttori. La CCCME potrebbe avere accesso a una quantità significativa di informazioni pubbliche e di informazioni molto dettagliate, disponibili pagando un abbonamento, relative all'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione. Sussiste pertanto un rischio elevato che la tendenza delle informazioni economiche e finanziarie richieste dalla Commissione nel questionario, unitamente ad alcune informazioni disponibili pubblicamente e su abbonamento, possa rendere riconoscibili le rispettive entità compromettendo di conseguenza l'anonimato.
- (96) Inoltre le informazioni richieste nei moduli di campionamento erano molto meno dettagliate di quelle richieste nel questionario. Ad esempio, per quanto riguarda le informazioni economiche e finanziarie, nel modulo di campionamento si chiedevano informazioni riguardanti i) il volume della produzione, ii) la capacità produttiva, iii) il volume e il valore totali delle vendite nell'Unione, iv) il volume e il valore delle vendite a società collegate e v) il numero di dipendenti. Oltre a tali informazioni, il rispettivo fascicolo con gli indici consolidati aggiunto nel fascicolo non riservato dell'inchiesta comprendeva anche informazioni riguardanti i) il prezzo medio di vendita del totale delle vendite sul mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti e ad acquirenti collegati; ii) il volume, il valore e i prezzi delle vendite all'esportazione ad acquirenti indipendenti e collegati; iii) il costo unitario medio di produzione; iv) gli utili al lordo delle imposte nell'Unione ad acquirenti indipendenti e collegati; v) l'utilizzo degli impianti, vi) la quantità delle scorte finali; vii) il costo del lavoro per i veicoli elettrici a batteria; viii) il flusso di cassa; ix) il totale delle attività immobilizzate usate per la produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta; x) l'utile sul capitale investito; xi) l'investimento totale nel prodotto oggetto dell'inchiesta; e xii) l'ammortamento totale del prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (97) La Commissione ha inoltre aggiunto il fascicolo in questione nel fascicolo non riservato dell'inchiesta dopo che i produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno risposto al questionario. Il fascicolo in questione si basava pertanto su dati non verificati. Una volta verificati i dati, la Commissione ha aggiunto al fascicolo non riservato dell'inchiesta un fascicolo riveduto. La Commissione ha analizzato tale argomentazione alla luce delle informazioni rivedute e ha riscontrato che non era più applicabile. La Commissione ha inoltre aggiunto nel fascicolo le percentuali di rappresentatività basate sulle vendite e sulla produzione dei produttori dell'Unione inseriti nel campione dopo la verifica dei dati presentati da questi ultimi.
- (98) Pertanto, sulla base di quanto precede, la richiesta è stata respinta.
- (99) La CCCME ha inoltre chiesto alla Commissione, in alternativa alla richiesta di cui al considerando 94, di fornire i dati aggregati dei quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione per ciascuno degli indicatori di pregiudizio in numeri assoluti o sotto forma di intervalli numerici.
- (100) Come spiegato al considerando 95, la Commissione ha presentato gli indicatori microeconomici in valori assoluti nella sezione "Pregiudizio". I restanti indicatori macroeconomici presentati dalla Commissione sempre nella sezione "Pregiudizio" non si basano solo sui dati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, bensì sull'intera Unione, come spiegato nella sezione "Pregiudizio". Di conseguenza tale richiesta è stata respinta.

- (101) Per quanto riguarda il volume delle vendite dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, la CCCME ha chiesto alla Commissione di indicare i) la percentuale delle vendite dei quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione direttamente ad acquirenti indipendenti e a società collegate durante il periodo in esame nell'Unione e al di fuori dell'Unione; ii) la copertura geografica delle vendite dei produttori dell'Unione a parti collegate e indipendenti; iii) se tutte le vendite dell'UE alle parti collegate sono state effettuate a entità collegate che hanno compilato l'allegato I del questionario; e iv) la percentuale della produzione totale dell'UE dei quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione che è stata esportata in ciascun anno del periodo in esame. La CCCME ha inoltre sostenuto che, se non tutte le società collegate hanno compilato l'allegato I, ciò implicherebbe che le vendite ad acquirenti indipendenti non sarebbero pari al 38 % delle vendite nell'Unione come indicato dalla Commissione nella nota al fascicolo sul campione di produttori dell'Unione.
- (102) Per quanto riguarda le vendite a società indipendenti e collegate nell'Unione, la Commissione ha fornito ulteriori chiarimenti nella nota al fascicolo del 4 giugno 2024 ⁽¹⁷⁾ in cui ha dichiarato di aver raccolto dati su tali vendite al livello del prezzo praticato al primo acquirente indipendente e di averli consolidati con quelli delle vendite ad acquirenti indipendenti dei produttori dell'Unione inseriti nel campione. Per quanto riguarda le vendite al di fuori dell'Unione, si rammenta che lo scopo dell'inchiesta è, tra l'altro, quello di valutare la situazione economica e finanziaria della produzione e delle vendite dell'industria dell'Unione all'interno dell'Unione e non al di fuori di essa. L'impatto delle esportazioni dell'industria dell'Unione è stato illustrato nei considerando da 1183 a 1185. Inoltre la copertura geografica delle vendite dei produttori dell'Unione inseriti nel campione era di natura riservata e neanche ai produttori esportatori cinesi è stato chiesto di presentare tali informazioni nel fascicolo non riservato. La CCCME non ha inoltre spiegato il motivo per cui tali particolari informazioni fossero pertinenti.
- (103) La CCCME ha inoltre chiesto alla Commissione di indicare il rapporto tra la capacità produttiva e la produzione di veicoli elettrici a batteria e di altri tipi di veicoli durante il periodo in esame.
- (104) La Commissione ha ricordato che la presente inchiesta riguardava solo i veicoli elettrici a batteria e pertanto la capacità produttiva e la produzione di altri veicoli dei produttori dell'Unione inseriti nel campione non erano pertinenti. Di conseguenza tale richiesta è stata respinta.
- (105) La CCCME ha chiesto alla Commissione di fornire l'elenco degli Stati membri in cui si trovano i produttori dell'Unione inseriti nel campione, sostenendo che l'ubicazione geografica dei produttori dell'Unione inseriti nel campione è stata comunicata nei casi in cui ai produttori dell'Unione è stato concesso l'anonimato.
- (106) La Commissione ha ricordato che nell'Unione era presente un numero ridotto di gruppi di produttori di veicoli elettrici a batteria, la cui sede di produzione rappresentava un'informazione di dominio pubblico. Pertanto, nel caso di specie, la Commissione non ha potuto comunicare l'ubicazione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione, in quanto ciò potrebbe rendere riconoscibili le rispettive entità riconoscibili compromettendo di conseguenza l'anonimato. La richiesta è stata pertanto respinta.
- (107) La CCCME ha inoltre chiesto alla Commissione di i) fornire un elenco combinato di NCP venduti dai quattro produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo in esame nell'Unione e al di fuori dell'Unione, distinguendo tra vendite a società collegate e a società indipendenti; ii) indicare i segmenti di mercato interessati dalle vendite dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione a entità collegate e indipendenti nell'Unione e al di fuori dell'Unione; e iii) comunicare le caratteristiche del prodotto richieste nella tabella dal titolo "*caratteristiche del prodotto*" nel questionario per i produttori dell'Unione.
- (108) La Commissione ha osservato che nel questionario sono state chieste informazioni a livello di NCP solo per il periodo dell'inchiesta e non per l'intero periodo in esame. La medesima procedura è stata seguita sia per i produttori dell'Unione inseriti nel campione che per i produttori esportatori cinesi inseriti nel campione. La Commissione non ha pertanto potuto fornire alla CCCME informazioni di cui non disponeva. Inoltre le informazioni relative agli NCP e alle caratteristiche del prodotto per ciascun produttore dell'Unione e produttore esportatore cinese inseriti nel campione sono di natura riservata e pertanto non hanno potuto essere aggiunte nel fascicolo non riservato dell'inchiesta. Gli NCP sono solitamente comunicati individualmente ai produttori esportatori cinesi e ai produttori dell'Unione inseriti nel campione quando gli NCP non sono riservati. Per quanto riguarda i segmenti di mercato, come spiegato ai considerando da 1040 a 1048, la Commissione non ha ritenuto necessario effettuare un'analisi della segmentazione del mercato. Di conseguenza tale richiesta è stata respinta.

⁽¹⁷⁾ t24.004547.

1.5.6. Osservazioni sull'apertura

- (109) Sono pervenute osservazioni sull'apertura dell'inchiesta dal governo della RPC, dalla CCCME e dalla società 24.
- (110) Il governo della RPC ha sostenuto che l'inchiesta è puramente politica e discriminatoria e che negli ultimi anni l'UE ha concesso sovvenzioni per miliardi di euro per realizzare una catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria e che continuerà a sovvenzionare la propria industria di veicoli elettrici a batteria in futuro. Il governo della RPC ha ritenuto che la presente inchiesta sia dannosa per lo sviluppo dell'industria mondiale dei veicoli elettrici a batteria, soprattutto perché la catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria cinese e quella dell'Unione sono interdipendenti e profondamente integrate e ciò ostacolerà gli sforzi bilaterali per combattere i cambiamenti climatici.
- (111) Non tutte le sovvenzioni sono compensabili a norma dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative e la presente inchiesta si limita alle sovvenzioni concesse in Cina a vantaggio dei produttori esportatori del prodotto in esame. In ogni caso, le asserzioni del governo della RPC non incidono sulle risultanze provvisorie della Commissione secondo cui il governo della RPC ha concesso sovvenzioni ai produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria, compensabili a norma dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative e del regolamento di base. Contrariamente a quanto affermato dal governo della RPC, le sovvenzioni compensabili cinesi creano una concorrenza sleale che non farebbe altro che ostacolare lo sviluppo dell'industria mondiale dei veicoli elettrici a batteria, in particolare dell'industria dell'Unione. Gli sforzi bilaterali per combattere i cambiamenti climatici non possono basarsi sulla concorrenza sleale da parte dei veicoli elettrici a batteria a basso prezzo oggetto di sovvenzioni, bensì dovrebbero basarsi su condizioni di parità in cui la concorrenza leale e l'innovazione saranno gli elementi trainanti della transizione verde. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (112) Il governo della RPC ha sostenuto di non aver ricevuto alcuna opportunità significativa e adeguata ai sensi dell'articolo 13.1 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative per quanto riguarda le consultazioni preliminari, in quanto la Commissione ha annunciato pubblicamente l'avvio dell'inchiesta prima di invitare il governo della RPC a partecipare a consultazioni, programmate durante un periodo di festività nazionale in Cina, impedendo al governo della RPC di condurre consultazioni adeguate. Il governo della RPC ha inoltre affermato di non aver ricevuto informazioni o elementi di prova per quanto riguarda la definizione del prodotto, le circostanze particolari che giustificano l'inchiesta d'ufficio, la composizione dell'industria dell'Unione, le informazioni e gli elementi di prova alla base delle asserzioni relative alle sovvenzioni, i dati relativi alla minaccia di pregiudizio e i dati alla base del nesso di causalità. Inoltre le consultazioni preliminari non hanno riguardato tutti i presunti regimi di sovvenzione.
- (113) Conformemente all'articolo 10, paragrafo 7, del regolamento di base e all'articolo 13.1 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative, la Commissione ha invitato il governo della RPC a procedere a consultazioni nell'intento di chiarire la situazione relativa alle presunte sovvenzioni prima dell'apertura dell'inchiesta. L'annuncio della presidente della Commissione nel discorso sullo stato dell'Unione del 13 settembre 2023 circa il fatto che la Commissione stava avviando un'inchiesta antisovvenzioni riguardo ai veicoli elettrici provenienti dalla Cina non ha rappresentato l'apertura dell'inchiesta. Il 22 settembre 2023 il governo della RPC ha ricevuto una nota verbale in cui gli è stata notificata la decisione della Commissione europea di avviare d'ufficio un procedimento antisovvenzioni. Ciò è avvenuto prima del periodo di festività nazionale in Cina. Unitamente alla suddetta nota verbale, al governo della RPC è stata fornita una sintesi relativa alle sovvenzioni e alla minaccia di pregiudizio, contenente sufficienti elementi di prova dell'esistenza di sovvenzioni compensabili, del pregiudizio e del nesso di causalità. Né l'articolo 11, paragrafo 8, del regolamento di base né l'articolo 13.1 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative imponevano alla Commissione di inviare l'intero fascicolo d'ufficio al governo della RPC prima dell'apertura dell'inchiesta. I regimi che non sono stati asseritamente trattati nelle consultazioni non costituiscono altre sovvenzioni, bensì rientrano nei regimi oggetto di discussione tra la Commissione e il governo della RPC nel corso delle consultazioni. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (114) Il governo della RPC ha sostenuto che i suoi diritti di difesa sono stati pregiudicati dal rifiuto da parte della Commissione di concedere una proroga adeguata, anche se il governo della RPC ha fornito una serie di motivi per tale proroga.
- (115) Alla sezione 9 dell'avviso di apertura si stabilisce che qualsiasi proroga dei termini può essere chiesta unicamente in circostanze eccezionali e sarà concessa solo se debitamente giustificata da motivi validi. Si precisa altresì che, per quanto riguarda i termini di presentazione di informazioni diverse dalle risposte al questionario, le proroghe saranno limitate a tre giorni, a meno che non venga dimostrata l'esistenza di circostanze eccezionali. Il governo della RPC non ha dimostrato circostanze di natura così eccezionale da giustificare una proroga del termine superiore a tre giorni. Dato che tale proroga di tre giorni coincideva con il fine settimana, al governo della RPC è stata concessa una proroga di quattro giorni di calendario. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

- (116) Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre asserito che i requisiti per avviare un'inchiesta d'ufficio a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, del regolamento di base non erano soddisfatti. Secondo il governo della RPC e la CCCME, la Commissione non ha stabilito la presenza di circostanze particolari che giustificerebbero l'apertura di un'inchiesta senza aver ricevuto una denuncia scritta presentata dall'industria dell'Unione o per suo conto. Il governo della RPC ha sostenuto che l'industria stessa dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione avrebbe potuto presentare una denuncia e che il fatto che non l'avesse presentata rappresentava la chiara prova dell'assenza di circostanze eccezionali e particolari tali da giustificare l'apertura d'ufficio dell'inchiesta. Il governo della RPC ha inoltre sostenuto che, secondo comunicati di stampa, i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione si sono pubblicamente opposti alla presente inchiesta e che ciò costituiva una chiara prova dell'assenza di circostanze eccezionali e particolari tali da giustificare l'apertura d'ufficio del caso.
- (117) Nel documento di apertura la Commissione ha presentato sufficienti giustificazioni circa l'apertura d'ufficio. In particolare, la Commissione ha ritenuto che la rapida penetrazione del mercato da parte delle importazioni cinesi di veicoli elettrici a batteria a basso prezzo e oggetto di sovvenzioni, che rischia di arrecare un danno irreparabile all'industria dell'Unione, fosse di natura particolare tale da giustificare l'apertura di un'inchiesta d'ufficio. Le sovvenzioni a favore del settore dei veicoli elettrici a batteria cinesi hanno causato un afflusso massiccio e sempre più rapido delle importazioni di tali veicoli di produzione cinese sul mercato dell'Unione a prezzi tali da provocare una significativa diminuzione dei prezzi oppure impedirne gli aumenti che altrimenti si sarebbero verificati, minacciando di causare un pregiudizio grave all'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, che potrebbe essere irreparabile a causa dello sviluppo tecnologico e del livello di finanziamento di R&S necessari. Il fatto che l'industria stessa dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione avrebbe potuto presentare una denuncia non incide sulla constatazione della Commissione secondo cui nel caso di specie esistevano circostanze particolari che giustificavano l'apertura d'ufficio dell'inchiesta. La Commissione inoltre non si pronuncia su comunicati stampa. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (118) Il governo della RPC ha sostenuto che nel documento di apertura non erano presenti elementi di prova riguardanti prestiti agevolati e l'assicurazione del credito all'esportazione né prove sufficienti circa la concessione di sussidi, nessuna prova della fornitura di beni e servizi per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, nessun elemento di prova per esaminare la rinuncia a entrate della pubblica amministrazione o loro omessa riscossione, ed era presente un'errata interpretazione degli sgravi delle imposte sulle esportazioni.
- (119) Gli elementi di prova inclusi nel documento di apertura costituivano le informazioni di cui la Commissione poteva ragionevolmente disporre prima dell'apertura dell'inchiesta. Come indicato nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, che contiene la valutazione della Commissione di tutti gli elementi di prova a sua disposizione riguardanti la Cina e in base alla quale essa ha aperto l'inchiesta, nella fase di apertura vi erano elementi di prova sufficienti a dimostrare che le presunte sovvenzioni erano compensabili in termini di esistenza, importo e natura. Per tutti i diversi regimi menzionati nel documento di apertura, la Commissione ha indicato la base giuridica, la specificità di tali regimi di sovvenzione per il settore dei veicoli elettrici a batteria e, nella misura in cui vi ha avuto accesso, ha fornito informazioni dettagliate, provenienti da fonti pubblicamente disponibili, circa gli importi delle sovvenzioni fornite dal governo della RPC ai produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria. La Commissione ha pertanto ritenuto di disporre di elementi di prova sufficienti dell'esistenza di sovvenzioni compensabili conformemente al regolamento di base e all'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.
- (120) Il governo della RPC ha affermato che nelle inchieste aperte sulla base di una denuncia dell'industria dell'Unione, le domande relative alle importazioni dei produttori dell'Unione dal paese oggetto dell'inchiesta e ai loro rapporti con i produttori esportatori, nonché alle loro attività nell'Unione, sono generalmente verificate dalla Commissione nel corso dell'esame della rappresentatività svolto prima dell'apertura dell'inchiesta. Il governo della RPC ha pertanto chiesto alla Commissione di: i) chiarire se, nella definizione di industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione contenuta nel documento di apertura, la Commissione abbia tenuto conto del fatto che alcuni produttori dell'Unione svolgono attività produttive in Cina, alcuni sono di proprietà di società cinesi oppure svolgono modeste attività produttive nell'Unione; ii) indicare la composizione dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione in termini di numero di produttori e gruppi di produttori, il volume totale della produzione di veicoli elettrici a batteria dell'Unione nonché il volume e il valore totali delle vendite dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione in ciascun anno del periodo in esame; iii) chiarire se abbia escluso eventuali produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dall'elenco dei 12 produttori menzionati nel documento di apertura; iv) indicare il volume e il valore totali delle importazioni dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dalla Cina e da paesi diversi dalla Cina; e v) indicare il volume e il valore, anche se sotto forma di intervalli di valori, delle importazioni dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dalla Cina rispetto al totale della produzione e delle vendite dell'UE.

- (121) La Commissione ha osservato che la presente inchiesta è stata avviata di propria iniziativa e non sulla base di una denuncia. Pertanto nella presente inchiesta la Commissione non ha dovuto svolgere un esame della rappresentatività. Ne consegue che le richieste di chiarimenti del governo della RPC e le richieste di informazioni connesse al documento di apertura non erano pertinenti a tale riguardo e sono state pertanto respinte.
- (122) Il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che nel documento di apertura la Commissione ha utilizzato in modo selettivo e ingiustificato diverse banche dati quali Global Trade Atlas ("GTA"), Eurostat e S&P Global Mobility per diversi aspetti della valutazione del pregiudizio, senza cercare di riconciliare le informazioni o spiegare in che modo o il motivo per cui una particolare serie di dati fosse appropriata per una parte specifica della valutazione del pregiudizio.
- (123) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Nel documento di apertura la Commissione ha utilizzato le informazioni di cui disponeva prima dell'apertura dell'inchiesta. La Commissione non ha potuto riconciliare completamente le informazioni contenute nelle banche dati in quanto esse, a parte Eurostat, non sono di sua proprietà. Inoltre nel documento di apertura la Commissione ha spiegato che, quando possibile, ha effettuato un controllo incrociato delle informazioni contenute in tali banche dati e, se necessario, le ha adeguate sulla base di altre informazioni di cui disponeva. La Commissione ha inoltre spiegato che i dati di S&P Global Mobility fornivano una panoramica più dettagliata dei tipi di veicoli elettrici a batteria venduti sul mercato dell'Unione e ha illustrato i due moduli di dati utilizzati. Inoltre la banca dati di Eurostat è stata utilizzata per il volume delle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina, mentre la banca dati del GTA è stata utilizzata per il volume delle esportazioni dalla Cina verso l'Unione. Il volume delle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina nell'Unione e il volume delle esportazioni di detti veicoli dalla Cina verso l'Unione non corrispondono in quanto si basano su dati comunicati da autorità doganali diverse. Inoltre, indipendentemente dalla fonte di informazione, la conclusione è stata la stessa, ossia che il volume delle importazioni/esportazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina è aumentato durante il periodo oggetto del documento di apertura. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (124) Il governo della RPC ha asserito che, nel documento di apertura, la Commissione aveva confrontato i dati semestrali del 2023 con quelli degli anni interi precedenti (ossia 2020, 2021 e 2022) per trarre conclusioni sulla quota di mercato e sui prezzi delle importazioni cinesi e sui relativi effetti sui prezzi per l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, per stimare gli effetti futuri sui prezzi di tali importazioni nonché per quanto riguarda la situazione dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, e che tale valutazione non era obiettiva.
- (125) Nel documento di apertura la Commissione ha utilizzato come periodo di valutazione gli interi anni 2020, 2021 e 2022 e il primo semestre del 2023, considerando che l'inchiesta era stata avviata nell'ottobre 2023, come spiegato al considerando 1. Per valutare l'andamento degli indicatori di pregiudizio relativi al volume, quali il volume delle importazioni, delle vendite, delle esportazioni, della produzione e del consumo, la Commissione ha calcolato un indice solo per gli anni interi usando il 2020 come anno di riferimento. La Commissione non ha calcolato un indice per il primo semestre del 2023 usando l'intero 2020 come anno di riferimento, in quanto per un indicatore di volume il periodo di valutazione e l'anno di riferimento dovrebbero essere identici (ossia un semestre non può essere confrontato con un anno intero). I prezzi medi non sono un indicatore di volume e pertanto la Commissione ha calcolato un indice anche per il primo semestre del 2023 utilizzando come anno di riferimento l'intero 2020. Tale valutazione è perfettamente obiettiva per settori come quello dei veicoli elettrici a batteria, il cui prezzo di vendita non varia a seconda della stagione e a condizione che venga indicato il rispettivo periodo di tempo. Per quanto riguarda le quote di mercato, la Commissione ha calcolato le quote di mercato in ciascun anno intero (2020, 2021 e 2022) e nella prima metà del 2023, e ha illustrato l'evoluzione della quota di mercato durante tale periodo. Per quanto riguarda le conclusioni raggiunte dalla Commissione nel documento di apertura in merito agli effetti sui prezzi delle importazioni cinesi sull'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione e le stime degli effetti futuri sui prezzi di tali importazioni, il governo della RPC non ha spiegato il motivo esatto per cui la Commissione non sarebbe stata obiettiva nelle sue conclusioni. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (126) Il governo della RPC ha sostenuto che i dati relativi al volume delle vendite e ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione si basavano su diverse fonti e serie di dati e che la valutazione della Commissione non era quindi obiettiva. La CCCME ha asserito che il fatto che la Commissione abbia utilizzato serie di dati diverse per diversi aspetti della valutazione del pregiudizio non ha consentito di ottenere un quadro accurato della situazione dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione.

- (127) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. Le informazioni contenute nel documento di apertura si basano su informazioni di cui la Commissione poteva ragionevolmente disporre prima dell'apertura dell'inchiesta. Nel documento di apertura la Commissione ha dovuto utilizzare diverse banche dati, quali Eurostat, GTA e S&P Global Mobility, in quanto non esisteva un'unica banca dati che includesse tutte le informazioni di cui la Commissione aveva bisogno per la sua valutazione. Il fatto che il volume delle vendite dell'industria dell'Unione non si basasse sulla stessa banca dati dei prezzi di vendita non rende la valutazione della Commissione non obiettiva. Come spiegato nel documento di apertura, la banca dati utilizzata dalla Commissione per valutare l'andamento dei prezzi dell'industria dell'Unione non indicava l'origine dell'automobile, il che risultava particolarmente importante per i veicoli elettrici a batteria del gruppo Tesla che fabbricava alcuni modelli sia in Cina che nell'Unione. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (128) Il governo della RPC e la CCCME hanno chiesto alla Commissione di i) fornire ulteriori dettagli in merito ai moduli di dati e alle relazioni di S&P Global Mobility utilizzati dalla Commissione nel documento di apertura, in particolare in merito alla metodologia di S&P Global Mobility per raccogliere i dati relativi a volume e valore delle vendite, anche per quanto riguarda la base della raccolta di dati, la fonte e se i dati includono stime e, in caso affermativo, la natura di tali stime; e ii) indicare i dati di base di S&P Global Mobility che la Commissione ha classificato/selezionato sulla base di parametri specifici. È stato inoltre affermato che, sebbene si tratti di una pubblicazione a pagamento, S&P Global Mobility poteva essere equiparata al GTA e che, siccome nelle inchieste antidumping la Commissione comunica dati dettagliati tratti dal GTA (nel contesto della selezione del paese rappresentativo), analogamente la Commissione dovrebbe fornire dati dettagliati in merito ai moduli di S&P Global Mobility. La CCCME ha inoltre affermato che i dati di base di S&P Global Mobility e le informazioni relative alla fonte e alla metodologia utilizzati per la raccolta dei dati riguardanti il volume e il valore delle vendite di veicoli elettrici a batteria e la loro origine sono fondamentali per consentire alle parti interessate di verificare la credibilità e l'affidabilità dei dati utilizzati dalla Commissione. La CCCME ha sostenuto che non era chiaro se i dati di S&P Global Mobility coincidessero tra i due moduli utilizzati dalla Commissione e riguardassero in primo luogo tutte le vendite nell'Unione di veicoli elettrici a batteria cinesi e prodotti dall'UE.
- (129) Come spiegato nel documento di apertura, la Commissione ha utilizzato due moduli di dati tratti da S&P Global Mobility per valutare le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi nell'Unione. Un modulo di dati (modulo 1) si basava sui dati relativi al volume di produzione per le vendite sul mercato dell'Unione. In tale modulo la Commissione è stata in grado di individuare il luogo esatto di fabbricazione di un particolare modello di veicolo elettrico a batteria destinato a essere venduto sul mercato dell'Unione. Ciò risultava particolarmente pertinente per i modelli di veicoli elettrici a batteria venduti sul mercato dell'Unione ma fabbricati in diversi paesi (non solo in Cina) come, ad esempio, i modelli del gruppo Tesla. Un altro modulo di dati (modulo 2) si basava sui dati relativi alle vendite di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione. Tuttavia in tale modulo non era possibile individuare il luogo esatto di fabbricazione di un determinato modello di automobile. Come sottolineato dal governo della RPC, S&P Global Mobility è una pubblicazione a pagamento e pertanto la Commissione non può divulgare i dati sottostanti. Il livello dei dati di S&P Global Mobility (produzione per le vendite nell'Unione per ciascun produttore, modello di veicoli, ecc.) non è paragonabile alle informazioni tratte dal GTA (dati sulle importazioni) che la Commissione sta divulgando per la selezione del paese rappresentativo nell'inchiesta antidumping. Ciononostante, il governo della RPC e la CCCME possono acquistare i dati da S&P Global Mobility. In ogni caso, la Commissione ha osservato che la CCCME aveva già accesso ai dati del modulo 2 di S&P Global Mobility, in quanto tali dati sono stati utilizzati nell'analisi presentata nell'allegato I delle osservazioni della CCCME del 20 dicembre 2023. Di conseguenza tale richiesta è stata respinta.
- (130) La CCCME ha sostenuto che nel documento di apertura la Commissione ha classificato i veicoli elettrici a batteria dell'Unione in vari segmenti, ma non ha fornito alcuna informazione in merito ai veicoli elettrici a batteria cinesi e alla possibilità di confrontarli con i veicoli elettrici a batteria dell'Unione in ciascun segmento. La CCCME ha inoltre affermato che nel documento di apertura non si era tenuto conto della concorrenza e della sostituibilità tra i veicoli elettrici a batteria cinesi e quelli fabbricati nell'Unione dai produttori dell'Unione all'interno di ciascun segmento. La CCCME ha inoltre affermato che all'interno di ciascun segmento potevano essere presenti veicoli elettrici a batteria di diversi modelli e con diverse tipologie di carrozzeria, come ad esempio automobili e SUV, che la differenza nelle tipologie di carrozzeria incideva sulla comparabilità dei prezzi e che tale differenza, tra gli altri fattori, rende probabilmente incomparabili anche i modelli di veicoli elettrici a batteria all'interno di uno specifico segmento.

- (131) I segmenti (in termini di tipi di prodotto) utilizzati dalla Commissione per il confronto dei prezzi non sono stati creati dalla Commissione nella presente inchiesta. Le informazioni relative ai segmenti erano disponibili nei dati tratti da S&P Global Mobility, in quanto tutti i veicoli elettrici a batteria venduti sul mercato dell'Unione sono classificati all'interno di tali segmenti da terze parti, quali produttori, concessionari di automobili, società di noleggio, ecc. Tali segmenti si applicano sia ai veicoli elettrici a batteria fabbricati dall'industria dell'Unione che ai veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina. Inoltre nel documento di apertura la Commissione non era tenuta a effettuare una valutazione comparativa approfondita tra i veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina e quelli fabbricati dall'industria dell'Unione. Tale confronto è effettuato nel corso dell'inchiesta sulla base degli NCP che i produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e i produttori dell'Unione inseriti nel campione sono invitati a presentare. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (132) Il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che, per quanto riguarda l'evoluzione dei prezzi cinesi dei veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione, la Commissione aveva utilizzato i dati di Eurostat che includevano le importazioni dei veicoli di produzione propria dell'industria dell'Unione concludendo che i prezzi erano diminuiti del 2 % nel periodo compreso tra il 2020 e il primo semestre del 2023, ma ha ignorato il fatto che i dati di S&P Global Mobility indicavano un aumento del 3 % della media ponderata dei prezzi di vendita delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi tra il 2022 e il primo semestre del 2023. Il governo della RPC ha inoltre sostenuto che, poiché la maggior parte delle importazioni dalla Cina è stata effettuata dall'industria dell'Unione a prezzi di trasferimento, non è possibile effettuare una valutazione significativa dei prezzi delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi sulla base dei dati di Eurostat.
- (133) La Commissione ha osservato che il governo della RPC ha presentato argomentazioni contraddittorie. Da un lato, ha sostenuto che confrontare i prezzi medi di un semestre con i prezzi medi di un anno non era obiettivo da parte della Commissione, come spiegato al considerando 124, e, dall'altro, ha criticato la Commissione per non aver tenuto conto nella sua analisi dell'aumento dei prezzi nel primo semestre del 2023 rispetto al 2022. Inoltre nella valutazione dell'andamento dei prezzi all'importazione, la Commissione deve tenere conto di tutte le importazioni dalla Cina, anche se alcune di esse sono state effettuate a prezzi di trasferimento. Per di più i dati di S&P Global Mobility non indicavano il prezzo all'importazione dalla Cina, bensì il prezzo medio ponderato per l'utilizzatore finale dei veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (134) Il governo della RPC ha sostenuto che la media ponderata del prezzo unitario all'importazione sulla base di Eurostat era scollegata dal prezzo di vendita effettivo dei veicoli elettrici a batteria al consumatore, come indicato da S&P Global Mobility, il che indicava quindi che la valutazione dei prezzi nel documento di apertura non era obiettiva o basata su elementi di prova positivi.
- (135) I prezzi nelle due banche dati Eurostat e S&P Global Mobility sono diversi in quanto si tratta di prezzi applicati a diversi tipi di clienti e a diversi stadi commerciali. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (136) Il governo della RPC ha sostenuto che l'affermazione della Commissione contenuta nel documento di apertura, secondo cui il modulo 2 di S&P Global Mobility utilizzato per il confronto dei prezzi tra l'industria dell'Unione e le importazioni cinesi comprendeva la maggior parte delle vendite di tutti i veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione nei principali Stati membri, mette in dubbio la portata e la copertura dei dati di S&P Global Mobility. Tale argomentazione è stata ribadita dalla CCCME, che ha ulteriormente chiesto alla Commissione di spiegare la sua scelta delle fonti di dati e la rappresentatività dei dati utilizzati.
- (137) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Nel documento di apertura la Commissione non era tenuta a effettuare un confronto tra i prezzi di tutti i veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione e quelli cinesi. Come spiegato nel documento di apertura, il modulo 2 di S&P Global Mobility comprendeva la maggior parte delle vendite di tutti i veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione nei principali Stati membri e i dati erano pertanto rappresentativi. Inoltre, dato che l'inchiesta è stata avviata d'ufficio, la Commissione non disponeva di dati dell'industria dell'Unione nel documento di apertura e si è pertanto avvalsa delle migliori informazioni disponibili per il confronto dei prezzi, vale a dire i dati di S&P Global Mobility, che rappresenta una fonte affidabile di informazioni utilizzata dai produttori di automobili.
- (138) Inoltre il governo della RPC e la CCCME hanno affermato che, poiché la Commissione non ha comunicato il volume complessivo e per segmento dei veicoli elettrici a batteria cinesi e dell'Unione considerato per valutare gli effetti sui prezzi, non erano in grado di comprendere se la differenza di prezzo complessiva e specifica per segmento calcolata fosse rappresentativa.

- (139) Nel documento di apertura, la Commissione non ha effettuato una valutazione dei prezzi per segmento in funzione della segmentazione del mercato. La Commissione ha confrontato i prezzi per segmento in funzione dei tipi di prodotto al fine di rendere il confronto significativo in considerazione dei diversi modelli di veicoli elettrici a batteria venduti sul mercato dell'Unione e in assenza di altre informazioni disponibili al riguardo. La Commissione non doveva pertanto comunicare il volume dei veicoli elettrici a batteria cinesi e dell'Unione presi in considerazione per valutare gli effetti sui prezzi. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (140) Il governo della RPC ha inoltre sostenuto che la Commissione non ha specificato se i segmenti relativi alle autovetture da essa indicati e presi in considerazione ai fini del confronto dei prezzi fossero stati creati dalla Commissione stessa o fossero quelli utilizzati anche da S&P Global Mobility.
- (141) La Commissione ha ricordato che le informazioni relative ai segmenti erano disponibili nel modulo 2 di S&P Global Mobility.
- (142) Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre sostenuto che nel documento di apertura non era stato fornito alcun confronto dei prezzi per alcuni segmenti e che non era stata fornita alcuna spiegazione in merito alla loro esclusione. Il governo della RPC e la CCCME hanno altresì argomentato che, nel caso in cui i veicoli elettrici a batteria cinesi non fossero venduti in tali segmenti sul mercato dell'Unione, allora detti tipi di veicoli dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto.
- (143) Come spiegato al considerando 139, la Commissione non ha effettuato un confronto dei prezzi per segmento in funzione della segmentazione. Inoltre l'inchiesta riguardava tutti i veicoli elettrici a batteria, per cui il fatto che i produttori esportatori cinesi non esportassero sul mercato dell'Unione veicoli elettrici a batteria appartenenti a determinati segmenti non era pertinente. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (144) Il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che, nel confronto dei prezzi, la Commissione avrebbe dovuto tenere conto di altri fattori che incidono sulla comparabilità, quali le differenze nei volumi delle vendite ai clienti e lo stadio commerciale.
- (145) Nel documento di apertura la Commissione non è tenuta a effettuare un confronto dei prezzi che tenga conto di tutti i fattori che incidono sulla comparabilità, in quanto prima dell'apertura dell'inchiesta la Commissione non ha accesso a tali informazioni dettagliate. Tale calcolo è effettuato nel corso dell'inchiesta sulla base delle informazioni dettagliate fornite dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (146) Il governo della RPC, la CCCME e la società 24 hanno sostenuto che il confronto dei prezzi effettuato dalla Commissione nel documento di apertura non era obiettivo in quanto escludeva le vendite del gruppo Tesla mentre tali vendite erano significative.
- (147) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Come spiegato nel documento di apertura, l'origine delle vendite del gruppo Tesla sul mercato dell'Unione non era indicata nella banca dati di S&P Global Mobility utilizzata dalla Commissione per il confronto dei prezzi. Inoltre nel documento di apertura la Commissione non era tenuta a effettuare un confronto dei prezzi per tutte le vendite all'esportazione e per tutte le vendite dell'industria dell'Unione. Le informazioni contenute nel documento di apertura si basano sulle informazioni di cui la Commissione poteva ragionevolmente disporre prima dell'apertura dell'inchiesta. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (148) Il governo della RPC ha sostenuto che nel documento di apertura la Commissione ha effettuato un confronto dei prezzi tra il 2022 e il primo semestre del 2023 e non ha tenuto conto dei dati del 2020 e del 2021, né ha preso in considerazione le interazioni tra i prezzi dei veicoli elettrici a batteria cinesi e dell'Unione nel corso del tempo, e ha fatto riferimento a tale riguardo alle relazioni dell'organo d'appello relative alla controversia *China — HP-SSST (UE e Giappone)*⁽¹⁸⁾. La CCCME ha ribadito tale argomentazione nella sua comunicazione del 20 dicembre 2023 e ha fatto riferimento anche alla relazione del panel nella controversia *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)*⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Relazioni dell'organo d'appello, *China — Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China — Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union*, WT/DS454/AB/R e Add.1 / WT/DS460/AB/R e Add.1, adottate il 28 ottobre 2015, DSR 2015:IX, pag. 4573, punti 5.159 e 5.160.

⁽¹⁹⁾ Relazione del panel, *Morocco — Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia*, WT/DS578/R e Add.1, distribuita ai membri dell'OMC il 27 luglio 2021, impugnata il 28 luglio 2021, punti da 7.218 a 7.220.

- (149) La Commissione ha osservato che le due relazioni dell'OMC fanno riferimento all'analisi dei prezzi effettuata nel corso di un'inchiesta e non a quella effettuata nell'ambito di una denuncia o di un documento di apertura, dove il livello degli elementi di prova necessari è inferiore. La Commissione ha ritenuto che prima dell'apertura dell'inchiesta l'analisi dei prezzi presentata nel documento di apertura fosse sufficiente. Nel corso dell'inchiesta viene effettuata un'analisi più approfondita sulla base dei dati presentati dagli esportatori cinesi inseriti nel campione e dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (150) Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre sostenuto che, ai fini del confronto dei prezzi, la Commissione non ha tenuto conto delle importazioni dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione e che la strategia di fissazione dei prezzi dei produttori dell'Unione per i veicoli elettrici a batteria fabbricati in Cina era probabilmente influenzata dalla strategia commerciale generale dei produttori dell'Unione.
- (151) Per confrontare i prezzi, la Commissione ha escluso dal confronto solo le vendite di Tesla in quanto le informazioni di cui disponeva non consentivano di distinguere tra i veicoli elettrici a batteria di Tesla fabbricati in Cina e quelli fabbricati nell'Unione, come spiegato al considerando 147. La Commissione ha inoltre osservato che il governo della RPC e la CCCME non hanno fornito prove a sostegno della loro argomentazione in merito alla strategia di fissazione dei prezzi dell'industria dell'Unione. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (152) Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre asserito che, per il confronto dei prezzi, la Commissione non ha tenuto conto del marchio, senza spiegare in che modo la Commissione dovrebbe tenere conto di detto fattore nel confronto dei prezzi. Il governo della RPC e la CCCME hanno altresì affermato che l'aumento dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, unitamente all'aumento del volume delle vendite, solleva interrogativi circa la misura in cui i veicoli elettrici a batteria con marchio cinese sono in concorrenza con l'industria dell'Unione e che i presunti prezzi più bassi delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi non sono di per sé indicativi di una contrazione o diminuzione dei prezzi. Il governo della RPC e la CCCME hanno dichiarato che il panel nella controversia *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ⁽²⁰⁾ ha osservato che per esaminare gli effetti sui prezzi un'autorità incaricata dell'inchiesta deve tener conto delle differenze tra i tre effetti sui prezzi, in quanto gli elementi pertinenti per l'esame del significativo undercutting dei prezzi differiscono da quelli pertinenti per l'esame di una significativa diminuzione e contrazione dei prezzi. Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre osservato che non è stata effettuata un'analisi indipendente della diminuzione e della contrazione dei prezzi e che l'asserzione relativa a una diminuzione dei prezzi era infondata in quanto i prezzi dell'industria dell'Unione sono aumentati durante tutto il periodo in esame. Tra i fattori non presi in considerazione dalla Commissione nel documento di apertura per l'analisi dei prezzi, la società 24 ha inoltre aggiunto i) i segmenti di mercato e ii) altri fattori che influenzano le dinamiche concorrenziali nel settore automobilistico, senza specificare tali fattori.
- (153) La Commissione ha ritenuto di aver fornito informazioni sufficienti in merito ai prezzi nel documento di apertura, basate sulle informazioni di cui la Commissione poteva ragionevolmente disporre prima dell'apertura dell'inchiesta. Nel corso dell'inchiesta la Commissione effettuerà un'analisi approfondita dei prezzi sulla base delle informazioni fornite dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e dai produttori dell'Unione inseriti nel campione.
- (154) Per quanto riguarda la valutazione della presunta vulnerabilità dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che i) nel documento di apertura la Commissione si è concentrata selettivamente su indicatori economici specifici dell'industria dell'Unione, quali il volume di produzione, il volume delle vendite, la quota di mercato, i prezzi di vendita e l'occupazione, trascurando nel contempo altri indicatori fondamentali per la valutazione della situazione e delle prospettive dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, quali la capacità produttiva, l'utilizzo degli impianti, i costi di produzione, i fattori che influenzano i prezzi di vendita, la redditività e l'utile sul capitale investito; ii) gli indicatori utilizzati dalla Commissione nel documento di apertura mostravano un'industria dell'Unione sana in quanto detentrica della quota di mercato maggioritaria durante il periodo in esame e che il calo marginale della quota di mercato osservato su un periodo di sei mesi non si era rivelato un indicatore affidabile di vulnerabilità, in quanto i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione stavano vendendo con successo la totalità della loro produzione in crescita e registravano al contempo una notevole crescita delle vendite in un mercato in espansione; iii) le vendite dell'industria dell'Unione sono aumentate tra il 2020 e il 2022 a un ritmo superiore a quello del consumo dell'Unione; iv) i prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, aumentati del 30 %, indicano che i produttori dell'Unione sono stati in grado di mantenere la loro quota di mercato e di aumentare i prezzi nonostante le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi; v) la crescita dell'occupazione dimostra che l'industria dell'Unione è ottimista riguardo alle prospettive future e che vi) le esportazioni dell'industria dell'Unione sono aumentate. La società 24 ha inoltre sostenuto che l'industria dell'Unione non si trovava in una posizione di vulnerabilità, che stava di fatto crescendo in quanto i dati relativi al volume delle vendite, alla produzione e alle esportazioni mostrano un andamento positivo, mentre i dati sulla quota di mercato non indicano una chiara tendenza, sebbene dal 2021 sia in atto un miglioramento del mercato.

⁽²⁰⁾ Relazione del panel, *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)*, punti 7.195 e 7.196.

- (155) Nel documento di apertura la Commissione ha presentato le informazioni pubblicamente disponibili, considerando che l'inchiesta era stata avviata d'ufficio. La Commissione ha ritenuto di aver fornito informazioni sufficienti nel documento di apertura in merito alla vulnerabilità dell'industria dell'Unione. In particolare la Commissione ha spiegato che la situazione dell'industria dell'Unione non indicava l'esistenza di un pregiudizio grave che sarebbe causato dalle importazioni dalla Cina. Tuttavia gli esportatori cinesi hanno notevolmente aumentato la loro penetrazione sul mercato dell'Unione in un periodo di tempo molto breve, a prezzi notevolmente inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione, provocando una riduzione dei prezzi o impedendo aumenti di prezzo che altrimenti si sarebbero verificati e, di conseguenza, esercitando una notevole pressione sulle vendite, sulle quote di mercato e sui margini di profitto dell'Unione. Ciò si è dimostrato particolarmente importante in un contesto in cui l'industria dell'Unione dovrà raggiungere maggiori volumi di vendita sul mercato dei veicoli elettrici a batteria per assorbire gli ingenti investimenti che deve effettuare per rimanere competitiva nella transizione verso la piena elettrificazione. L'aumento delle importazioni a basso prezzo di veicoli elettrici a batteria originari della Cina, con la conquista di quote importanti di un mercato in crescita, determinerebbe perdite pesanti per l'industria dell'Unione, che potrebbero diventare rapidamente insostenibili.
- (156) Per quanto riguarda la minaccia di pregiudizio, il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che la Commissione non aveva fornito alcun elemento di prova e alcuna spiegazione in merito all'obbligo giuridico di cui all'introduzione dell'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento di base per quanto riguarda il mutamento di circostanze che ha determinato una situazione nella quale il pregiudizio è chiaramente previsto e imminente, e che la Commissione non aveva effettuato alcuna analisi prospettica.
- (157) Nel documento di apertura la Commissione ha fornito elementi di prova sufficienti a dimostrare che l'andamento delle importazioni sovvenzionate costituirebbe una minaccia imminente di pregiudizio per un'industria dell'Unione già vulnerabile. In particolare, la Commissione ha fornito elementi di prova del fatto che la combinazione di volumi elevati e quote di mercato a prezzi molto bassi dei veicoli elettrici a batteria cinesi potrebbe mettere a rischio la sopravvivenza dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione. I produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria cinesi considerano il mercato dell'Unione molto attraente alla luce della chiara tabella di marcia verso l'elettrificazione, delle dimensioni e dei prezzi. Inoltre, per quanto riguarda l'analisi prospettica, la Commissione ha osservato che un'analisi della minaccia di pregiudizio è per sua natura prospettica e che l'analisi degli elementi di cui alla sezione 6 del documento di apertura costituisce un'analisi prospettica. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (158) Il governo della RPC e la CCCME hanno sostenuto che, per valutare il tasso di aumento delle importazioni cinesi nel documento di apertura, la Commissione ha preso in considerazione solo la quota di mercato dei marchi cinesi, mentre avrebbe dovuto includere tutte le importazioni dalla Cina.
- (159) La Commissione non concorda con tale argomentazione. Nel documento di apertura la Commissione ha calcolato la quota di mercato di tutte le importazioni dalla Cina nella sezione relativa al pregiudizio. Nella sezione relativa alla minaccia di pregiudizio, la Commissione ha integrato le informazioni relative alla quota di mercato specificate nella sezione relativa al pregiudizio e ha spiegato che le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina potevano essere suddivise in tre categorie, ossia marchi europei, americani e cinesi, e ha indicato anche la quota di mercato dei marchi cinesi. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (160) La società 24 ha affermato che la Commissione non ha spiegato adeguatamente nel documento di apertura il metodo usato per calcolare il significativo tasso di aumento delle importazioni oggetto di sovvenzioni nel mercato dell'Unione. In particolare, la società 24 ha affermato che la Commissione si era basata in larga misura su dati relativi alle esportazioni dei veicoli elettrici a batteria cinesi tratti dalla banca dati del GTA senza spiegare la metodologia sottostante di tale banca dati in considerazione delle differenze significative esistenti tra i dati del GTA e altre fonti quali Eurostat e S&P Global Mobility.
- (161) La Commissione non è d'accordo con la conclusione, non corredata di elementi di prova, della società 24 secondo cui si sarebbe basata in larga misura sui dati del GTA per valutare il tasso di aumento delle importazioni oggetto di sovvenzioni nell'Unione. Inoltre non è chiaro quale metodologia la Commissione avrebbe dovuto spiegare per quanto riguarda il GTA. La Commissione ha utilizzato tre fonti di cui disponeva prima dell'apertura dell'inchiesta per valutare l'aumento delle importazioni/esportazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi nell'Unione: Eurostat, S&P Global Mobility e GTA. La Commissione non ha attribuito un peso particolare a nessuna di queste banche dati nella sua valutazione. Come sottolineato dalla stessa società 24, il GTA riportava i dati relativi alle esportazioni cinesi verso il mercato dell'Unione. Eurostat riportava i dati relativi alle importazioni dalla Cina nel mercato dell'Unione. Il volume delle esportazioni può differire rispetto al volume delle importazioni, soprattutto nei casi in cui i dati sono forniti da autorità doganali diverse. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

- (162) Il governo della RPC ha sostenuto che la quota di mercato dei marchi cinesi calcolata dalla Commissione sulla base di una combinazione di fonti di dati sembrava sovrastimare intenzionalmente la quota dei marchi cinesi al fine di creare la falsa impressione di un significativo tasso di aumento delle importazioni di marchi cinesi nell'Unione, in quanto la quota di mercato calcolata dalla Commissione era superiore alla rispettiva quota di mercato comunicata dall'ACEA.
- (163) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. La Commissione non può formulare osservazioni in merito ai dati sulla quota di mercato presentati dall'ACEA e alle sue fonti e alla sua metodologia, in quanto non aveva accesso all'insieme dettagliato di dati utilizzati dall'ACEA a tale riguardo. Tuttavia, confrontando la quota di mercato comunicata dall'ACEA con quella calcolata dalla Commissione per i marchi cinesi, risulta che l'ACEA non abbia incluso nel calcolo le importazioni dal gruppo cinese Geely, in particolare le vendite di Polestar.
- (164) Il governo della RPC e la CCCME hanno affermato che la valutazione della Commissione non era obiettiva, in quanto le importazioni dei veicoli di produzione propria dell'industria dell'Unione sono state escluse dalla valutazione del tasso di aumento futuro delle importazioni cinesi e dalla valutazione del volume delle vendite dell'Unione.
- (165) Le importazioni effettuate dall'industria dell'Unione non sono state escluse nella valutazione del futuro aumento delle importazioni cinesi. Inoltre nell'analisi del pregiudizio il volume delle vendite dell'industria dell'Unione deve includere solo il volume dei veicoli elettrici a batteria fabbricati nell'Unione; il volume dei veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina è costituito di fatto da rivendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione, in quanto per questo tipo di vendite l'industria dell'Unione agisce come operatore commerciale sul mercato dell'Unione e non come produttore. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (166) Il governo della RPC e la società 24 hanno sostenuto che la Commissione non ha effettuato un esame obiettivo in quanto le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi non erano state valutate per segmento, come era invece avvenuto per l'analisi dell'effetto sui prezzi.
- (167) Nel documento di apertura la Commissione non ha effettuato un'analisi dell'effetto sui prezzi per segmento. La Commissione si è limitata a confrontare i prezzi dei veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione con quelli cinesi in diversi segmenti in funzione dei tipi di prodotto, affinché il confronto dei prezzi fosse significativo in considerazione dei diversi tipi di veicoli elettrici a batteria venduti dall'industria dell'Unione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (168) Per quanto riguarda la quota di mercato dei marchi cinesi sulla base di S&P Global Mobility nel documento di apertura, il governo della RPC ha chiesto alla Commissione di i) confermare se gli intervalli di quote di mercato forniti fossero corretti; ii) chiarire il motivo per cui sono stati forniti intervalli di valori quando, di fatto, secondo il documento di apertura, la Commissione disponeva dei dati esatti e la quota di mercato esatta dei marchi cinesi è stata fornita per il 2021 (ossia il 3 %).
- (169) La quota di mercato dei marchi cinesi è stata fornita sotto forma di intervalli di valori, in quanto la Commissione ha utilizzato due moduli di dati tratti da S&P Global Mobility, che utilizzava una diversa base di raccolta dei dati, come spiegato chiaramente nel documento di apertura. Gli intervalli forniti dalla Commissione indicavano il risultato del calcolo delle quote di mercato sulla base di questi due moduli. Per il 2021 la Commissione non ha fornito un intervallo di valori in quanto il calcolo della quota di mercato era lo stesso per entrambi i moduli di dati.
- (170) Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre sostenuto che le affermazioni della Commissione relative alla sovraccapacità cinese erano inesatte e che una parte sostanziale della capacità produttiva di veicoli elettrici a batteria in Cina poteva essere attribuita alla produzione di veicoli elettrici a batteria dell'Unione. La società 24 ha asserito che l'analisi della Commissione relativa alla capacità inutilizzata in Cina mancava di granularità, in quanto non teneva conto dei diversi segmenti del mercato e degli sviluppi politici in Cina e nei paesi terzi, che in futuro faranno aumentare la domanda di veicoli elettrici a batteria in tutti i segmenti. Il governo della RPC e la CCCME hanno inoltre sostenuto che la Commissione non ha valutato la crescita prevista della domanda interna cinese, nonostante la Cina sia il più grande mercato al mondo per i veicoli elettrici a batteria, che la maggior parte della produzione di tali veicoli in Cina era destinata al mercato interno cinese e la capacità di assorbimento di altri mercati. La società 24 ha asserito che la Commissione ha effettuato una valutazione insufficiente degli sviluppi e delle tendenze nei mercati dei veicoli elettrici a batteria nei paesi terzi.

- (171) La Commissione ha ritenuto di aver fornito informazioni sufficienti in merito alla capacità e alla capacità inutilizzata in Cina nel documento di apertura. In particolare, la Commissione ha spiegato che secondo diverse fonti la capacità inutilizzata in Cina è di circa il 50 % e che in futuro è destinata ad aumentare per via della costruzione di un maggior numero di fabbriche. La Cina, pur essendo il più grande mercato per i veicoli elettrici a batteria, è anche orientata all'esportazione. Un gran numero di società produttrici di veicoli elettrici a batteria cinesi ha espresso pubblicamente il proprio interesse a esportare tali veicoli nell'Unione e sta realizzando modelli di veicoli elettrici a batteria destinati specificamente al mercato dell'Unione, come spiegato nel documento di apertura. Inoltre nel documento di apertura la Commissione ha spiegato che il terzo mercato principale per i veicoli elettrici a batteria dopo la Cina e l'Unione era costituito dal mercato degli Stati Uniti, che era di fatto chiuso ai produttori esportatori cinesi in considerazione dei dazi totali all'importazione pari al 27,5 % (2,5 % di dazi doganali e 25 % di dazi ⁽²¹⁾) sulla base dell'articolo 301 della legge statunitense sul commercio del 1974 ⁽²²⁾). Anche altri mercati di dimensioni più ridotte, come la Turchia e l'India, applicavano dazi all'importazione elevati per le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. Nel corso dell'inchiesta la Commissione valuterà in modo approfondito le capacità di assorbimento della capacità inutilizzata cinese da parte di altri mercati.
- (172) La CCCME ha sostenuto che la Commissione non ha valutato se le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi e i veicoli elettrici a batteria dell'Unione siano in concorrenza tra loro e possano sostituirsi a vicenda, di modo che i primi potrebbero rappresentare una minaccia di pregiudizio per l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione. La CCCME ha fatto riferimento a tale riguardo alle relazioni dell'organo d'appello nella controversia *China — HP-SSST (Giappone e UE)* ⁽²³⁾.
- (173) La Commissione ha osservato che tale relazione faceva riferimento alla rispettiva valutazione che la Commissione deve effettuare durante un'inchiesta e non nell'ambito di una denuncia o di un documento di apertura se il livello degli elementi di prova è inferiore a quello necessario in un'inchiesta. Inoltre, nel documento di apertura, nella sezione 5.4.2 la Commissione ha mostrato il confronto dei prezzi tra i veicoli elettrici a batteria cinesi e i veicoli elettrici a batteria dell'Unione sulla base di segmenti in funzione dei tipi di prodotto; nella sezione 5.4.4 la Commissione ha illustrato le componenti del costo di produzione dei veicoli elettrici a batteria che sono le stesse per i produttori esportatori cinesi e per i produttori dell'Unione; nella sezione 5.5 la Commissione ha concluso che i produttori di veicoli elettrici a batteria cinesi hanno notevolmente aumentato la loro penetrazione sul mercato dell'UE in un periodo di tempo molto breve, a prezzi notevolmente inferiori rispetto ai prezzi dell'industria dell'Unione; infine nelle sezioni 6.2 e 6.3 la Commissione ha spiegato il motivo per cui il mercato dell'Unione è attraente per i produttori cinesi, in particolare per specifici produttori esportatori cinesi che la Commissione ha presentato nella sezione 6.3. Inoltre, nella sezione 7.1 sul nesso di causalità, la Commissione ha spiegato che la presenza delle automobili cinesi sul mercato dell'Unione in volumi elevati e a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione non consentirà a quest'ultima di realizzare un'industria dei veicoli elettrici a batteria adeguata sul mercato dell'Unione. Nella fase di apertura esistevano pertanto elementi di prova sufficienti a dimostrare che i veicoli elettrici a batteria cinesi e quelli dell'Unione sono in concorrenza diretta e sono sostituibili gli uni con gli altri. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (174) La società 24 ha sostenuto che non vi erano elementi di prova del fatto che le importazioni dalla Cina di veicoli elettrici a batteria asseritamente oggetto di sovvenzioni causerebbero una minaccia di pregiudizio grave all'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, tenendo conto i) della crescita dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione che, secondo la società 24, non è in una posizione di vulnerabilità; ii) della prevista crescita del mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione; e iii) dell'andamento delle importazioni da altri paesi terzi. La società 24 ha inoltre affermato che la Commissione non ha tenuto conto della segmentazione del mercato delle autovetture mentre tale elemento è pertinente in quanto spiegherebbe il fatto che i prezzi bassi dei veicoli elettrici a batteria cinesi in un segmento di mercato non possono causare alcuna presunta minaccia di pregiudizio all'industria dell'Unione che opera in segmenti di mercato diversi. Inoltre la società 24 ha dichiarato che, anche in presenza di una minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione, tale minaccia non era attribuibile alle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina, per i seguenti fattori: i) ampie porzioni dell'industria dell'UE che si sono concentrate sulle automobili ICE dove avevano un vantaggio competitivo iniziando solo di recente a investire nel mercato dei veicoli elettrici a batteria; ii) i modesti investimenti in una catena di approvvigionamento globale delle batterie elettriche; e iii) la mancanza di materie prime a prezzi accessibili per la produzione di batterie e gli elevati prezzi dell'energia, cui si sono aggiunti shock esterni, in particolare l'aggressione russa in Ucraina.
- (175) Il governo della RPC ha sostenuto che la Commissione non ha valutato adeguatamente i) le importazioni da paesi terzi, ii) le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina da parte dei produttori stessi di tali veicoli dell'Unione – questione sollevata anche dalla CCCME; e iii) i cambiamenti nei modelli di 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⁾ Relazione dell'organo d'appello, *China – HP-SSST (Giappone e UE)*, punto 5.262.

- (176) La CCCME ha sostenuto che la Commissione non ha adeguatamente preso in considerazione altri fattori noti che rischiano in futuro di arrecare un pregiudizio ai produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, quali i) la dipendenza dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dalle batterie e da altri componenti provenienti da paesi terzi, il che incide sulla loro competitività in generale e in occasione di perturbazioni della catena di approvvigionamento, come ad esempio durante la pandemia di COVID-19 e la guerra tra Russia e Ucraina; ii) la pressione inflazionistica e gli elevati prezzi dell'energia nell'Unione; iii) la politica dell'UE volta a promuovere i biocarburanti; iv) la concorrenza tra le automobili ICE e i veicoli elettrici a batteria; v) il fatto che diversi produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione si trovano in fase di avviamento e dispongono di una scala di produzione limitata; e vi) la politica dei prezzi dei produttori di marchi automobilistici tradizionali dell'UE che fabbricano veicoli elettrici a batteria nonché la concorrenza tra i produttori all'interno dell'UE.
- (177) L'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione era effettivamente in crescita, in linea con il mercato dell'Unione, che sta progressivamente passando dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria. Tuttavia nel documento di apertura la Commissione ha spiegato ulteriormente che secondo le informazioni disponibili l'attività dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione era prossima al punto di pareggio e avrebbe dovuto diventare redditizia intorno al 2025. Il basso rendimento dell'industria era da attribuire principalmente agli elevati costi delle batterie e al costoso impegno in termini di R&S a fronte di volumi ancora relativamente bassi. Per continuare a essere competitiva, l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione ha dovuto realizzare costanti investimenti, in particolare negli impianti per la produzione di batterie e nella ricerca e nello sviluppo di nuovi modelli di veicoli elettrici a batteria. Sebbene la situazione sia attualmente sostenibile, in quanto la maggior parte dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione potrebbe compensare con i margini più elevati derivanti dalla vendita di veicoli ICE, tale possibilità verrebbe tuttavia gradualmente meno con la transizione del mercato dell'Unione verso la piena elettrificazione. In altre parole, la futura redditività dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione dipenderà fortemente dalla sua capacità di garantire volumi elevati di produzione e di vendita di tali veicoli. Inoltre, come spiegato nel documento di apertura, l'industria dell'Unione ha dovuto continuare ad aumentare le sue vendite di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione in volumi elevati. La presenza dei veicoli elettrici a batteria cinesi sul mercato dell'Unione in volumi elevati e a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione non consentirà a quest'ultima di realizzare un'industria dei veicoli elettrici a batteria adeguata sul mercato dell'Unione.
- (178) I dati forniti nel documento di apertura si basavano sulle informazioni pubblicamente disponibili in possesso della Commissione prima dell'apertura dell'inchiesta. Prima dell'apertura dell'inchiesta, la Commissione non disponeva di informazioni che lasciassero intendere la necessità di effettuare un'analisi per segmento. La Commissione ha ulteriormente esaminato la questione nel corso dell'inchiesta ed è giunta alla conclusione che un'analisi per segmento non era giustificata né appropriata nel caso di specie, come spiegato ai considerando da 1041 a 1049.
- (179) Inoltre la Commissione non ha dovuto includere nel documento di apertura un elenco esaustivo di fattori che potrebbero costituire una minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione, in quanto il livello degli elementi di prova necessari nel documento di apertura è notevolmente inferiore a quello richiesto durante l'inchiesta che istituisce misure compensative. Nel documento di apertura la Commissione ha valutato l'evoluzione delle importazioni da paesi terzi e altri fattori che incidono sulle prestazioni dell'industria dell'Unione, quali la carenza di semiconduttori, le difficoltà nell'approvvigionamento di materie prime sufficienti e le infrastrutture di ricarica. Nel corso dell'inchiesta la Commissione valuterà nel dettaglio tali fattori come illustrato nella sezione 6.2. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (180) Per quanto riguarda l'interesse dell'Unione, pur ammettendo che la Commissione solitamente non considera l'interesse dell'Unione per l'apertura di un'inchiesta, il governo della RPC ha sostenuto che, nella presente inchiesta, tale valutazione sarebbe stata pertinente e appropriata, in quanto l'inchiesta è stata avviata d'ufficio e non sembra essere sostenuta dai produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione. Il governo della RPC ha ritenuto che l'apertura della presente inchiesta fosse controintuitiva per l'UE e che l'istituzione di misure sarebbe contraria all'interesse dell'Unione per i seguenti motivi: i) l'inchiesta non avvantaggerebbe l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione e in caso di istituzione di misure creerebbe problemi di accessibilità economica e di disponibilità di tali veicoli nell'Unione e ii) l'inchiesta non era coerente con gli obiettivi dell'UE in materia di clima ed energia verde.
- (181) Non esiste alcun obbligo giuridico di includere una valutazione dell'interesse dell'Unione in una denuncia o in un documento di apertura per le inchieste avviate d'ufficio. La Commissione si è inoltre dichiarata in forte disaccordo con le argomentazioni del governo della RPC espresse al considerando 180. La Commissione ha esaminato nel dettaglio gli aspetti relativi all'interesse dell'Unione nel corso dell'inchiesta e ha esposto le proprie constatazioni nella sezione "Interesse dell'Unione".

- (182) Gli elementi di prova inclusi nel documento di apertura costituivano le informazioni di cui la Commissione poteva ragionevolmente disporre prima dell'apertura dell'inchiesta. Poiché l'inchiesta è stata avviata d'ufficio, la Commissione non ha avuto accesso alle stesse informazioni che avrebbe avuto nel caso in cui l'inchiesta fosse stata aperta sulla base di una denuncia. Determinate informazioni così precise sui costi di produzione, e quindi sulla redditività, non sono pubblicamente disponibili. Il documento di apertura conteneva tuttavia elementi di prova sufficienti a dimostrare l'esistenza di una minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione e il nesso di causalità tra la minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione e le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi derivante dalle importazioni sovvenzionate. La Commissione ha pertanto ritenuto di disporre di elementi di prova sufficienti dell'esistenza di una minaccia di pregiudizio derivante dalle importazioni oggetto di sovvenzioni a norma del regolamento di base e dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.

1.6. **Esame individuale**

- (183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, un produttore esportatore della RPC, ha presentato una domanda di esame individuale a norma dell'articolo 27, paragrafo 3, del regolamento di base. Successivamente ha anche presentato una risposta al questionario. La richiesta è in corso di esame in questa fase del procedimento.

2. **PRODOTTO OGGETTO DELL'INCHIESTA, PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE**

2.1. **Prodotto oggetto dell'inchiesta**

- (184) Il prodotto oggetto dell'inchiesta è costituito da veicoli elettrici a batteria nuovi concepiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, esclusi i veicoli delle categorie L6 e L7 a norma del regolamento (UE) n. 168/2013⁽²⁴⁾, azionati (indipendentemente dal numero di ruote mosse) esclusivamente da uno o più motori elettrici, compresi quelli dotati di un range extender a combustione interna (unità di potenza ausiliaria) attualmente classificati con il codice NC ex 8703 80 10 (codice TARIC 8703 80 10 10) ("prodotto oggetto dell'inchiesta"). I motocicli sono esclusi dalla presente inchiesta.
- (185) Nell'avviso di apertura il riferimento esplicito al *range extender* non era incluso nella definizione del prodotto oggetto dell'inchiesta. Tuttavia la Commissione ha ritenuto necessario chiarire che tra i tipi di veicoli elettrici a batteria rientrano anche i veicoli dotati di un range extender (un'unità di potenza ausiliaria), costituito da un piccolo motore a combustione interna abbinato a un generatore elettrico utilizzato per ricaricare la batteria mentre è azionato il veicolo. Questo tipo di veicoli elettrici a batteria presenta le stesse caratteristiche fisiche e i medesimi impieghi ed è in concorrenza con gli altri tipi di veicoli elettrici a batteria che non sono dotati di un *range extender*. Nel periodo in esame questo tipo di veicoli elettrici a batteria è stato importato dalla Cina e prodotto nell'Unione in volumi modesti. Pertanto, la Commissione ha incluso nell'analisi, dopo l'apertura dell'inchiesta, i dati relativi a questo tipo di veicoli elettrici a batteria.

2.2. **Prodotto in esame**

- (186) Il prodotto in esame è il prodotto oggetto dell'inchiesta originario della Cina ("prodotto in esame").

2.3. **Prodotto simile**

- (187) Dall'inchiesta è emerso che i seguenti prodotti hanno le stesse caratteristiche fisiche e tecniche di base e gli stessi impieghi di base:

il prodotto in esame esportato nell'Unione;

- (a) il prodotto oggetto dell'inchiesta fabbricato e venduto sul mercato interno della Cina; e
- (b) il prodotto oggetto dell'inchiesta fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.

- (188) La Commissione ha deciso, ai fini della presente inchiesta, che tali prodotti sono pertanto prodotti simili ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento di base.

⁽²⁴⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

2.4. Osservazioni sulla definizione del prodotto

- (189) Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. ("XEV") e Green World Mobility hanno presentato osservazioni sulla definizione del prodotto.
- (190) XEV è un produttore esportatore cinese di quadricicli commercializzati con il marchio "XEV" ed esportati nell'Unione, il cui modello principale è XEV YOYO.
- (191) XEV ha affermato che XEV YOYO è un quadriciclo interamente elettrico della categoria L7, conformemente alle categorie di veicoli definite nell'allegato I del regolamento (UE) n 168/2013 ⁽²⁵⁾. In quanto tale, secondo XEV, esso differisce dai veicoli a motore per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli, denominati veicoli di categoria M conformemente alle categorie di veicoli definite all'articolo 4 del regolamento 2018/858 ⁽²⁶⁾. XEV ha inoltre sostenuto che i quadricicli di categoria L7 non presentano analogie con i veicoli elettrici a batteria oggetto dell'inchiesta, in ragione di differenze fisiche e tecniche. Tra queste, XEV ha spiegato che XEV YOYO presentava prestazioni in termini di potenza, capacità della batteria, autonomia massima, peso a vuoto e velocità massima inferiori rispetto ad alcuni veicoli elettrici a batteria di categoria M di piccole dimensioni, oltre a diversi requisiti in materia di autorizzazioni e diverse dimensioni della targa. XEV ha inoltre rilevato differenze in termini di utilizzi e percezioni da parte dei consumatori.
- (192) XEV ha pertanto chiesto alla Commissione di confermare che i quadricicli, come XEV YOYO, non sono considerati veicoli elettrici a batteria ai fini della presente inchiesta e che pertanto non rientravano nella definizione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (193) L'analisi della Commissione ha confermato che di fatti i quadricicli (categorie L6 e L7) non presentano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche dei veicoli elettrici a batteria oggetto dell'inchiesta. In particolare, tra le caratteristiche fisiche e tecniche, i quadricicli sono definiti da limiti in termini di velocità massima, peso, potenza del motore e sedili, mentre i veicoli elettrici a batteria che rientrano nell'ambito dell'inchiesta non presentano tali limiti. La Commissione ha pertanto concluso che i quadricicli non rientravano nel prodotto oggetto dell'inchiesta e pertanto non erano oggetto dell'inchiesta. Di conseguenza le esportazioni di quadricicli nell'Unione fabbricati, tra gli altri, da XEV non sono risultate interessate dalla presente inchiesta.
- (194) Green World Mobility importa dalla Cina ciclomotori elettrici e determinati veicoli elettrici progettati per persone con disabilità. Green World Mobility ha affermato che tali veicoli erano diversi dal prodotto oggetto dell'inchiesta. In effetti, i ciclomotori rientravano nella categoria L6 quale definita dal regolamento (UE) n. 168/2013, mentre i veicoli elettrici progettati per persone con disabilità importati da Green World Mobility erano stati classificati in passato con il codice NC 8713 90 00. Tuttavia le autorità doganali dei Paesi Bassi li hanno successivamente riclassificati con il codice NC 8703 80 10. Tali veicoli possono trasportare un massimo di due persone e possono viaggiare su strade pubbliche a una velocità massima di 45 km/h. Infine, Green World Mobility ha confermato che erano anche classificati nella categoria L quale definita dal regolamento (UE) n. 168/2013.
- (195) L'analisi della Commissione ha confermato che i ciclomotori e il tipo di veicoli elettrici progettati per le persone con disabilità importati da Green World Mobility non presentavano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche dei veicoli elettrici a batteria che rientrano nell'ambito dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto concluso che tali prodotti non rientravano nel prodotto oggetto dell'inchiesta e pertanto non erano oggetto dell'inchiesta.

⁽²⁵⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

⁽²⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

3. SOVVENZIONE

3.1. Introduzione: presentazione di piani e progetti del governo e altri documenti

- (196) Prima di analizzare il presunto sovvenzionamento sotto forma di sovvenzioni o di programmi di sovvenzione, la Commissione ha valutato i piani e i progetti del governo e altri documenti pertinenti all'analisi dei programmi di sovvenzione esaminati.
- (197) In via preliminare, la Commissione ha sottolineato che l'assetto economico generale della Cina è caratterizzato da un ruolo particolarmente forte dello Stato, e che le autorità statali sono a loro volta controllate dal partito comunista cinese ("PCC"), l'entità politica alla guida del paese. Di conseguenza le imprese cinesi operano in un contesto specifico che, a differenza delle economie occidentali, in cui le forze di mercato rappresentano il principio organizzativo dominante, presenta numerosi meccanismi che conferiscono al governo della RPC un notevole controllo su qualsiasi aspetto dell'attività economica del paese. Questo rigoroso controllo impedisce agli operatori economici di agire come operatori di mercato razionali, che si adoperano per massimizzare i profitti, costringendoli di fatto ad agire come strumento a disposizione del governo per l'attuazione delle sue politiche e dei suoi piani.
- (198) Gli elementi più significativi attraverso i quali le decisioni politiche del governo della RPC si riflettono nella condotta commerciale quotidiana degli operatori economici sono i seguenti: i) dottrina dell'economia di mercato socialista, ii) leadership del PCC, iii) sistema di pianificazione industriale, iv) sistema finanziario.
- (199) La dottrina dell'economia di mercato socialista, sancita dalla costituzione cinese⁽²⁷⁾, conferisce allo Stato un controllo intrinseco e globale sull'economia, che va oltre le tradizionali prassi di definizione di un quadro normativo entro il quale gli operatori del mercato sono liberi di operare. In particolare, ai sensi dell'articolo 6 della costituzione: *"La base del sistema economico socialista della Repubblica popolare cinese è la proprietà pubblica socialista dei mezzi di produzione [...]. Nella fase iniziale del socialismo, lo Stato sostiene il sistema economico di base nell'ambito del quale la proprietà pubblica svolge un ruolo dominante e le diverse forme di proprietà si sviluppano parallelamente e mantiene il sistema di distribuzione nell'ambito del quale la distribuzione in funzione del lavoro ha un ruolo dominante e coesistono diverse modalità di distribuzione"*. Inoltre a norma dell'articolo 15 della costituzione: *"Lo Stato pratica un'economia di mercato socialista. Lo Stato rafforza la legislazione economica, migliora la macroregolamentazione e il controllo. A norma di legge lo Stato vieta a qualsiasi organizzazione o individuo di turbare l'ordine socio-economico"*. Inoltre l'articolo 11 della costituzione attribuisce allo Stato un ruolo interventista che va oltre la tutela dei diritti e degli interessi dei settori non pubblici, per cui lo Stato *"incoraggia, sostiene e guida lo sviluppo dei settori non pubblici ed esercita, a norma di legge, la vigilanza e il controllo sui settori non pubblici dell'economia"*.
- (200) Questi principi costituzionali fondamentali si riflettono in tutti gli atti legislativi pertinenti⁽²⁸⁾ che mettono in evidenza l'economia di mercato socialista quale principio guida su cui si basa l'economia cinese. Inoltre lo Stato, sotto la guida del PCC, fa effettivamente ampio uso di una serie di strumenti, che assumono la forma sia di incentivi che di limitazioni, per orientare l'economia verso la modernizzazione socialista, ossia verso obiettivi (compresi gli obiettivi di politica industriale) stabiliti dal governo della RPC.

⁽²⁷⁾ Costituzione della RPC, adottata il 4 dicembre 1982, e successive modifiche; disponibile all'indirizzo: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

⁽²⁸⁾ Cfr. ad esempio gli articoli 1 e 206 del codice civile della RPC, in virtù dei quali: *"La presente legge è formulata [...] al fine di tutelare i diritti e gli interessi legittimi dei soggetti di diritto civile, disciplinare i rapporti di diritto civile, mantenere l'ordine sociale ed economico, soddisfare le necessità legate allo sviluppo del socialismo con caratteristiche cinesi e promuovere i valori socialisti fondamentali"* e *"lo Stato sostiene e migliora i sistemi economici socialisti fondamentali, come il sistema di proprietà nell'ambito del quale si sviluppano congiuntamente diverse forme di proprietà laddove la proprietà pubblica rappresenta il caposaldo, il sistema di distribuzione nell'ambito del quale coesistono molteplici forme di distribuzione laddove la distribuzione in funzione del lavoro è il caposaldo, nonché il sistema dell'economia di mercato socialista. Lo Stato consolida e sviluppa il settore pubblico dell'economia e incoraggia, sostiene e guida lo sviluppo del settore non pubblico dell'economia. Lo Stato attua un'economia di mercato socialista [...]"*; disponibile all'indirizzo: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Analogamente, a norma dell'articolo 1 del diritto societario della RPC: *"Il diritto societario della Repubblica popolare cinese [...] è stato adottato per uniformare l'organizzazione e le attività delle società, tutelare i diritti e gli interessi legittimi delle società, degli azionisti e dei creditori, salvaguardare l'ordine sociale ed economico e promuovere lo sviluppo dell'economia di mercato socialista"*; disponibile all'indirizzo: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>.

- (201) La leadership del PCC, sebbene formalmente sancita dalla costituzione del paese ⁽²⁹⁾, nonché nel pertinente diritto derivato e nella costituzione del partito ⁽³⁰⁾ stesso, nella pratica assume varie forme; in particolare, dato che la separazione dei poteri non esiste in Cina, il partito esercita il pieno controllo sul ramo legislativo ⁽³¹⁾, esecutivo ⁽³²⁾ e giudiziario ⁽³³⁾ dell'apparato statale; inoltre, il partito supervisiona settori fondamentali dell'economia, tra cui il settore finanziario e i settori industriali ritenuti strategici, in particolare attraverso l'assetto proprietario e/o la nomina e la rotazione del personale chiave; la creazione di cellule del partito è altresì obbligatoria in tutte le imprese in cui sono presenti più di tre membri del partito ⁽³⁴⁾ (cfr. anche il considerando 785), sia statali che private, e le strutture di partito all'interno delle imprese rivendicano spesso il diritto di partecipare al processo decisionale operativo delle società (cfr. anche il considerando 786). Tutti questi meccanismi di controllo garantiscono al PCC un rigoroso controllo sull'economia del paese e consentono alla parte di formulare e attuare le proprie politiche economiche in linea con le sue considerazioni e priorità strategiche.
- (202) L'orientamento dell'economia cinese è determinato in misura significativa da un elaborato sistema di pianificazione che definisce le priorità e prescrive gli obiettivi sui quali le amministrazioni centrali e locali devono concentrarsi. Esistono piani pertinenti a tutti i livelli di governo, riguardanti tutti i settori dell'economia. Gli obiettivi stabiliti dagli strumenti di pianificazione hanno carattere vincolante e le autorità a ogni livello amministrativo controllano l'attuazione dei piani da parte del corrispondente livello di governo inferiore. Nel complesso il sistema di pianificazione della RPC comporta che le risorse siano assegnate a settori designati dal governo come strategici o comunque importanti dal punto di vista politico, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato ⁽³⁵⁾.
- (203) Per assegnare risorse in linea con le priorità politiche del governo della RPC, la strumentalizzazione del settore finanziario è essenziale per le autorità cinesi. Il sistema finanziario cinese continua a essere dominato dal settore bancario che lo Stato controlla (cfr. anche la sezione 3.5.1, in particolare la sottosezione 3.5.1.3) attraverso l'assetto proprietario (cfr. il considerando 465) e attraverso legami personali. Di conseguenza il governo della RPC, in quanto azionista di maggioranza/di controllo, ha il potere di nominare le cariche gestionali più importanti all'interno delle banche statali demandate all'attuazione delle politiche (cfr. il considerando 454), nonché delle banche parzialmente o interamente di proprietà dello Stato o di soggetti giuridici detenuti dallo Stato (cfr. il considerando 468).
- (204) Inoltre gli statuti delle principali banche cinesi contengono abitualmente un capitolo dedicato alla creazione di un comitato di partito ⁽³⁶⁾. Ad esempio, secondo lo statuto dell'Industrial and Commercial Bank of China ("ICBC"), "il ruolo di presidente del consiglio di amministrazione della banca e di segretario del comitato di partito sono svolti dalla stessa persona" ⁽³⁷⁾. L'articolo 53 elenca i doveri del comitato di partito, compreso il monitoraggio dell'attuazione pratica

⁽²⁹⁾ Cfr. l'articolo 1 della costituzione: "Il sistema socialista è il sistema fondamentale della Repubblica popolare cinese. La leadership del partito comunista cinese è l'aspetto che definisce il socialismo con caratteristiche cinesi. È vietato a qualsiasi organizzazione o individuo danneggiare il sistema socialista."

⁽³⁰⁾ Cfr. il programma generale della costituzione del PCC, in virtù del quale: "La leadership del partito comunista cinese è l'attributo basilare del socialismo con caratteristiche cinesi e il principale punto di forza di questo sistema. Il partito è la massima forza di leadership politica. Il partito esercita la leadership generale in tutti i settori di intervento in ogni parte del paese"; disponibile all'indirizzo: <https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html> (ultima consultazione: 3 giugno 2024).

⁽³¹⁾ Per quanto riguarda la composizione dell'Assemblea nazionale del popolo e le sue relazioni con il partito comunista cinese, cfr. ad esempio: <https://npcobserver.com/about-npc/>.

⁽³²⁾ Cfr.: <https://www.gov.cn/>.

⁽³³⁾ Cfr. l'articolo 12 della legge sui giudici della RPC, a norma del quale i giudici devono "difendere [...] la costituzione della Repubblica popolare cinese, la leadership del partito comunista cinese e il sistema socialista"; disponibile all'indirizzo: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

⁽³⁴⁾ Cfr. l'articolo 30 della costituzione del PCC: "Un'organizzazione di partito di primo livello è costituita in qualsiasi impresa, [...], organo governativo, [...] e in qualsiasi altra [organizzazione dove lavorano persone] di primo livello in cui siano presenti tre o più membri a pieno titolo del partito".

⁽³⁵⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations* del 20.12.2017 (SWD(2017) 483 final/2) ("relazione sulla Cina del 2017"), capitolo 4, pagg. 41, 42 e 83. Cfr. anche il documento di lavoro dei servizi della Commissione aggiornato, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* del 10 aprile 2024 (SWD(2024) 91 final) ("relazione sulla Cina"), capitolo 4, pagg. da 57 a 59 e 99.

⁽³⁶⁾ Statuto dell'ICBC, capo 6, articoli 52 e 53; disponibile all'indirizzo: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

⁽³⁷⁾ *Ibidem*, articolo 52.

delle decisioni del partito e dello Stato all'interno della banca. Il comitato di partito partecipa inoltre alla selezione e alla valutazione del personale, insieme al consiglio di amministrazione. Infine, il comitato di partito deve essere coinvolto nella discussione sulle "principali questioni operative e gestionali e sulle principali questioni riguardanti gli interessi dei dipendenti nonché esporre osservazioni e suggerimenti" ⁽³⁸⁾. Inoltre, conformemente alle disposizioni relative al consiglio di amministrazione, il comitato di partito deve essere consultato prima di decidere in merito a questioni sostanziali ⁽³⁹⁾. Lo statuto dell'Agricultural Bank of China contiene una formulazione identica relativa all'istituzione del comitato di partito, all'articolo 58, e alla partecipazione del comitato alla discussione sulle questioni principali, all'articolo 161 ⁽⁴⁰⁾.

- (205) Oltre alla capacità del governo della RPC di controllare il settore bancario attraverso l'assetto organizzativo e proprietario, il governo della RPC esercita il controllo sul settore anche in considerazione della normativa cinese applicabile (cfr. la sezione 3.5.1.5 per l'analisi dei pertinenti documenti normativi), che impone alle banche di allinearsi agli obiettivi di politica industriale del paese quando adottano decisioni finanziarie.
- (206) In conclusione, tutti questi elementi dimostrano che la struttura del sistema giuridico e politico della RPC si basa su un rigido controllo da parte del governo su tutti gli aspetti dell'economia e del commercio, in quanto sono gestiti e monitorati a livello centrale dal governo della RPC. Gli operatori economici sono parte integrante di questo sistema non in quanto attori del libero mercato, che puntano ad adottare decisioni commerciali basate esclusivamente sulla logica economica e sulla massimizzazione dei profitti, bensì come attori integrati nell'attuazione delle politiche generali e degli obiettivi specifici stabiliti dal governo della RPC a livello centrale.

3.2. Politiche e piani pubblici a sostegno dell'industria dei veicoli elettrici a batteria

- (207) In tale contesto, la Commissione ha constatato che le sovvenzioni o i programmi di sovvenzione sottoposti a valutazione rientrano tutti nell'attuazione della pianificazione centrale del governo della RPC, tesa a incoraggiare l'industria dei veicoli elettrici a batteria, per i motivi esposti in appresso.
- (208) L'industria dei veicoli elettrici a batteria è considerata un settore di importanza strategica dal governo della RPC che, almeno dal 2010, sottolinea costantemente il sostegno politico a favore di uno sviluppo accelerato del settore. Tale classificazione riveste grande importanza perché ammette determinati settori a fruire di una serie di politiche specifiche e di misure di sostegno concepite per stimolare lo sviluppo in ogni settore ⁽⁴¹⁾.
- (209) Ciò è evidente da una serie di documenti di politica industriale che sono stati adottati in successione, almeno dal 2010, e che sono elencati di seguito.

Decisione n. 40 del Consiglio di Stato che promulga e attua le "disposizioni temporanee in vista della promozione dell'adeguamento dell'infrastruttura industriale".

- (210) La decisione n. 40 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese è un documento giuridico pubblicato nel 2005 volto a promuovere gli adeguamenti dell'infrastruttura industriale in Cina incoraggiando lo sviluppo di industrie ad alta tecnologia e l'eliminazione della capacità produttiva obsoleta. Il "repertorio di riferimento per l'adeguamento dell'infrastruttura industriale", una misura di esecuzione della decisione n. 40, getta le basi per orientare gli investimenti designando i settori industriali che dovrebbero beneficiare di un accesso privilegiato al credito. La decisione guida inoltre le amministrazioni pubbliche nella gestione dei progetti d'investimento e nell'elaborazione e nell'applicazione delle politiche dei settori finanziario, fiscale, creditizio, fondiario, delle importazioni e delle esportazioni. La commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme ("NDRC") ha pubblicato, e successivamente modificato, un repertorio di riferimento per l'adeguamento dell'infrastruttura industriale nel febbraio 2013 e nel 2019.
- (211) I documenti del 2013 e del 2019 fanno entrambi riferimento all'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, che comprende i veicoli elettrici a batteria, come a un'industria incentivata.

⁽³⁸⁾ Ibidem, articolo 53, punto 3.

⁽³⁹⁾ Ibidem, articolo 144.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. lo statuto dell'ACFIC, disponibile all'indirizzo: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf>.

⁽⁴¹⁾ Relazione sulla Cina del 2017, capitolo 2, pagg. 17 e 20.

Decisione del Consiglio di Stato del 2010 sull'accelerazione dello sviluppo di industrie strategiche emergenti

- (212) Nella decisione del Consiglio di Stato del 2010 sull'accelerazione dello sviluppo di industrie strategiche emergenti ⁽⁴²⁾ il governo della RPC ha individuato il settore dei veicoli alimentati da energie nuove tra le industrie da potenziare in via prioritaria.
- (213) A norma dell'articolo II della decisione, il governo della RPC si è impegnato a *"dare priorità alla promozione e allo sviluppo di industrie quali la conservazione dell'energia, la protezione dell'ambiente, le tecnologie dell'informazione di nuova generazione, la biologia, la fabbricazione di apparecchiature di alta gamma, le nuove risorse energetiche, i nuovi materiali, le automobili alimentate da energie nuove, ecc."*.
- (214) La decisione conteneva inoltre un esplicito obiettivo di sviluppo a lungo termine per l'industria, che prevedeva anche la costituzione di grandi imprese attive a livello mondiale: *"Entro il 2020 [...] le industrie relative alle nuove risorse energetiche, ai nuovi materiali e alle automobili alimentate da energie nuove saranno diventate le industrie pioniere dell'economia nazionale. La capacità di innovazione sarà notevolmente migliorata, avremo il controllo su una serie di tecnologie fondamentali e in alcuni settori si raggiungerà il massimo livello mondiale. Sarà costituito un gruppo di grandi imprese con influenza internazionale e un gruppo di forti piccole e medie imprese"* ⁽⁴³⁾.
- (215) La designazione dei veicoli alimentati da energie nuove come industria strategica ha trasmesso a tutti i livelli di governo l'importanza che il governo della RPC attribuisce al settore, chiarendo così che ulteriori politiche a sostegno dell'industria sarebbero seguite a livello centrale e sono previste ai livelli più bassi dell'amministrazione del paese.

Piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove (2012-2020)

- (216) Il sostegno allo sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove era già stato inserito nel 12° piano quinquennale nazionale ⁽⁴⁴⁾ per il periodo 2011-2015 ed è stato articolato in maniera più specifica all'interno del piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove (2012-2020) ⁽⁴⁵⁾, nel quale si indicava che *"i veicoli alimentati da energie nuove cui si fa riferimento nel presente piano comprendono principalmente veicoli esclusivamente elettrici, veicoli ibridi ricaricabili e i veicoli a celle a combustibile. Per veicoli a risparmio energetico si intendono i veicoli con motore a combustione interna come principale sistema di alimentazione [...]"* ⁽⁴⁶⁾.
- (217) Il piano precisava inoltre che, sebbene *"i veicoli cinesi alimentati da energie nuove abbiano gettato le basi per lo sviluppo dell'industrializzazione e tecnologie chiave come batterie, motori, controllo elettronico e integrazione dei sistemi abbiano compiuto progressi significativi e i veicoli esclusivamente elettrici e i veicoli ibridi ricaricabili abbiano iniziato a essere immessi sul mercato su piccola scala"*, permangono ostacoli importanti allo sviluppo del settore: *"le tecnologie chiave dei veicoli cinesi alimentati da energie nuove e alcuni componenti essenziali non si sono ancora affermati, il costo del prodotto è elevato, le misure a sostegno del settore dei veicoli alimentati da energie nuove non sono perfette e l'industrializzazione di tale settore e la sua evoluzione verso un settore basato sul mercato sono limitate; non si dispone ancora di piena padronanza delle tecnologie fondamentali per la conservazione dell'energia nelle automobili [...]"*.
- (218) In tale contesto, il governo della RPC ha formulato il seguente obiettivo generale di politica industriale per il settore: *"dobbiamo cogliere l'opportunità, incentivare la diffusione, accelerare la crescita e lo sviluppo di un'industria delle automobili a risparmio energetico e alimentate da energie nuove, promuovere l'ottimizzazione e l'ammodernamento dell'industria automobilistica e realizzare la trasformazione da industria automobilistica di grandi dimensioni a potenza del settore"*.
- (219) Nel piano sono stati definiti anche i metodi, basati principalmente su meccanismi di sostegno pubblico, per conseguire tali obiettivi: *"Aderire al connubio tra orientamenti governativi e spinta di mercato. Nel periodo dedicato a far crescere l'industria, provvederemo attivamente a pianificare orientamenti e incentivi strategici, raccogliere risorse scientifiche, tecnologiche e industriali, incoraggiare lo sviluppo e la produzione di veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove e orientare il consumo nel mercato". Quando l'industria sarà matura, lasceremo ampio spazio al mercato affinché eserciti il suo ruolo guida nello sviluppo industriale [...]"* ⁽⁴⁷⁾.

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

⁽⁴³⁾ Cfr. l'articolo II, paragrafo 3, della decisione.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. il capitolo 10, sezione 3, del piano; disponibile all'indirizzo: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%202011-2015%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%2028EN%29.pdf>.

⁽⁴⁵⁾ Disponibile all'indirizzo: www.gov.cn/zwggk/2012-07/09/content_2179032.htm.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. l'articolo 1 del piano.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. l'articolo 2, paragrafo 2, del piano.

- (220) Tale articolo del piano stabilisce che gli orientamenti di mercato del governo della RPC si applicavano non solo alla produzione di veicoli alimentati da energie nuove finiti, ma anche alle loro parti: *”Aderire al connubio tra crescita delle industrie e rafforzamento delle strutture di sostegno. Tenendo come obiettivo il veicolo nel suo complesso, curare e orientare lo sviluppo accelerato della catena industriale, che comprende ad esempio batterie di alimentazione, motori, elettronica automobilistica, motori avanzati a combustione interna e trasmissioni ad alta efficienza”* ⁽⁴⁸⁾.
- (221) Dopo aver specificato gli obiettivi e i metodi per conseguirli, il piano ha fissato obiettivi (di risultato) specifici: *”Entro il 2015 la produzione e la vendita cumulative di veicoli esclusivamente elettrici e di veicoli ibridi ricaricabili raggiungeranno le 500 000 unità; entro il 2020, la capacità produttiva di veicoli esclusivamente elettrici e di veicoli ibridi ricaricabili raggiungerà i 2 milioni di unità, e la produzione e la vendita cumulative supereranno i 5 milioni di unità [...]”* ⁽⁴⁹⁾ Infine, il piano ha elencato i meccanismi di sostegno pubblico di cui il settore dei veicoli alimentati da energie nuove avrebbe il diritto di avvalersi, che comprendono ambiti quali l’assistenza relativa alla definizione di norme internazionali o al reclutamento e alla cura di talenti, il sostegno pubblico incentrato su varie forme di sostegno finanziario, suddivise in:
- sussidi (*”L’amministrazione centrale dispone fondi per sostenere adeguatamente l’attuazione di progetti di innovazione tecnologica relativi ai veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove, orientare le imprese ad aumentare gli investimenti nello sviluppo tecnologico, nell’ingegneria, nella definizione di norme, nell’applicazione commerciale e in altre fasi di sviluppo, e per realizzare un sistema di innovazione tecnologica che combini produzione, istruzione e ricerca; concedere sovvenzioni per attività dimostrative riguardanti l’impiego di veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove nel settore pubblico e per l’acquisto di veicoli alimentati da energie nuove da parte di privati, e per incoraggiare i consumatori ad acquistare e utilizzare veicoli a risparmio energetico [...]”*);
 - sostegno alla politica fiscale (*”Le imprese produttrici di veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove e loro parti e componenti chiave che sono riconosciute come aventi diritto agli incentivi relativi all’imposta sul reddito delle imprese ad alta tecnologia possono beneficiare, a norma di legge, di regimi agevolati pertinenti.”*);
 - sostegno ai servizi finanziari (*”Guidare gli istituti finanziari per istituire sistemi di gestione del credito e di valutazione dei prestiti al fine di incoraggiare lo sviluppo di industrie dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove, per promuovere attivamente l’innovazione di prodotti finanziari quali il finanziamento degli impegni di proprietà intellettuale e il finanziamento della catena industriale, accelerare l’istituzione di un sistema di garanzia multilivello che comprenda contributi finanziari e investimenti in capitale sociale, utilizzare in modo completo la compensazione del rischio e altre politiche, e promuovere un maggiore sostegno finanziario.”*); e
 - sostegno al capitale di rischio (*”I fondi di capitale di rischio per i veicoli alimentati da energie nuove che soddisfano i requisiti possono richiedere la partecipazione finanziaria centrale conformemente alle normative e orientare i fondi sociali affinché investano in vari modi nell’industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove”*).

Pareri orientativi sull’accelerazione della promozione e dell’applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove

- (222) Nel 2014 il Consiglio di Stato ha pubblicato i pareri orientativi sull’accelerazione della promozione e dell’applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove (Guobanfa [2014] n. 35) ⁽⁵⁰⁾ (“pareri orientativi sui veicoli alimentati da energie nuove”). I pareri orientativi sui veicoli alimentati da energie nuove intendono *”combinare la posizione dominante sul mercato con il sostegno pubblico”* ⁽⁵¹⁾ e prevedono diverse forme di sostegno pubblico allo sviluppo dell’industria, come i piani locali per la promozione dei veicoli alimentati da energie nuove, sovvenzioni per gli acquisti, sostegno finanziario, obbligazioni, ecc.
- (223) Gli obiettivi e le istruzioni contenuti nel 14° piano quinquennale sono spesso integrati da piani di attuazione, piani d’azione, pareri orientativi, orientamenti, ecc. I pareri orientativi sono documenti emessi dal governo, con l’obiettivo di orientare il comportamento dell’industria al fine di conseguire gli obiettivi strategici del governo della RPC in settori specifici. Sebbene nell’ambito del sistema giuridico cinese siano considerati documenti di orientamento, i pareri orientativi indicano un intervento statale concreto per plasmare diversi settori dell’economia cinese ⁽⁵²⁾. Ciò vale in particolare per i pareri orientativi sui veicoli alimentati da energie nuove, che

⁽⁴⁸⁾ *Ibidem*.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. l’articolo 3, paragrafo 2, del piano.

⁽⁵⁰⁾ Disponibile all’indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.

⁽⁵¹⁾ Cfr. la sezione I, paragrafo 1, dei pareri orientativi sui veicoli alimentati da energie nuove.

⁽⁵²⁾ Cfr. ad esempio, GU L 228 del 15.9.2023, pagg. 217 - 220 e il 14° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale e gli obiettivi a lungo termine per il 2035.

comprendono sia istruzioni dall'alto verso il basso rivolte alle amministrazioni locali per la formulazione di piani e incentivi per la promozione dei veicoli alimentati da energie nuove, sia direttive a livello centrale relative all'assegnazione di fondi per premiare le città e le imprese che ottengono risultati particolarmente positivi nella promozione di veicoli alimentati da energie nuove, nonché incentivi fiscali, finanziari e agli investimenti da parte di autorità pubbliche, istituti finanziari, ecc. Di conseguenza i pareri orientativi sono un altro strumento utilizzato dalle autorità statali per esercitare il loro controllo diretto sul modo in cui l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove mette in pratica il 13° piano quinquennale nazionale cinese.

- (224) Formulazioni analoghe per quanto riguarda il sostegno al settore sono rintracciabili in tutti i recenti documenti strategici del governo, a partire dal 13° piano quinquennale nazionale ("13° piano quinquennale") per gli anni dal 2016 al 2020⁽⁵³⁾. A norma del capitolo 23, sezione 1, del 13° piano quinquennale, il governo della RPC intendeva "sostenere lo sviluppo di tecnologie dell'informazione di prossima generazione, veicoli alimentati da energie nuove, biotecnologie, tecnologie verdi e a basse emissioni di carbonio, apparecchiature e materiali di alta gamma e industrie creative digitali".
- (225) Inoltre nel medesimo capitolo del 13° piano quinquennale era elencata una serie di politiche che il governo della RPC intendeva attuare a sostegno del pieno sviluppo del settore, che spaziavano dai fattori produttivi essenziali al prodotto finale, segnatamente: "i) promuovere l'uso di veicoli alimentati da energie nuove; ii) incoraggiare l'uso di veicoli alimentati da energie nuove per i trasporti pubblici urbani e i servizi di taxi; iii) sviluppare veicoli completamente elettrici e veicoli elettrici ibridi concentrandosi sul conseguimento di progressi in settori tecnologici chiave come quelli della densità di energia delle batterie e dell'adattabilità della temperatura delle batterie; iv) facilitare lo sviluppo di una rete di strutture e servizi di ricarica compatibili tra loro e rientranti in standard unificati [...]; v) garantire che la produzione totale cumulativa e i dati delle vendite di veicoli alimentati da energie nuove in Cina raggiungano l'obiettivo di cinque milioni; vi) incrementare gli sforzi per recuperare e smaltire le batterie usate provenienti dai veicoli alimentati da energie nuove"⁽⁵⁴⁾.

Made in Cina 2025

- (226) Nel 2015 il governo della RPC ha pubblicato la sua strategia industriale globale a lungo termine nota come "Made in China 2025"⁽⁵⁵⁾. Tale strategia ha fissato tappe fondamentali per ammodernare i settori manifatturieri selezionati del paese entro il 2020 e il 2025 e ha ribadito l'intenzione del governo della RPC di "continuare a sostenere lo sviluppo di veicoli elettrici e di veicoli a celle a combustibile, padroneggiare le tecnologie fondamentali alla base delle automobili a basse emissioni di carbonio, informatizzate e rese intelligenti, migliorare le capacità di ingegneria e industrializzazione delle tecnologie fondamentali quali batterie di avviamento, motori per trazione, motori a combustione interna ad alta efficienza, trasmissioni avanzate, materiali leggeri e comandi intelligenti, realizzare un sistema industriale completo e un sistema di innovazione, dai componenti chiave ai veicoli completi, e promuovere l'integrazione dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove con marchi indipendenti a livelli internazionalmente avanzati"⁽⁵⁶⁾ e di conseguenza di "organizzare e attuare una serie di speciali e importanti progetti per l'innovazione e l'industrializzazione di aeromobili di grandi dimensioni, motori per aeromobili e turbine a gas, industria aerospaziale civile, treni verdi intelligenti, veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove, apparecchiature per l'ingegneria marittima e navi ad alta tecnologia, set completi di apparecchiature per reti intelligenti, macchine a controllo numerico di alta gamma, apparecchiature a energia nucleare e apparecchiature mediche di alta gamma"⁽⁵⁷⁾.
- (227) Per conseguire tali obiettivi, Made in China 2025 ha sottolineato la necessità di "approfondire la riforma nel settore finanziario, ampliare il canale finanziario per l'industria manifatturiera e ridurre i costi finanziari, sfruttare i vantaggi del finanziamento delle politiche, dei finanziamenti allo sviluppo e dei finanziamenti commerciali, e aumentare il sostegno alla nuova generazione di tecnologie dell'informazione, apparecchiature di alta gamma, nuovi materiali, sostenere l'Export-Import Bank of China per aumentare i servizi affinché l'industria manifatturiera possa espandersi nell'ambito della sua sfera di attività, incoraggiare la China Development Bank ad aumentare i prestiti alle imprese manifatturiere e indirizzare gli istituti finanziari verso l'innovazione di prodotti e attività adeguati alle caratteristiche delle imprese manifatturiere"⁽⁵⁸⁾.

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

⁽⁵⁴⁾ Cfr. il capitolo 23, riquadro 8, del piano quinquennale.

⁽⁵⁵⁾ Cfr.: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; traduzione in inglese disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. la sezione 3.6.6 del documento "Made in China 2025".

⁽⁵⁷⁾ Ibidem, riquadro 5.

⁽⁵⁸⁾ Ibidem, sezione 4.3.

- (228) La strategia prevede inoltre il ricorso a strumenti di bilancio: *"Sfruttare appieno i canali esistenti, rafforzare il sostegno dei fondi finanziari all'industria manifatturiera, concentrarsi su settori chiave della trasformazione e dell'ammodernamento dell'industria manifatturiera, come ad esempio [...] le apparecchiature di alta gamma, [...] e creare un contesto politico favorevole allo sviluppo dell'industria manifatturiera. Utilizzare la modalità [...] del partenariato pubblico-privato per indirizzare i fondi sociali verso la partecipazione alla realizzazione di grandi progetti, all'innovazione tecnologica delle imprese e alla costruzione di infrastrutture chiave dell'industria manifatturiera. Innovare i mezzi di sostegno finanziario, trasformare il 'sostegno alla costruzione' in 'sostegno operativo' e migliorare l'uso efficiente dei fondi finanziari"* ⁽⁵⁹⁾.

Regolamento sulle norme dell'industria delle batterie di alimentazione per autoveicoli

- (229) La Commissione ha inoltre constatato che nel 2015 il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ha pubblicato il "regolamento sulle norme dell'industria delle batterie di alimentazione per autoveicoli" ⁽⁶⁰⁾ ("regolamento sulle norme"), al fine di *"orientare e regolamentare il sano sviluppo dell'industria delle batterie di alimentazione per autoveicoli"*. [...] *Lo Stato incoraggia le imprese produttrici di batterie di alimentazione per autoveicoli a migliorarsi e a diventare più forti, a stabilire specifiche di produzione e sistemi di garanzia della qualità, a rafforzare l'innovazione tecnologica e gestionale, a migliorare la ricerca e lo sviluppo relativi ai prodotti e i livelli di fabbricazione, e a migliorare le prestazioni e la qualità dei prodotti per soddisfare le esigenze di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove"* ⁽⁶¹⁾. Il regolamento stabilisce i requisiti che le imprese produttrici di batterie di alimentazione per autoveicoli devono rispettare per richiedere di essere incluse nel repertorio delle imprese che soddisfano i requisiti, uno dei quali è essere un produttore e fornitore di *"prodotti per l'industria automobilistica nel territorio della Repubblica popolare cinese (ad eccezione di Taiwan, Hong Kong e Macao)"* ⁽⁶²⁾. Di conseguenza *"l'elenco delle imprese incluse nella comunicazione fungerà da base per il sostegno politico pertinente"* ⁽⁶³⁾. A seguito di tale comunicazione, quattro lotti di imprese sono stati inseriti nel repertorio delle imprese che soddisfano le condizioni stabilite nel regolamento sulle norme e non è stato incluso alcun produttore straniero di batterie di alimentazione ⁽⁶⁴⁾. Nonostante il fatto che i requisiti siano stati aboliti nel 2019 dalla comunicazione n. 22 del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione della Repubblica popolare cinese ⁽⁶⁵⁾, si può presumere che l'esistenza del repertorio delle imprese produttrici di batterie di alimentazione abbia conferito ai produttori cinesi di batterie un vantaggio competitivo rispetto ai produttori stranieri quando l'industria delle batterie di alimentazione era in fase di sviluppo iniziale.

Piano d'azione per la promozione dello sviluppo dell'industria delle batterie dei veicoli alimentati da energie nuove.

- (230) Nel piano d'azione per la promozione dello sviluppo dell'industria delle batterie dei veicoli alimentati da energie nuove ⁽⁶⁶⁾ del 2017 si spiega che le batterie di alimentazione rappresentano il fulcro dei veicoli elettrici e la chiave per lo sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove. Dopo oltre dieci anni di sviluppo, l'industria delle batterie di alimentazione del paese ha compiuto grandi progressi. Tuttavia le prestazioni, la qualità e il costo attuali dei prodotti per batterie di alimentazione non soddisfano ancora le esigenze di promozione e diffusione dei veicoli alimentati da energie nuove, in particolare per quanto riguarda i materiali essenziali di base, la tecnologia di integrazione dei sistemi, le apparecchiature e i processi di fabbricazione, ecc. Il piano è stato elaborato per accelerare il miglioramento delle capacità di sviluppo e del livello dell'industria delle batterie di alimentazione per autoveicoli del paese e promuovere lo sviluppo sano e sostenibile dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove.

⁽⁵⁹⁾ Ibidem, sezione 4.4.

⁽⁶⁰⁾ Comunicazione n. 22 del 2015 del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione della Repubblica popolare cinese, disponibile all'indirizzo: <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml>.

⁽⁶¹⁾ Articolo 1, comma 2, del regolamento sulle norme.

⁽⁶²⁾ Articolo 1, comma 4, del regolamento sulle norme.

⁽⁶³⁾ Articolo 8, comma 26, del regolamento sulle norme.

⁽⁶⁴⁾ Primo lotto: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; secondo lotto: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; terzo lotto: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html>; quarto lotto: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html>.

⁽⁶⁵⁾ Comunicazione n. 22 del 2019 del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione della Repubblica popolare cinese, disponibile all'indirizzo 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) L'attuazione del progetto di potenziamento delle batterie di alimentazione da parte del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione e del ministero della Scienza e della tecnologia si basa su piani scientifici e tecnologici nazionali (progetti speciali, fondi) e su altri tipi di sostegno generici per la ricerca e lo sviluppo relativi alle batterie di alimentazione al fine di produrre un'energia specifica per unità di massa superiore a 300 Wh/kg nel 2020, migliorare costantemente le prestazioni dei prodotti e accelerare la realizzazione di installazioni e applicazioni dei prodotti di alto livello. L'obiettivo era di incoraggiare le principali imprese di batterie di alimentazione a collaborare con risorse superiori a monte e a valle, a concentrarsi sulle innovazioni nelle tecnologie chiave dei materiali e dei componenti, delle celle e dei sistemi delle batterie, a migliorare notevolmente le prestazioni e la sicurezza dei prodotti per batterie di alimentazione e ad adoperarsi per realizzare un'unità unica di 350 Wh/kg e conseguire l'industrializzazione e l'applicazione nei veicoli di nuovi prodotti agli ioni di litio con un sistema di 260 Wh/kg.
- (232) Il piano prevede anche un aumento del sostegno politico, basandosi sul ruolo centrale degli investimenti pubblici nel capitale sociale, incoraggiando l'uso del capitale sociale per creare fondi per lo sviluppo dell'industria delle batterie di alimentazione e aumentando il sostegno alla tecnologia di industrializzazione delle batterie di alimentazione. Secondo il piano, se soddisfano le condizioni, i prodotti per batterie di alimentazione saranno esentati dall'imposta sul consumo conformemente alla normativa; se soddisfano le condizioni, le imprese produttrici di batterie di alimentazione beneficeranno di regimi fiscali agevolati per le imprese ad alta tecnologia, il trasferimento di tecnologie e lo sviluppo tecnologico conformemente alla normativa.

Il 14° piano quinquennale nazionale cinese

- (233) Senza discostarsi dalla strategia Made in China 2025, il 14° piano quinquennale nazionale⁽⁶⁷⁾ per il periodo 2021-2026 dimostra che la politica del governo della RPC volta a dare priorità e fornire sostegno al settore dei veicoli alimentati da energie nuove è *proseguita* e sta, di fatto, ampliandosi. A norma dell'articolo IX del piano, le autorità cinesi si sono impegnate a *"far salire il valore aggiunto delle industrie strategiche emergenti a oltre il 17 % del PIL"*. Per il settore dei veicoli alimentati da energie nuove, trattandosi di una delle industrie strategiche emergenti, tale impegno rende necessario *"compiere progressi decisivi in tecnologie chiave come ad esempio batterie di alimentazione ad alta sicurezza, motori per trazione ad alta efficienza e sistemi elettrici ad alte prestazioni per i veicoli alimentati da energie nuove, e accelerare la ricerca e lo sviluppo relativi a componenti chiave quali le piattaforme tecnologiche di base per i veicoli (connessi) intelligenti, i sistemi software e hardware, gli sterzi steer-by-wire e i terminali intelligenti"*⁽⁶⁸⁾.
- (234) Data la natura del sistema di pianificazione cinese, tutte le autorità competenti devono dare seguito ai piani ad alto livello, come il 12°, il 13° o il 14° piano quinquennale nazionale, e attuarli. I piani nazionali stabiliscono obblighi espliciti al riguardo, come l'articolo LXV del 14° piano quinquennale nazionale, secondo cui il governo della RPC *"rafforzerà l'organizzazione, il coordinamento e la supervisione dell'attuazione del piano e istituirà e migliorerà meccanismi di monitoraggio e valutazione della pianificazione e dell'attuazione, di garanzia delle politiche, nonché di valutazione e supervisione"*. Di conseguenza le autorità di livello inferiore *"devono creare un contesto politico, istituzionale e giuridico favorevole. I piani annuali attuano gli obiettivi di sviluppo e i compiti chiave proposti nel piano"*⁽⁶⁹⁾.
- (235) È fondamentale che il governo della RPC si impegni inequivocabilmente a fornire sostegno finanziario, nonché sostegno sotto forma di altri fattori produttivi, come ad esempio terreni, ai progetti e ai settori individuati nel piano: *"aderirà al principio secondo cui il piano stabilisce la direzione, con la spesa di bilancio come garanzia, il finanziamento a titolo di sostegno, e il coordinamento con altre politiche. [...] Continueremo a far sì che la spesa pubblica di bilancio rispetti e sostenga le politiche pubbliche, accresceremo il sostegno finanziario ai principali compiti strategici nazionali, rafforzeremo il coordinamento dei piani finanziari a medio termine e dei bilanci annuali, i piani di investimento pubblici e l'attuazione del piano, e attribuiremo priorità ai fondi di bilancio centrali per i principali compiti e i grandi progetti di ingegneria individuati nel piano. Insisteremo affinché i progetti seguano il piano e i fondi e i fattori di produzione seguano i progetti, elaboreremo un elenco di grandi progetti di ingegneria sulla base di tale piano, semplificheremo le procedure di approvazione dei progetti inclusi nell'elenco, e garantiremo che sia data la priorità alla pianificazione della selezione del sito, dell'approvvigionamento di terreni e del fabbisogno di capitale. Lo Stato garantisce la copertura del fabbisogno di terreni di ciascun grande progetto di ingegneria in modo unificato"*⁽⁷⁰⁾.

⁽⁶⁷⁾ Cfr.: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Una traduzione in inglese è disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. l'articolo XI, tabella 4, del piano.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. l'articolo LXV, sezione 1, del piano.

⁽⁷⁰⁾ Cfr. l'articolo LXV, sezione 3, del piano.

- (236) Questo mandato di attuazione comporta pertanto l'istituzione di un'intera rete di strumenti politici supplementari da parte delle autorità pubbliche competenti, in particolare il piano settoriale nazionale a lungo termine, ossia il piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (2021-2035) ⁽⁷¹⁾, che ha sostituito il corrispondente piano 2012-2020 di cui ai considerando da 216 a 224.

Piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (2021-2035)

- (237) Il piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove definisce la seguente visione: *"Entro il 2025 la competitività del mercato cinese dei veicoli alimentati da energie nuove sarà notevolmente migliorata, saranno realizzati importanti progressi in tecnologie chiave quali le batterie di alimentazione, i motori per trazione e i sistemi operativi dei veicoli, e il livello di sicurezza sarà complessivamente migliorato. Il consumo energetico medio dei nuovi veicoli passeggeri esclusivamente elettrici è sceso a 12,0 kWh/100 km, il volume delle vendite di veicoli alimentati da energie nuove ha raggiunto circa il 20 % delle vendite totali di veicoli nuovi, i veicoli altamente autonomi hanno raggiunto l'applicazione commerciale in ambiti limitati e in scenari specifici, e la praticità dei servizi di ricarica e di scambio è stata notevolmente migliorata"* ⁽⁷²⁾.
- (238) Per conseguire tale obiettivo, il piano elenca varie misure da intraprendere. Alcune prevedono un sostegno pubblico orizzontale all'industria, ad esempio per *"migliorare la capacità di sostegno dei servizi pubblici quali il trasferimento di tecnologie, i servizi di informazione, la formazione dei talenti, il finanziamento di progetti e gli scambi internazionali"* ⁽⁷³⁾, per *"adottare efficacemente politiche di sovvenzione finanziaria"* ⁽⁷⁴⁾ o *"attuare regimi fiscali agevolati relativi ai veicoli alimentati da energie nuove"* ⁽⁷⁵⁾. Altre sono incentrate su componenti specifici dei veicoli o su singoli elementi della catena del valore dei veicoli alimentati da energie nuove, come ad esempio *"incoraggiare le imprese a migliorare la capacità di garantire risorse chiave quali litio, nichel, cobalto e platino"*, *"rafforzare l'interazione energetica tra i veicoli alimentati da energie nuove e la rete"* ⁽⁷⁶⁾, *"accelerare la realizzazione delle infrastrutture di ricarica e di sostituzione"* ⁽⁷⁷⁾, oppure *"promuovere l'uso di siti e impianti esistenti per l'offerta di servizi integrati di fornitura di petrolio, gas, idrogeno e energia elettrica"* ⁽⁷⁸⁾.

Pareri della NDRC sull'attuazione in merito al rafforzamento dei veicoli alimentati da energie nuove

- (239) Nel gennaio 2024 la NDRC ha pubblicato raccomandazioni di riforma sull'integrazione dei veicoli alimentati da energie nuove nella pianificazione della rete elettrica cinese. Oltre all'interazione veicolo-rete, tali raccomandazioni riguardano anche l'incoraggiamento dell'innovazione e l'unificazione delle norme nel settore dei veicoli alimentati da energie nuove al fine di *"promuovere la ricerca relativa a tecnologie chiave e apparecchiature essenziali, rafforzare il ruolo principale dell'innovazione aziendale e guidare lo sviluppo mediante l'innovazione. Accelerare l'elaborazione e la revisione delle norme e guidare lo sviluppo collaborativo e standardizzato dell'industria"* ⁽⁷⁹⁾.

Piani provinciali e comunali

- (240) Le misure di sostegno specificate nel piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (2021-2035) sono riprese, traducendole in orientamenti più precisi, nei corrispondenti piani provinciali e comunali ⁽⁸⁰⁾.
- (241) I piani provinciali forniscono maggiori dettagli sul modo in cui gli obiettivi dei piani centrali dovrebbero essere tradotti in politiche all'interno delle singole province, sotto forma di misure come quelle riportate di seguito a titolo esemplificativo.

⁽⁷¹⁾ Disponibile all'indirizzo: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjzcxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.

⁽⁷²⁾ Cfr. il capitolo II, sezione 3, del piano.

⁽⁷³⁾ Cfr. il capitolo III, sezione 3, del piano.

⁽⁷⁴⁾ Cfr. il capitolo VIII, sezione 1, del piano.

⁽⁷⁵⁾ Cfr. il capitolo VIII, sezione 2, del piano.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. il capitolo V, sezione 1, del piano.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. il capitolo VI, sezione 1, del piano.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. il capitolo VI, sezione 3, del piano.

⁽⁷⁹⁾ Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme e altri servizi sul rafforzamento dei veicoli alimentati da energie nuove — *Pareri sull'attuazione per l'integrazione e l'interazione con la rete elettrica, Sviluppo e riforma dell'energia* [2023] n. 1721. Disponibile all'indirizzo https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.

⁽⁸⁰⁾ Come riconosciuto nelle norme di gestione della NDRC del 2018 applicabili ai progetti di investimento nel settore automobilistico. In conformità all'articolo 38, le amministrazioni locali a tutti i livelli non ostacolano la concorrenza leale sul mercato, bensì si concentrano sul garantire ai progetti di investimento nel settore automobilistico condizioni agevolate in termini di imposte, capitali, terreni e di altro tipo.

- (242) Il controllo da parte delle amministrazioni pubbliche sull'industria è previsto, ad esempio, nel 14° piano quinquennale di sviluppo per l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove nella provincia di Anhui: "Orientamenti governativi, leadership del mercato. Consentire alla pubblica amministrazione di svolgere appieno il proprio ruolo in vari aspetti quali la progettazione di alto livello, la realizzazione di piattaforme, le attività dimostrative, l'applicazione e la promozione, ecc. Rafforzare il sostegno politico e contribuire ulteriormente alla creazione di un ambiente che orienti i fattori di produzione di alta gamma affinché si concentrino sull'industria delle automobili alimentate da energie nuove. Sulla base della domanda del mercato, lasciare ampio spazio al ruolo decisivo del mercato per quanto riguarda l'assegnazione delle risorse, rafforzare la posizione chiave delle imprese nella selezione dei percorsi tecnologici e nella configurazione della capacità di fabbricazione dei prodotti, promuovere un migliore connubio tra un mercato efficiente e una pubblica amministrazione favorevole e creare un ambiente di sviluppo dinamico" ⁽⁸¹⁾.
- (243) Il piano provinciale ha inoltre previsto obiettivi di produzione dettagliati: "Adoperarsi per garantire che entro il 2025 le dimensioni dell'industria delle automobili alimentate da energie nuove della città superino i 700 miliardi di CNY e la capacità di produzione di veicoli completi superi i 3 milioni di CNY, al fine di promuovere dieci imprese con un ordine di grandezza di 10 miliardi di CNY e di garantire che il valore e il volume della produzione siano al primo posto nel paese; sviluppare un sistema dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove e relative parti che abbia un assetto completo e una struttura ragionevole, dove la capacità di produzione annua di batterie dovrà superare i 300 GWh e la capacità di produzione annua dei sistemi di motori per trazione dovrà superare i tre milioni di unità" ⁽⁸²⁾, e il sostegno agli investimenti in impianti e progetti: "Adoperarsi per realizzare entro il 2025, a livello nazionale, un nuovo centro di innovazione dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, cinque centri pubblici di innovazione, e per promuovere un progetto di innovazione del modello aziendale e dieci nuove piattaforme di innovazione oltre il livello provinciale entro il 2025" ⁽⁸³⁾.
- (244) Inoltre il 14° piano quinquennale di sviluppo di alta qualità per l'industria automobilistica nella provincia di Anhui prevede il sostegno agli investimenti nei parchi industriali: "Accelerare e promuovere la realizzazione del parco industriale per i veicoli elettrici intelligenti di Xinqiao e creare un cluster industriale per i veicoli elettrici intelligenti di livello mondiale con una catena industriale completa e che integri R&S e produzione, attività dimostrative e applicazione, nonché servizi all'industria e di sostegno. Sostenere la pianificazione e la configurazione dello sviluppo a lungo termine di NIO intorno al parco industriale di Xinqiao e creare gruppi che si occupano di R&S, produzione, commercializzazione e gestione all'interno del parco. Istituire il centro di ricerca, sviluppo e innovazione di NIO, svolgere attività di ricerca e sviluppo innovative riguardanti veicoli completi, componenti essenziali e guida autonoma, realizzare una catena dell'innovazione che sia competitiva e abbia un ruolo leader a livello mondiale; attrarre personale e operatori tecnici addetti ad attività di R&S e adoperarsi per far nascere un luogo innovativo che riunisca talenti di alto livello. [...] Dopo il completamento del parco, si stima che la capacità produttiva finale di veicoli sarà pari a 1 milione di veicoli all'anno e la capacità produttiva di batterie ammonterà a 100 GWh all'anno" ⁽⁸⁴⁾.
- (245) Per quanto riguarda la promozione delle esportazioni nel piano si aggiunge quanto segue: "Sostenere il commercio elettronico delle società fornitrici di componenti, costruire depositi pubblici all'estero per prodotti di esportazione, condividere canali verso i mercati esteri e sistemi di sostegno per i servizi. Realizzare strumenti quali piattaforme commerciali per le importazioni e le esportazioni, parchi industriali esteri e parchi commerciali, e guidare lo sviluppo di cluster di imprese di investimento cinesi all'estero. [...] Entro il 2025 Chery Automobile dovrà esportare 500 000 veicoli per un valore di esportazione di 5 miliardi di USD. Promuovere Chery per rafforzare ulteriormente la sua competitività internazionale, [...] concentrarsi sull'espansione in mercati strategici quali l'Europa, l'America del Nord e i paesi ASEAN [...]. Sostenere NIO nell'espansione sul mercato europeo. Promuovere NIO per attuare il 'piano Marco Polo', adottare un percorso di sviluppo differenziato e trasformare il 'modello NIO per la Cina' nel 'modello NIO per l'estero', in funzione delle condizioni locali. [...] Aiutare NIO a continuare a espandersi sul mercato europeo, a espandersi in cinque mercati nazionali entro il 2025 e a selezionare opportunità per realizzare fabbriche all'estero" ⁽⁸⁵⁾.
- (246) Il 14° piano quinquennale di sviluppo di alta qualità del settore manifatturiero della provincia di Guangdong prevede il controllo pubblico della distribuzione geografica dei veicoli alimentati da energie nuove: "Affidarsi a Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu e altre città e accelerare il ritmo di sviluppo dei veicoli alimentati da energie nuove. Guangzhou dovrà accelerare la costruzione di basi per la produzione di veicoli alimentati da energie nuove e promuoverà la rapida industrializzazione di modelli di veicoli alimentati da energie nuove. Shenzhen dovrà costruire una base industriale di veicoli alimentati da energie nuove a livello nazionale, di cui il distretto di Pingshan rappresenterà il fulcro. Zhuhai, il cui fulcro è rappresentato dal distretto di Jinwan, dovrà concentrarsi sullo sviluppo della fabbricazione di veicoli alimentati da energie nuove completi, materiali per batterie al litio, gruppi propulsori, apparecchiature di ricarica e componenti chiave dei veicoli alimentati da energie nuove" ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸¹⁾ 14° piano quinquennale di sviluppo per l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove di Hefei. Disponibile all'indirizzo <https://www.ahchanye.com/zc/24046.html>. Cfr. il capitolo II, sezione 2.

⁽⁸²⁾ Cfr. il capitolo II, sezione 3. Per i principali indicatori di sviluppo, cfr. la tabella 1 del piano.

⁽⁸³⁾ Ibidem.

⁽⁸⁴⁾ 14° piano quinquennale di sviluppo di alta qualità per l'industria automobilistica della provincia di Anhui, disponibile all'indirizzo <http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nFCzQM591.pdf>. Cfr. il capitolo III, sezione 1, colonna 1.

⁽⁸⁵⁾ Cfr. il capitolo VI, sezione 2, progetto 9.

⁽⁸⁶⁾ 14° piano quinquennale per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera della provincia di Guangdong. Disponibile all'indirizzo http://www.gd.gov.cn/zw/gk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Cfr. il capitolo III, sezione 1, colonna 4.

- (247) Il 14° piano quinquennale di sviluppo per l'industria delle automobili alimentate da energie nuove della provincia di Guizhou definisce inoltre il sostegno per progetti chiave relativi a parti e componenti: "Sostenere la realizzazione di progetti chiave. Accelerare e promuovere il progetto relativo alle batterie di alimentazione di Guiyang BYD con una produzione annua di 10GWH, il progetto relativo alle batterie di alimentazione di Evergrande (prima fase), il progetto relativo alle celle a combustibile a idrogeno di Dongfang Electric, il progetto di produzione di litio-ferro-fosfato per un volume di 30 000 tonnellate/anno e i relativi progetti di costruzione associati di Anda Technology, nonché il suo progetto di trasformazione tecnica e di espansione per la produzione intelligente di litio-ferro-fosfato per un volume di 20 000 tonnellate/anno, il progetto di trasformazione tecnica relativo al riciclaggio dei rifiuti di batterie dei veicoli alimentati da energie nuove pari a 50 000 tonnellate/anno di Anda Technology, i progetti di pressofusione di leghe di alluminio per autoveicoli con una produzione di 1 milione di tonnellate/anno di Wuchuan Automobile, il progetto di linea di produzione di stampi per freni per auto di Baike, una serie di progetti chiave come il progetto relativo alla creazione di una base di cluster industriali per la produzione intelligente nel settore aerospaziale di Guizhou nella zona di sviluppo economico e tecnologico di Guiyang, il progetto di costruzione di una linea di produzione per nuovi materiali di Zhenhua con una produzione di 12 000 tonnellate/anno di materiali catodici per batterie agli ioni di litio (Shawen fase II)" ⁽⁸⁷⁾.
- (248) Anche in altri piani provinciali e comunali è trattato lo sviluppo di settori strategici emergenti, tra i quali sono citati i veicoli elettrici, come ad esempio i piani di Pechino ⁽⁸⁸⁾, Shanghai ⁽⁸⁹⁾, Tjianjin ⁽⁹⁰⁾, Jiangsu ⁽⁹¹⁾, e Shaanxi ⁽⁹²⁾.
- (249) Anche in alcuni piani quinquennali provinciali, come nel piano di attuazione per accelerare lo sviluppo dell'industria delle automobili alimentate da energie nuove a Shanghai, è espresso sostegno a favore di imprese specifiche di veicoli alimentati da energie nuove: "Sostenere SAIC Motor nello sviluppo di veicoli alimentati da energie nuove. Entro il 2025 le vendite di veicoli passeggeri con marchio proprio e di veicoli alimentati da energie nuove rappresenteranno oltre il 30 % e le vendite di veicoli alimentati da energie nuove del gruppo rappresenteranno più del 20 %, garantendo in tal modo il controllo indipendente della tecnologia di base e il raggiungimento di una posizione globale di forza e leadership nazionale. Incoraggiare le imprese nazionali e straniere dotate di tecnologie di punta a investire nella fabbricazione di veicoli completi e in progetti di R&S" ⁽⁹³⁾.
- (250) Nei piani provinciali e comunali le principali imprese produttrici di veicoli alimentati da energie nuove, e nello specifico di veicoli elettrici a batteria, sono spesso individuate come modelli per l'ulteriore sviluppo dell'industria attraverso il sostegno pubblico. Nel piano di creazione del marchio per l'industria delle automobili alimentate da energie nuove nel distretto di Pingshan, a Shenzhen ⁽⁹⁴⁾, BYD e Kaiwo New Energy Automobile Group sono considerati il punto di riferimento per la definizione della struttura composta da "sede centrale R&S + produzione di alta gamma": "Fare affidamento sulle forti capacità di ricerca e sviluppo di imprese produttrici di automobili alimentate da energie nuove di alta qualità nel distretto di Pingshan, quali BYD e Kaiwo, rafforzare la costruzione di scuole e università, istituti di ricerca, laboratori chiave nazionali, laboratori di ingegneria e centri di ingegneria nazionali e migliorare l'innovazione a livello regionale. Integrare la catena dell'innovazione attorno alla catena dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, migliorare le catene industriali a monte e a valle dei veicoli alimentati da energie nuove (batterie, gruppi di continuità (UPS), pistole di ricarica, fili e cavi, prodotti chimici per supercondensatori, prodotti chimici per semiconduttori, ecc.), in modo da creare una catena industriale completa. Garantire un elevato grado di raggruppamento dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, continuare a realizzare e introdurre una serie di piattaforme di innovazione dell'industria tecnologica che sostengano da vicino la fabbricazione di veicoli alimentati da energie nuove e le relative attività di R&S, e accelerare la creazione di un sistema di innovazione tecnologica che vada a integrarsi profondamente all'interno di produzione, mondo accademico, ricerca e applicazione. Concentrarsi sull'"integrazione di sede centrale, R&S e produzione", sviluppare azioni che consentano alle società quotate di affermarsi e alle imprese chiave di stabilizzare la crescita, e accelerare la creazione di una struttura funzionale costituita da "sede centrale R&S+ produzione di alta gamma" ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁷⁾ 14° piano quinquennale di sviluppo per l'industria delle automobili alimentate da energie nuove della provincia di Guizhou. Disponibile all'indirizzo <https://m.askci.com/news/zsdc/20220317/1739301746254.shtml>. Cfr. il capitolo III, sezione 3, colonna 3.

⁽⁸⁸⁾ Raccomandazioni del comitato municipale del partito di Pechino sulla formulazione del 14° piano quinquennale e degli obiettivi a lungo termine per il 2035. Disponibile all'indirizzo https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

⁽⁸⁹⁾ Il 14° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale e la definizione degli obiettivi a lungo termine per il 2035 di Shanghai. Disponibile all'indirizzo <https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf>.

⁽⁹⁰⁾ Amministrazione comunale popolare di Tianjin sulla pubblicazione del 14° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale e la definizione delle prospettive per il 2035 di Tianjin. Disponibile all'indirizzo https://www.tj.gov.cn/zwggk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

⁽⁹¹⁾ 14° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale e la definizione degli obiettivi a lungo termine per il 2035 di Jiangsu. Disponibile all'indirizzo <http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf>.

⁽⁹²⁾ Prospetto del 14° piano quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale della provincia e gli obiettivi a lungo termine per il 2035 di Shaanxi. Disponibile all'indirizzo http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

⁽⁹³⁾ Piano di attuazione per accelerare lo sviluppo dell'industria delle automobili alimentate da energie nuove a Shanghai (2021-2025). Disponibile all'indirizzo <https://app.sheic.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm>. Cfr. il capitolo II, sezione 2, punto 1.

⁽⁹⁴⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

⁽⁹⁵⁾ Cfr. il capitolo IV, sezione 1, punto 3.

Piano di lavoro per la crescita stabile dell'industria automobilistica (2023-2024)

- (251) Nell'agosto 2023 il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione e altri sette dipartimenti hanno pubblicato il piano di lavoro per stabilizzare la crescita dell'industria automobilistica (2023-2024)⁽⁹⁶⁾, con l'obiettivo di definire gli *obiettivi* principali per lo sviluppo economico di tale industria. Tra le misure, la prima riguarda l'imposta sul consumo relativa ai veicoli alimentati da energie nuove e impone di attuare "regimi agevolati esistenti, quali l'imposta sui veicoli e sulle navi e l'imposta sull'acquisto di veicoli per i veicoli alimentati da energie nuove, fare un buon lavoro in termini di compensazione e revisione dei fondi di sovvenzione per i veicoli alimentati da energie nuove e ampliare attivamente la percentuale di consumo personale di veicoli alimentati da energie nuove". La comunicazione contiene anche istruzioni relative all'aumento del sostegno politico ai veicoli alimentati da energie nuove, quali: "Attuare regimi fiscali agevolati sull'acquisto di veicoli per i veicoli alimentati da energie nuove al fine di stabilizzare le aspettative del settore. Incoraggiare l'uso del capitale sociale per creare fondi per lo sviluppo dell'industria automobilistica e aumentare il sostegno alla ricerca tecnologica di base. Utilizzare vari strumenti finanziari come il credito, le obbligazioni e le assicurazioni per sostenere lo sviluppo delle imprese".
- (252) Esistono pertanto numerosi elementi di prova documentati che dimostrano il sostegno politico allo sviluppo accelerato dell'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (253) Tenuto conto dei piani e dei programmi di cui sopra, l'industria dei veicoli elettrici a batteria è quindi considerata un settore chiave/strategico il cui sviluppo è attivamente perseguito dal governo della RPC quale obiettivo delle pertinenti politiche. Il settore dei veicoli elettrici a batteria si è dimostrato di fondamentale importanza per il governo della RPC e riceve sostegno politico affinché il suo sviluppo acceleri, a partire dai fattori produttivi fondamentali fino al prodotto finale. Sulla base dei documenti strategici di cui alla presente sezione, la Commissione ha concluso che il governo della RPC interviene nell'industria dei veicoli elettrici a batteria per attuarne le relative politiche e interferisce con il libero gioco delle forze di mercato nel settore, in particolare promuovendo e sostenendo il settore dei veicoli elettrici a batteria attraverso vari strumenti e in fasi cruciali della loro produzione e vendita.

3.3. **Parziale omessa collaborazione e utilizzo dei dati disponibili**

3.3.1. *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base in relazione al governo della RPC*

- (254) Sebbene il governo della RPC abbia risposto ad alcune richieste di informazioni della Commissione durante l'inchiesta, si sono verificati casi significativi di scarsa collaborazione. Nello specifico, nella sua risposta al questionario governativo, il governo della RPC non ha fornito informazioni essenziali relative alla preparazione, al monitoraggio e all'attuazione di vari regimi. Tutti questi elementi fondamentali sono stati documentati scrupolosamente nella lettera relativa all'articolo 28 inviata al governo della RPC. Il governo della RPC ha risposto presentando osservazioni, che la Commissione ha esaminato nelle sezioni seguenti.

3.3.1.1. *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base in relazione ai prestiti agevolati*

- (255) Al fine di ottenere le informazioni necessarie dagli istituti finanziari cinesi in modo efficace e per comodità amministrativa, la Commissione ha chiesto al governo della RPC di trasmettere questionari specifici a qualsiasi istituto finanziario che avesse concesso prestiti o crediti all'esportazione alle società inserite nel campione.

⁽⁹⁶⁾ Comunicazione del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione e di altri sette dipartimenti sulla pubblicazione del piano di lavoro per stabilizzare la crescita dell'industria automobilistica (2023-2024). Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

- (256) Il governo della RPC ha ritenuto che la richiesta avanzata dalla Commissione nei suoi confronti di trasmettere il questionario specifico violasse gli articoli 12.1 e 12.9 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Ha ritenuto che l'obbligo di condurre l'inchiesta e raccogliere informazioni presso gli istituti finanziari incombesse all'autorità incaricata dell'inchiesta e che non fosse possibile chiedere al governo della RPC di trasmettere i questionari agli istituti finanziari partendo dal presupposto che tali enti siano enti pubblici. Ha sostenuto che tale approccio presuntivo è incompatibile con l'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Il governo della RPC ha inoltre asserito che la Commissione aveva già accesso all'elenco delle banche commerciali dei produttori esportatori inseriti nel campione e che avrebbe potuto inviare i questionari direttamente agli istituti finanziari in questione.
- (257) Il governo della RPC ha inoltre affermato che agli istituti finanziari non è stata data adeguata notifica delle informazioni loro richieste, non hanno avuto a disposizione 30 giorni per fornire dette informazioni e non hanno avuto neppure ampia possibilità di presentare in forma scritta le informazioni pertinenti ai sensi dell'articolo 12.1 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Il governo della RPC ha inoltre ritenuto che i membri del personale di tali banche commerciali non siano autorizzati a rivelare segreti di Stato o segreti commerciali di cui sono venuti a conoscenza nel corso della loro attività lavorativa ai sensi dell'articolo 53 della legge sulle banche commerciali e che pertanto non possano rispondere al questionario.
- (258) La Commissione non ha accolto questo parere. In primo luogo essa ritiene che il governo della RPC disponga delle informazioni richieste alle entità statali per tutte le entità di cui il suddetto governo è l'azionista principale o di maggioranza. Inoltre, sebbene non abbia presupposto in alcun modo che si tratti di enti pubblici, la Commissione ha ritenuto che il governo della RPC goda altresì dell'autorità necessaria per interagire con gli istituti finanziari anche quando non sono di proprietà dello Stato, in quanto sono tutti soggetti alla giurisdizione dell'amministrazione nazionale di regolamentazione finanziaria ("NFRA"), che nel 2023 ha sostituito la China Banking and Insurance Regulatory Commission ("CBIRC")⁽⁹⁷⁾. A tal riguardo, il fatto che la Commissione avrebbe potuto contattare direttamente gli istituti finanziari interessati non è pertinente. La forma e le modalità di raccolta delle informazioni necessarie restano a discrezione dell'autorità incaricata dell'inchiesta⁽⁹⁸⁾. La Commissione ha inoltre osservato che il governo della RPC aveva trasmesso il questionario ad alcune banche in inchieste precedenti⁽⁹⁹⁾ senza mettere in discussione l'approccio adottato dalla Commissione. Inoltre, per quanto riguarda le informazioni richieste e il termine per la presentazione di una risposta al questionario, la Commissione non ha ricevuto alcuna richiesta di chiarimenti o di proroga del termine da parte di alcun istituto finanziario. Neppure la Export-Import Bank of China ("banca EXIM"), che ha risposto al questionario, ha chiesto alcun chiarimento.
- (259) La Commissione ha inoltre osservato che il governo della RPC ha trasmesso il questionario esclusivamente alla banca EXIM. La Commissione ha anche constatato che la banca EXIM era l'unica banca che ha risposto al questionario trasmesso dal governo della RPC. La banca EXIM ha risposto al questionario entro il termine, soggetto a proroga, concordato. Sebbene il questionario presentasse delle carenze, la Commissione ha osservato che la banca EXIM ha di fatto avuto ampia possibilità di presentare in forma scritta le informazioni pertinenti. La Commissione ha pertanto concluso che, se il governo della RPC avesse trasmesso il questionario ad altri istituti finanziari, è probabile che la Commissione avrebbe ricevuto maggiori risposte.
- (260) La Commissione non ha inviato il suo questionario al personale degli istituti finanziari, bensì alle istituzioni stesse. In ogni caso, il fatto che determinate informazioni possano essere considerate segreti di Stato o commerciali non è pertinente nel quadro di un procedimento antisovvenzioni, dato il trattamento riservato concesso a qualsiasi informazione presentata che è ritenuta riservata. I produttori inseriti nel campione sono stati inoltre invitati a fornire un'autorizzazione bancaria che autorizzasse esplicitamente i rappresentanti della Commissione a esaminare tutti i documenti⁽¹⁰⁰⁾ relativi ai prestiti concessi dai singoli istituti finanziari. Alcuni dei gruppi inseriti nel campione hanno fornito l'autorizzazione richiesta per alcuni tipi di prestiti.

⁽⁹⁷⁾ Nel 2023 la NFRA ha sostituito la China Banking and Insurance Regulatory Commission ("CBIRC").

⁽⁹⁸⁾ Relazione del panel, *China – Broiler Products (Article 21.5 – US)*, punti da 7.229 a 7.231. WT/DS427

⁽⁹⁹⁾ Cfr. considerando 139 di GU L 325 del 5.12.2013, pag. 88, e considerando 48 di GU L 283 del 12.11.2018, pag. 7.

⁽¹⁰⁰⁾ Quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, accordi di prestito, domande di prestito, valutazione interna della banca sulla domanda di prestito e documenti di approvazione del prestito.

- (261) Come indicato al considerando 259, la Commissione ha ricevuto solo una risposta al questionario dalla banca EXIM. La risposta al questionario conteneva solo informazioni sulla struttura societaria, sulla governance e sull'assetto proprietario. Per quanto riguarda l'assetto proprietario, la banca EXIM non è stata in grado di fornire ulteriori informazioni sulla partecipazione azionaria di uno dei suoi azionisti; ossia Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., che deteneva quasi il 90 % delle azioni. La banca EXIM non ha fornito alcuna informazione sui prestiti (o su altri strumenti di finanziamento) concessi ai produttori inseriti nel campione. Data l'assenza di risposte da parte di tutti gli istituti finanziari, la Commissione non ha ricevuto alcuna informazione specifica verificabile sulle società in merito ai finanziamenti agevolati.
- (262) In mancanza di tali informazioni, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti a questo aspetto dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto informato il governo della RPC che avrebbe potuto ricorrere all'uso dei dati disponibili a norma dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base, nell'esaminare l'esistenza e la portata delle presunte sovvenzioni concesse mediante finanziamenti agevolati.
- (263) I produttori esportatori inseriti nel campione hanno comunicato l'emissione di obbligazioni verdi e di titoli garantiti da attività durante l'inchiesta. Sebbene tali obbligazioni siano solo una variazione delle obbligazioni già oggetto di misure compensative in precedenti inchieste nell'ambito del programma di prestiti agevolati, è emerso che esse erano disciplinate da un quadro legislativo e normativo specifico per le industrie verdi, cui appartiene il settore dei veicoli elettrici a batteria. La Commissione ha individuato oltre dieci documenti legislativi e normativi come ad esempio "NDRC: Orientamenti sull'emissione di obbligazioni verdi", "Repertorio delle obbligazioni verdi a sostegno di progetti (edizione 2021) pubblicato dai tre ministeri e dalle commissioni, compresa la People's Bank of China" e "Comunicazione della People's Bank of China [2015] n. 39 sull'emissione di obbligazioni finanziarie verdi nel mercato obbligazionario interbancario" riguardanti tali obbligazioni specifiche, e ha chiesto al governo della RPC di illustrare il quadro normativo per l'emissione e la gestione di finanziamenti verdi e titoli garantiti da attività e il ruolo di ciascuno degli attori coinvolti, comprese le società di finanziamenti auto. Il governo della RPC ha rifiutato di fornire tali informazioni sostenendo che la richiesta della Commissione non forniva una descrizione completa del programma e che la nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova non forniva alcun elemento di prova del contributo finanziario, dei vantaggi e della specificità di tali obbligazioni. Inoltre, durante la visita di verifica in loco, il governo della RPC si è rifiutato di trattare questo particolare argomento e di rispondere alle domande della Commissione.
- (264) La Commissione ha osservato che la concessione di finanziamenti agevolati mediante l'emissione di obbligazioni era elencata nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova e che l'esistenza di tale regime non era stata messa in discussione dal governo della RPC prima dell'apertura dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre ritenuto che le obbligazioni verdi e i titoli garantiti da attività rappresentino solo una variazione di detto regime, che risulta simile per la maggior parte degli aspetti.
- (265) Il 21 maggio 2024 il governo della RPC ha presentato osservazioni in merito alla lettera dell'8 maggio 2024 in cui la Commissione comunicava la propria intenzione di applicare i dati disponibili a norma dell'articolo 28 del regolamento di base ("lettera relativa all'articolo 28").
- (266) In risposta alla richiesta di trasmettere l'appendice A agli istituti finanziari, il governo della RPC ha asserito che la Commissione dovrebbe rivolgere le proprie richieste di informazioni direttamente alle entità pertinenti. Il governo della RPC ha inoltre sostenuto che gli istituti finanziari sono entità economiche indipendenti e non affiliate al governo della RPC. Il governo della RPC ha inoltre dichiarato che l'appendice A richiede informazioni riservate e commercialmente sensibili.
- (267) La Commissione non ha accolto questo parere. In primo luogo, essa ritiene che il governo della RPC disponga delle informazioni richieste alle entità statali (siano esse aziende o istituti pubblici/finanziari) per tutte le entità di cui il suddetto governo è l'azionista principale o di maggioranza. Infatti, ai sensi della legge della Repubblica popolare cinese sui beni di proprietà dello Stato delle imprese⁽¹⁰¹⁾, le agenzie di gestione e supervisione delle proprietà dello Stato, istituite dalla commissione del Consiglio di Stato per la gestione e la supervisione delle proprietà dello Stato, e le amministrazioni locali esercitano le funzioni e le responsabilità dell'apportatore di capitale di un'impresa partecipata dallo Stato a nome del governo. Tali agenzie hanno pertanto il diritto di percepire rendimenti sulle attività, di partecipare a processi decisionali importanti e di selezionare il personale dirigente

⁽¹⁰¹⁾ Legge della Repubblica popolare cinese sui beni di proprietà dello Stato delle imprese, decreto n. 5 del presidente della Repubblica popolare cinese, 28 ottobre 2008, articoli 11 e 12.

delle imprese partecipate dallo Stato. Inoltre, a norma dell'articolo 17 della summenzionata legge sui beni di proprietà dello Stato, le imprese partecipate dallo Stato accettano la supervisione e la gestione dei governi, delle agenzie e dei dipartimenti statali, oltre ad accettare la supervisione pubblica e ad essere responsabili nei confronti degli apportatori di capitale.

- (268) Inoltre il governo della RPC dispone dell'autorità necessaria per interagire con gli istituti finanziari anche quando essi non sono di proprietà dello Stato, dal momento che rientrano tutti nella giurisdizione dell'autorità cinese di regolamentazione bancaria (CBRC). Ad esempio, a norma degli articoli 33 e 36 della legge sulla vigilanza bancaria⁽¹⁰²⁾, l'NFRA ha il potere di imporre a tutti gli istituti finanziari stabiliti nella RPC di presentare informazioni quali bilanci, relazioni statistiche e dati concernenti operazioni commerciali e di gestione. L'NFRA può anche incaricare gli istituti finanziari di rendere pubbliche le informazioni.
- (269) Il governo della RPC ha affermato di aver spiegato il meccanismo di formazione del tasso d'interesse di base e ha affermato che la richiesta della Commissione di informazioni in merito al sistema di gestione del credito e di valutazione dei prestiti non era chiara. Anche per quanto riguarda le obbligazioni verdi il governo della RPC ha affermato che le richieste della Commissione erano imprecise e poco chiare, il che non ha consentito di fornire una risposta accurata.
- (270) La Commissione ha ritenuto che le osservazioni fossero infondate. La Commissione ha ripetutamente presentato richieste specifiche, chiare e pertinenti, in relazione alle quali il governo della RPC si è rifiutato di fornire informazioni pertinenti. Il governo della RPC non ha fornito le informazioni necessarie che avrebbero consentito di comprendere il meccanismo di formazione del tasso d'interesse di base e sostenere la risposta del governo della RPC a tal proposito. Analogamente, il governo della RPC non ha fornito la base giuridica e il quadro normativo del sistema di gestione del credito e di valutazione dei prestiti. Inoltre, nella sua richiesta di informazioni, la Commissione ha fatto riferimento a diversi documenti ufficiali specifici relativi alle obbligazioni verdi e alle società di finanziamenti auto, in relazione ai quali il governo della RPC non ha fornito il quadro giuridico e normativo, né era disposto a spiegare in cosa consistesse un'obbligazione verde nonostante fosse citata nei documenti ufficiali.
- (271) Per quanto riguarda la banca EXIM, il governo della RPC ha sostenuto che le informazioni richieste non potevano essere ritenute necessarie. Il governo della RPC ha inoltre asserito che le informazioni richieste contenevano segreti commerciali e non potevano essere fornite dalla banca EXIM. Inoltre la Commissione avrebbe dovuto ricevere informazioni pertinenti dai produttori esportatori inseriti nel campione.
- (272) La Commissione ha osservato che è suo compito determinare quali informazioni sono ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta e non spetta a una parte procedere a tale determinazione. Inoltre le informazioni relative alla banca EXIM presentano un nesso diretto con il regime oggetto dell'inchiesta. Di conseguenza le informazioni richieste sono pertinenti e necessarie affinché la Commissione possa valutare adeguatamente il regime. Infine, la Commissione ha ricordato che il governo della RPC, oltre a disporre di autorità in materia di regolamentazione, ha anche responsabilità a livello di gestione nei confronti della banca EXIM. Di conseguenza il governo della RPC non può delegare l'intera responsabilità di fornire informazioni ai produttori inseriti nel campione. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (273) In mancanza delle informazioni richieste, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti a questo aspetto dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto informato il governo della RPC che avrebbe potuto dover ricorrere ai dati disponibili a norma dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base per esaminare l'esistenza e la portata delle presunte sovvenzioni concesse mediante finanziamenti agevolati, compresa l'emissione di obbligazioni verdi e di titoli garantiti da attività.

3.3.1.2. Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base in relazione ai fattori produttivi

- (274) Al fine di ottenere le informazioni necessarie dai fornitori indipendenti di fattori produttivi (parti, componenti e materie prime) situati in Cina in modo efficace e per comodità amministrativa, la Commissione ha chiesto al governo della RPC di trasmettere un questionario specifico a coloro che forniscono fattori produttivi ai produttori esportatori inseriti nel campione, come comunicato al governo della RPC dai produttori esportatori inseriti nel campione.

⁽¹⁰²⁾ Legge della Repubblica popolare cinese sulla regolamentazione e sulla vigilanza nel settore bancario, decreto n. 58 del presidente della Repubblica popolare cinese, 31 ottobre 2006.

- (275) Il governo della RPC ha ritenuto che la richiesta avanzata dalla Commissione nei suoi confronti di trasmettere il questionario specifico violasse gli articoli 12.1 e 12.9 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Ha ritenuto che l'obbligo di condurre l'inchiesta e raccogliere informazioni presso i fornitori di fattori produttivi incombesse all'autorità incaricata dell'inchiesta e che non fosse possibile chiedere al governo della RPC di trasmettere i questionari a entità commerciali indipendenti partendo dal presupposto che si tratti di enti pubblici. Ha sostenuto che tale approccio presuntivo è incompatibile con l'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. Il governo della RPC ha inoltre asserito che la Commissione aveva già accesso all'elenco dei fornitori dei produttori esportatori inseriti nel campione e che avrebbe potuto inviare loro i questionari direttamente.
- (276) Il governo della RPC ha inoltre affermato che ai fornitori di fattori produttivi non è stata data adeguata notifica delle informazioni loro richieste, non hanno avuto a disposizione 30 giorni per fornire dette informazioni e non hanno avuto neppure ampia possibilità di presentare in forma scritta le informazioni pertinenti ai sensi dell'articolo 12.1 dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.
- (277) Ha inoltre sostenuto che i fornitori potrebbero essere scoraggiati dal presentare le loro risposte, contenenti informazioni riservate, tramite il governo della RPC, e che il questionario non conteneva istruzioni relative alla presentazione di una versione non riservata.
- (278) A tale riguardo, la Commissione ha osservato che il questionario inviato al governo della RPC conteneva istruzioni con cui si chiedeva di fornire elementi di prova del fatto di aver effettivamente trasmesso il questionario ai fornitori di fattori produttivi. Il governo della RPC non ha fornito tali elementi di prova nella sua risposta al questionario. In assenza di tali elementi di prova, la Commissione ha ritenuto che le argomentazioni riguardanti gli aspetti pratici del questionario da inviare ai fornitori di fattori produttivi non fossero pertinenti.
- (279) Il governo della RPC non ha fornito un quadro di sintesi contenente i nominativi e l'assetto proprietario dei fornitori cinesi di fattori produttivi oggetto dell'inchiesta, sostenendo che si trattava di informazioni riservate o che le informazioni non erano disponibili. Inoltre il governo della RPC non ha fornito informazioni dettagliate sulla maggior parte delle caratteristiche del mercato interno in Cina per i fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria, tra cui: la quota di imprese di proprietà dello Stato nella produzione nazionale e nel consumo interno, le dimensioni del mercato interno, le politiche dei prezzi dello Stato e/o delle imprese di sua proprietà, i prezzi reali dei fattori produttivi nel mercato interno e le statistiche.
- (280) Non avendo ricevuto informazioni dal governo della RPC in merito a tutti gli elementi succitati, tra cui la struttura del mercato interno, i meccanismi di fissazione dei prezzi e i prezzi stessi, nonché la partecipazione azionaria delle società, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti ai fini dell'inchiesta.
- (281) Nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 28 della Commissione, il governo della RPC ha contestato l'applicazione dei dati disponibili.
- (282) Per quanto riguarda le informazioni su parti, componenti e materie prime di vario tipo, il governo della RPC ha ribadito che non disponeva di informazioni sui fornitori di parti e componenti, che non aveva alcun controllo sui fornitori, che era impossibile costringerli a collaborare e che è la Commissione a doversi occupare delle richieste. Ha inoltre sostenuto che le informazioni richieste dalla Commissione erano troppo estese, non necessarie ai fini dell'inchiesta e che l'ambito dell'inchiesta era stato illegittimamente ampliato. Analogamente, per quanto riguarda le informazioni sulla China Battery Industry Association ("CBIA"), ha altresì affermato di non avere alcun controllo sulla CBIA, la quale non è formalmente affiliata al governo della RPC, e che la Commissione dovrebbe presentare le proprie richieste direttamente all'associazione.
- (283) Infine, per quanto riguarda le informazioni sulla produzione, sul consumo, sulla struttura del mercato dei fornitori nazionali e sull'elasticità, il governo della RPC ha affermato che di non disporre di tali dati.
- (284) La Commissione ha osservato che è suo compito determinare quali informazioni sono ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta e non spetta a una parte procedere a tale determinazione. La Commissione non può neppure accogliere l'argomentazione secondo cui la richiesta di informazioni è troppo estesa in quanto, tenuto conto del numero di fornitori e dei fattori produttivi interessati, le informazioni necessitano, per definizione, della raccolta di una grande quantità di dati. Inoltre, per quanto riguarda l'argomentazione secondo cui il governo della RPC non ha alcun controllo sui fornitori e quindi non può costringerli a collaborare, la Commissione ha fatto riferimento ai motivi illustrati al considerando 278, in base ai quali ha considerato tali argomentazioni non pertinenti.

- (285) In merito all'argomentazione relativa all'estensione dell'ambito di applicazione, la Commissione ha osservato che questo particolare regime faceva già parte della nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, era stato incluso nell'avviso di apertura e nelle consultazioni con il governo della RPC. Pertanto le informazioni richieste non sono mai andate al di là dell'ambito di applicazione originario.
- (286) La Commissione ha osservato in primo luogo che il governo della RPC non ha contestato il fatto di non aver fornito informazioni in merito a nessun'altra delle associazioni per le quali la Commissione le aveva richieste, segnatamente CBI, China non-ferrous metal fabrication Industry Association ("CNFA"), China Industrial Association of Power Sources ("CIAPS"), China Photovoltaic Industry Association ("CPIA"), China Nonferrous Metals Industry Association ("CNMIA") e China Nonferrous Metals Processing Industry Association ("CNMPIA"). Inoltre, come illustrato al considerando 278, il governo della RPC non ha fornito elementi di prova di aver trasmesso i questionari ai fornitori o alla CBI. L'assenza di tali elementi di prova solleva preoccupazioni in merito alla collaborazione all'inchiesta. La Commissione non può accettare neppure l'argomentazione secondo la quale il governo della RPC non disponeva di alcuna informazione sulla struttura dei mercati dei fornitori nazionali. Come descritto nella sezione 3.7.2, la Commissione ha accertato che lo Stato detiene quote presso diversi fornitori di batterie e litio. Pertanto, per i motivi illustrati al considerando 268, lo Stato dispone di numerosi mezzi per raccogliere informazioni sulle imprese partecipate dallo Stato. Inoltre, come dimostrato dal ruolo diretto della CBI e della CIAPS sui mercati dei fornitori, lo Stato dispone di vari altri strumenti per raccogliere dati relativi a tutti i soggetti statali e altre entità che operano sui mercati dei fornitori. Infine, la raccolta di statistiche generali su consumo, produzione, struttura del mercato e prezzi è inerente alle funzioni tipicamente esercitate da uno Stato sovrano. Non avendo ricevuto informazioni dal governo della RPC in merito agli elementi summenzionati, la Commissione ha pertanto concluso di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti ai fini dell'inchiesta e di doversi basare sui dati disponibili per le proprie conclusioni sui fattori produttivi.
- 3.3.1.3. Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base in relazione alla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove
- (287) La Commissione ha chiesto al governo della RPC di compilare un questionario con domande specifiche relative alla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione del regime relativo ai veicoli alimentati da energie nuove. Nella sua risposta il governo della RPC non ha fornito le informazioni di base richieste su diversi elementi, quali la preparazione, il monitoraggio e l'attuazione del regime, nonché le stime del numero di veicoli cui si applicava tale regime.
- (288) Il governo della RPC non ha divulgato documenti preparatori (fattibilità, risultati attesi), né documenti intermedi o finali (valutazione dei risultati, impatto sullo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, ripartizione dei vantaggi tra produttori e consumatori). Non ha indicato né illustrato i tipi di documenti tenuti dalle autorità competenti in merito al programma.
- (289) Analogamente, il governo della RPC non ha fornito il calendario dei pagamenti del governo per i veicoli elettrici a batteria venduti durante il periodo dell'inchiesta. Inoltre non ha fornito gli importi totali delle sovvenzioni trasferite in relazione alle domande riguardanti i veicoli elettrici a batteria negli ultimi quattro anni. Non ha neanche comunicato su quale base la sovvenzione per veicolo era stata ridotta nel corso degli anni, né ha fornito il numero di veicoli elettrici a batteria per cui sono state trasferite sovvenzioni a partire dal 2018. Inoltre il governo della RPC non è stato in grado di spiegare la procedura per richiedere i fondi nel caso dei veicoli elettrici a batteria importati.
- (290) Il governo della RPC non è stato inoltre in grado di comunicare quanto segue: i) tabelle annuali consolidate indicanti gli importi versati per produttore estero e per modello importato negli ultimi quattro anni; ii) richieste di istruzioni da parte di società straniere in merito alla liquidazione della domanda di fondi di sovvenzione fiscale nel periodo 2020-2023; iii) il numero di veicoli elettrici a batteria importati per i quali sono stati trasferiti fondi durante il periodo dell'inchiesta o negli anni precedenti.
- (291) Infine, il governo della RPC non ha spiegato se esistano regimi analoghi a livello centrale o provinciale.
- (292) Non avendo ricevuto informazioni dal governo della RPC in merito a tutti gli elementi succitati, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti ai fini dell'inchiesta.

- (293) Nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 28 della Commissione, il governo della RPC ha contestato l'applicazione dei dati disponibili.
- (294) Il governo della RPC ha asserito di non avere accesso alle informazioni relative agli studi di fattibilità, ai risultati attesi, né a documenti intermedi o a documenti finali.
- (295) Il governo della RPC ha inoltre affermato che le informazioni riguardanti il calendario dei pagamenti del governo per i veicoli elettrici a batteria venduti durante il PI, la natura dei documenti tenuti dai governi interessati in relazione al programma, il numero di veicoli elettrici a batteria per cui sono state trasferite sovvenzioni e le vendite dichiarate di detta tipologia di veicoli non sono pertinenti e non sono necessarie ai fini della presente inchiesta.
- (296) Per quanto riguarda le informazioni sugli importi versati ai produttori esteri per modello nell'ambito del programma, il governo della RPC ha affermato che non disponeva di tali informazioni e che erano inutili e non pertinenti ai fini della presente inchiesta.
- (297) La Commissione ha osservato che era assolutamente improbabile che il governo della RPC non avesse conservato informazioni riguardanti gli studi di fattibilità o i risultati attesi di un programma in vigore da diversi anni, che era stato oggetto di molteplici revisioni e adeguamenti sulla base di valutazioni e che, soprattutto, aveva interessato importi significativi del bilancio centrale gestito dal governo della RPC. Per tali rivalutazioni dovrebbero essere necessarie alcune informazioni sui risultati attesi e sulle imprese che beneficiano dei programmi. Pertanto la Commissione, nella misura in cui le informazioni sono ritenute necessarie per giungere alle sue conclusioni, può utilizzare i dati disponibili, se del caso.
- (298) Per quanto riguarda la pertinenza delle informazioni, la Commissione ha osservato che è suo compito determinare quali informazioni sono ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta e non spetta a una parte procedere a tale determinazione. Inoltre il regime di pagamento del governo ai produttori di veicoli elettrici a batteria sulla base delle vendite realizzate di detti veicoli, gli importi versati ai produttori nazionali rispetto a quelli esteri e le registrazioni relative a tali esborsi presentano un nesso diretto con il presunto regime di sovvenzioni, ai fini del calcolo della sovvenzione e della determinazione della specificità, tra gli altri elementi. Le informazioni richieste sono dunque pertinenti e necessarie affinché la Commissione possa valutare adeguatamente il regime.
- (299) La Commissione ha pertanto concluso di doversi basare sui dati disponibili per le sue conclusioni relative alla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione del regime relativo ai veicoli alimentati da energie nuove.
- 3.3.1.4. Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base in relazione ai sussidi /ad altri programmi di sovvenzione, compresi i regimi delle amministrazioni statali/regionali/locali
- (300) La Commissione ha chiesto al governo della RPC di fornire informazioni sui regimi di sovvenzione a livello nazionale, provinciale o comunale che hanno conferito un vantaggio ai produttori/agli esportatori del prodotto oggetto dell'inchiesta negli ultimi tre anni civili prima del periodo dell'inchiesta e durante il periodo dell'inchiesta. Sebbene non abbia fornito alcuna informazione al riguardo, è emerso che il governo della RPC non ha contattato alcuna autorità subcentrale, a livello provinciale o comunale, per raccogliere le informazioni richieste.
- (301) Nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 28 della Commissione, il governo della RPC ha contestato l'applicazione dei dati disponibili.
- (302) Il governo della RPC ha affermato di non aver monitorato i sussidi ricevuti dalle società da parte delle amministrazioni subcentrali. Ha inoltre sostenuto che il carattere non specifico della richiesta della Commissione rendeva oneroso per il governo della RPC raccogliere numerose informazioni da tutte le province e i comuni della Cina. Infine, ha affermato che i produttori esportatori cinesi avevano fornito la documentazione pertinente.
- (303) La Commissione ha osservato che era improbabile che il governo della RPC non avesse conservato informazioni o non avesse l'autorità di chiedere alle province e ai comuni informazioni sul trasferimento di denaro da parte del governo della RPC o per suo conto. Tali informazioni includono dettagli quali i motivi di tali trasferimenti di denaro, gli importi in questione e i destinatari delle erogazioni. Pertanto la Commissione, nella misura in cui le informazioni sono ritenute necessarie per giungere alle sue conclusioni, può utilizzare i dati disponibili, se del caso.

- (304) La Commissione ha inoltre osservato che le richieste di informazioni contenute nel questionario e nelle lettere di richiesta di maggiori informazioni erano dettagliate e specifiche. Analogamente, la Commissione ha ricordato che il governo della RPC è direttamente coinvolto nei regimi in quanto controlla il quadro giuridico, il processo decisionale, l'erogazione e la concezione del programma di sussidi. Di conseguenza il governo della RPC non può delegare l'intera responsabilità di fornire informazioni ai produttori inseriti nel campione.
- (305) Non avendo ricevuto informazioni dal governo della RPC in merito agli elementi summenzionati, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti ai fini dell'inchiesta e di doversi basare sui dati disponibili per le proprie conclusioni relative ai sussidi /ad altri programmi di sovvenzione, compresi i regimi statali/regionali/locali.

3.3.1.5. Regime di esenzione dall'imposta sugli acquisti

- (306) La Commissione ha chiesto al governo della RPC di compilare un questionario con domande specifiche relative al regime di esenzione dall'imposta sugli acquisti. Nella sua risposta al questionario, il governo della RPC non ha fornito le informazioni di base richieste in ambiti quali la preparazione, il monitoraggio e l'attuazione del regime, nonché le stime del numero di veicoli cui si applicava tale regime.
- (307) Per quanto riguarda la preparazione e il monitoraggio del programma, il governo della RPC non ha fornito un'analisi dei risultati attesi. Il governo della RPC non ha inoltre indicato e illustrato i tipi di documenti tenuti dalle autorità competenti (ad esempio, documenti contabili, fascicoli specifici sulle società, banche dati, autorizzazioni di bilancio, ecc.). Inoltre il governo della RPC non ha comunicato l'importo delle imposte non riscosse nell'ambito di tale regime. Il governo della RPC non ha neanche fornito documenti intermedi, tra cui risultati di valutazioni, la valutazione d'impatto sullo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria e la ripartizione dei vantaggi tra produttori e consumatori. Analogamente, il governo della RPC non è stato in grado di comunicare le vendite di veicoli elettrici a batteria importati inclusi nel repertorio che erano ammissibili al programma.
- (308) Per quanto riguarda il repertorio dei modelli di veicoli alimentati da energie nuove esentati dall'imposta sull'acquisto di veicoli, il governo della RPC non ha fornito risposte in merito i) ai criteri di ammissibilità, ii) ai documenti informativi per i modelli respinti e alle domande relative ai modelli, e iii) alle comunicazioni ricevute dai produttori sulle loro domande. In particolare, il governo della RPC non ha fornito spiegazioni o elementi di prova a sostegno del criterio in base al quale le domande di inclusione dei veicoli nel programma sono state accettate o respinte. Inoltre il governo della RPC non ha fornito documenti informativi per i modelli respinti, né ha fornito le domande relative ai modelli e i documenti inviati ai produttori in merito al rifiuto di tali modelli.
- (309) Analogamente, il governo della RPC non ha fornito informazioni sul volume dei veicoli elettrici a batteria immatricolati in Cina. Inoltre il governo della RPC non ha fornito informazioni sul volume dei veicoli elettrici a batteria importati immatricolati durante il periodo dell'inchiesta o i periodi precedenti. Il governo della RPC non ha neanche fornito informazioni sul volume di immatricolazioni dei veicoli alimentati da energie nuove o dei veicoli elettrici a batteria per marchio, modello e luogo di immatricolazione. Infine, il governo della RPC non ha fornito alcuna ricerca da utilizzare come riferimento per quanto riguarda l'elasticità dei prezzi in Cina.
- (310) Non avendo ricevuto informazioni dal governo della RPC in merito ad alcuno degli elementi succitati, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni fondamentali pertinenti ai fini dell'inchiesta.
- (311) Nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 28 della Commissione, il governo della RPC ha contestato l'applicazione dei dati disponibili sostenendo che non disponeva di alcuna delle informazioni richieste.
- (312) Il governo della RPC ha inoltre dichiarato che le informazioni relative al volume delle immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria non erano pertinenti ai fini dell'inchiesta.

- (313) La Commissione ha osservato che è altamente improbabile che il governo della RPC non disponga di informazioni sul numero di veicoli elettrici a batteria immatricolati in Cina durante un determinato periodo, in particolare se si considera che i veicoli elettrici a batteria beneficiano di condizioni speciali al momento dell'immatricolazione, che devono essere valutate, controllate e monitorate dal governo della RPC. In Cina durante la procedura di acquisto, immatricolazione e ottenimento di un numero di targa per un veicolo, i proprietari dei veicoli devono presentare alle autorità competenti in materia di circolazione tutta una serie di documenti. Fin dall'acquisto, gli acquirenti di veicoli sono tenuti a rispettare la normativa in materia di imposte sugli acquisti presentando una dichiarazione relativa all'imposta sull'acquisto di veicoli. Nella dichiarazione sono richieste informazioni dettagliate, compreso il numero di identificazione del veicolo, che identifica in modo univoco il modello del veicolo e alcune delle sue caratteristiche. Inoltre i veicoli immatricolati in Cina devono essere sottoposti a una procedura di immatricolazione presso l'autorità cinese competente in materia di circolazione, che comprende l'identificazione del tipo e del modello di veicolo. Analogamente, le targhe possono essere collegate a veicoli specifici.
- (314) È altrettanto improbabile che il governo della RPC non conservi alcuna documentazione scritta relativa al rifiuto di includere modelli nel repertorio, in particolare quando la procedura per l'inserimento nel repertorio comporta la presentazione di un'ingente quantità di dati da parte dei produttori e implica la valutazione di diversi servizi tecnici all'interno del governo della RPC. La Commissione ha inoltre osservato che è improbabile che il governo della RPC non sia a conoscenza della stima del mancato gettito fiscale dovuto a un regime esistente da tempo. Si tratta infatti di un programma che ha un impatto diretto sul bilancio e che può potenzialmente comportare una rinuncia alla riscossione di entrate pari a centinaia di miliardi di CNY all'anno.
- (315) Pertanto la Commissione, nella misura in cui le informazioni sono ritenute necessarie per giungere alle sue conclusioni, si è basata su fonti pubblicamente disponibili.
- (316) Per quanto riguarda la pertinenza delle informazioni, la Commissione ha osservato che è suo compito determinare quali informazioni sono ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta e non spetta a una parte procedere a tale determinazione. Inoltre, l'immatricolazione dei veicoli elettrici a batteria è direttamente collegata al presunto regime di sovvenzioni e pertanto le informazioni richieste erano pertinenti e necessarie affinché la Commissione potesse valutare adeguatamente il regime.
- (317) Sebbene, come indicato nella sezione 3.9, la Commissione abbia deciso in via provvisoria di non formulare risultanze su questo regime, si riserva il diritto di indagare ulteriormente sulla compensabilità del programma. Di conseguenza la Commissione potrebbe doversi basare sui dati disponibili per le sue conclusioni relative al regime di esenzione dall'imposta sugli acquisti, qualora raccolga elementi sufficienti per concludere che tale regime è compensabile.

3.3.2. *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base per quanto riguarda il gruppo SAIC*

- (318) Il gruppo SAIC ha inizialmente collaborato con la Commissione rispondendo al questionario. In particolare, le sue entità collegate, tra cui sei produttori di veicoli elettrici a batteria, hanno risposto al questionario. Tali risposte presentavano tuttavia notevoli carenze e il 12 dicembre 2023 la Commissione ha informato il gruppo SAIC della sua intenzione di applicare l'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni non fornite prima delle visite di verifica, e del fatto che, in assenza di tali informazioni, le sue conclusioni potevano basarsi sui dati disponibili. Le informazioni mancanti riguardavano, tra l'altro, i costi di produzione, dati dettagliati sugli acquisti dei principali fattori produttivi e l'assenza di risposte al questionario da parte di società collegate coinvolte in attività relative al prodotto oggetto dell'inchiesta per cui era stata richiesta una risposta al questionario.
- (319) Il gruppo SAIC non ha fornito le informazioni mancanti, adducendo come motivazione l'elevato numero di società collegate del gruppo e il fatto che l'applicazione dei "dati disponibili" non rispecchierebbe adeguatamente il suo elevato livello di collaborazione fino a quel momento dell'inchiesta. Ha affermato che l'elevato numero di risposte incomplete era dovuto alla quantità, spesso ingiustificata, di informazioni richieste dalla Commissione e all'elevato onere in termini di coordinamento necessario tra le numerose società collegate.

- (320) La mancanza di collaborazione è stata confermata sia prima, che durante e dopo le visite di verifica, in quanto non sono state fornite informazioni fondamentali tra cui, tra l'altro, i costi di produzione, le distinte dei materiali, le specifiche dei prodotti compresa la composizione chimica della materia prima acquistata dai fornitori, l'elenco giustificativo delle singole operazioni d'acquisto per i fornitori e le informazioni relative ai sussidi ricevuti. La Commissione ha spiegato al gruppo SAIC che tali informazioni sono state ritenute necessarie per giungere a risultanze concrete in merito alle sovvenzioni ricevute mediante una serie di misure di sostegno. È inoltre emerso che anche altre società collegate non avevano risposto al questionario, sebbene avrebbero dovuto farlo in considerazione delle attività da loro svolte.
- (321) La Commissione ha constatato che l'assenza di tali informazioni necessarie ha ostacolato l'inchiesta. Il 23 aprile 2024 il gruppo SAIC è stato pertanto debitamente informato delle conseguenze di una collaborazione solo parziale all'inchiesta e dell'intenzione della Commissione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni non presentate o le informazioni che non potevano essere verificate. La Commissione ha invitato la società a presentare osservazioni.
- (322) Il 30 aprile 2024 la Commissione ha ricevuto osservazioni dal gruppo SAIC. Il gruppo SAIC ha espresso disaccordo con la valutazione della Commissione circa il livello generale di collaborazione dimostrata dalle varie entità che fanno parte del gruppo e ha presentato diverse argomentazioni che portavano a concludere che l'intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base non era giustificata.

3.3.2.1. Asserzione del gruppo SAIC secondo cui i criteri giuridici per l'applicazione dell'articolo 28 del regolamento di base non sono stati rispettati

- (323) Il gruppo SAIC ha dichiarato che alcuni aspetti della valutazione della Commissione ai fini dell'applicazione dell'articolo 28 del regolamento di base non presentavano correttamente i fatti in questione e ha ribadito di aver collaborato all'inchiesta con la massima diligenza. Il gruppo SAIC ha spiegato che, nei casi in cui non ha potuto fornire le informazioni richieste, o ha potuto fornirle solo parzialmente, ha fornito "documenti alternativi" per agevolare l'inchiesta della Commissione.
- (324) A tale riguardo, il gruppo SAIC ha fatto riferimento all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base, nonché alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea ⁽¹⁰³⁾, sostenendo che anche le risposte incomplete o altrimenti carenti dovrebbero essere accettate.
- (325) Il gruppo SAIC ha messo in evidenza una constatazione della Corte in una causa ⁽¹⁰⁴⁾ in cui asseriva che *"la nozione di 'informazioni necessarie' rinvia alle informazioni in possesso delle parti interessate che le istituzioni dell'Unione chiedono loro di fornire per elaborare le conclusioni necessarie nell'ambito dell'inchiesta antidumping"*. Nella stessa causa ⁽¹⁰⁵⁾, la Corte ha constatato che *"grava su tali istituzioni l'onere di stabilire la prova dell'esistenza di un dumping, di un danno e di un nesso di causalità tra le importazioni oggetto del dumping e tale pregiudizio e, pertanto, anche il carattere 'necessario' di un'informazione per trarre le debite conclusioni nell'ambito dell'inchiesta antidumping"*.
- (326) Alla luce delle constatazioni della Corte, il gruppo SAIC ha ritenuto che *"a causa della natura estremamente complessa della presente inchiesta (sia per quanto riguarda l'ampia portata delle informazioni richieste e il gran numero di società tenute a fornirle, sia per il breve tempo a disposizione per fornire dette informazioni), la Commissione non dovrebbe applicare i suddetti criteri in modo troppo rigoroso alle informazioni presentate"* e *"qualora le informazioni siano ritenute carenti, l'uso dei dati disponibili dovrebbe essere strettamente limitato alle finalità relative a dette informazioni e, in ogni caso, i dati dovrebbero essere verificati in relazione ad altre fonti obiettive, in piena conformità all'articolo 28, paragrafo 5, del regolamento di base"*.

⁽¹⁰³⁾ Cfr. la causa T-413/13, *City Cycle Industries/Consiglio*, EU:T:2015:164, punto 120; la causa T-633/11, *Guangdong Kito Ceramics e a./Consiglio*, EU:T:2014:271, punto 100; la relazione dell'organo d'appello dell'OMC, US — Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, adottata il 23 agosto 2001, punto 81, e la causa C-61/16 P, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd*, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

- (327) La Commissione ha ricordato che gli altri gruppi inseriti nel campione hanno di fatto fornito le informazioni richieste, di cui il gruppo SAIC poteva quindi prontamente disporre. Il gruppo SAIC ha pertanto scelto di non fornire le informazioni richieste, come emerge dall'elenco dei documenti non presentati che è stato sottoscritto e approvato dal gruppo durante la verifica. Tale elenco dimostra che il gruppo ha ostacolato l'inchiesta scegliendo consapevolmente di non agire con la massima diligenza. Le informazioni sono state altresì ritenute necessarie per giungere a conclusioni adeguate nell'ambito dell'inchiesta sulle sovvenzioni e, a tale riguardo, in linea con le constatazioni della Corte. Inoltre tutte le informazioni pertinenti fornite dal gruppo SAIC come "documenti alternativi", comprese quelle carenti, sono state adeguatamente prese in considerazione, laddove verificabili. La Commissione si è avvalsa dei dati disponibili, compresi quelli provenienti da fonti indipendenti, come indicato nella sezione 3.3, per quanto riguarda i prestiti agevolati, l'assicurazione del credito all'esportazione, le esenzioni dall'imposta sugli acquisti, i fattori produttivi e la politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove solo quando le informazioni presentate erano chiaramente carenti (ed elencate negli allegati firmati congiuntamente delle relazioni sulle verifiche in loco) e la Commissione disponeva di elementi sufficienti per trarre conclusioni in merito a tali regimi. Non è corretto presumere che la Commissione abbia applicato in modo troppo rigoroso i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base.
- (328) Dato che il gruppo SAIC ha affermato nelle sue osservazioni che *"dovrebbe essere dato il beneficio del dubbio alle informazioni contenute nel fascicolo così come sono state fornite"*, la Commissione, nella divulgazione dei fatti e delle considerazioni principali al produttore esportatore inserito nel campione, ha spiegato di aver utilizzato, avvalendosi dei dati disponibili ai sensi dell'articolo 28 del regolamento di base, le informazioni fornite dal gruppo SAIC nella massima misura possibile e, solo in assenza di tali informazioni verificate, di aver fatto ricorso a fonti pubbliche indipendenti. L'argomentazione secondo cui i criteri giuridici per l'applicazione dell'articolo 28 del regolamento di base non sarebbero stati rispettati è stata pertanto respinta.

3.3.2.2. Richieste di informazioni riguardanti i fornitori collegati

- (329) Come indicato ai considerando 318 e 319, durante l'inchiesta sono state individuate diverse società collegate non dichiarate per le quali il gruppo SAIC non ha risposto al questionario. Queste "nuove" società sono risultate collegate e coinvolte in diversi rapporti contrattuali di rilievo riguardanti attività quali la fornitura di fattori produttivi, capitale, prestiti, garanzie e altri tipi di finanziamento all'interno del gruppo SAIC. Il gruppo SAIC ha ripetutamente respinto le richieste della Commissione di compilare un questionario, sostenendo che si trattava di una violazione dei propri diritti fondamentali, senza tuttavia fornire argomentazioni fondate.
- (330) Nelle sue osservazioni il gruppo SAIC ha sostenuto che tali società collegate non potevano o non erano tenute a collaborare all'inchiesta e che, in ogni caso, il ricorso all'articolo 28 del regolamento di base nei confronti di tali società non era giustificato o avrebbe dovuto essere rigorosamente limitato. I motivi addotti dal gruppo SAIC erano legati a diversi fattori quali:
- valore delle operazioni della società collegata molto basso all'interno del fatturato del gruppo SAIC (meno dell'1 %);
 - assenza di partecipazioni o di un controllo significativo sulle società collegate, il che è stato confermato dal fatto che tali società si sono rifiutate di aderire alla richiesta di collaborazione presentata dal gruppo SAIC o di fornire documenti riservati nei quali le società in questione sono parti in causa;
 - le attività commerciali delle società collegate non erano trattate né nelle istruzioni relative al questionario per i produttori esportatori né nella nota esplicativa⁽¹⁰⁶⁾ pubblicata dalla Commissione il 17 novembre 2023.
 - Volume di produzione risultante da un contratto in conto lavorazione già trattato nella risposta del gruppo SAIC.
 - La presunta società collegata non presentava operazioni relative ad attività di R&S né contratti di R&S in corso di validità con il gruppo SAIC durante il periodo dell'inchiesta.
 - Una società presumibilmente collegata era la beneficiaria, ma non la titolare di un diritto di uso dei terreni.

⁽¹⁰⁶⁾ Nota al fascicolo: società collegate tenute a rispondere al questionario. (t23.005730)

- (331) La Commissione ha convenuto che, in linea con la nota di chiarimento di cui sopra, una società collegata con un valore delle operazioni molto basso, che rappresenta meno dell'1 % degli acquisti del gruppo SAIC, poteva effettivamente essere esonerata dal fornire una risposta al questionario nella presente inchiesta. La Commissione si è tuttavia riservata il diritto di applicare l'articolo 28 del regolamento di base alle parti fornite da tale società collegata al gruppo SAIC in quanto non era stata in grado di verificare tali informazioni.
- (332) La Commissione ha osservato che il fornitore collegato in questione e il gruppo SAIC gestivano congiuntamente una società che si occupava di sviluppo, produzione e vendita di celle, moduli e pacchi di batterie e che erano pertanto partner commerciali giuridicamente riconosciuti. Essi sono pertanto considerati collegati ai sensi dell'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, il che giustifica l'obbligo giuridico di presentare una risposta al questionario sulle sovvenzioni in qualità di parte collegata, come da istruzioni relative al questionario e successiva corrispondenza. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.
- (333) Il gruppo SAIC ha sostenuto che la Commissione dovrebbe riesaminare la sua valutazione e astenersi dall'applicare l'articolo 28 del regolamento di base alle società che hanno rifiutato di divulgare i legami finanziari o contrattuali e gli accordi di joint venture e, in tali casi, utilizzare solo le informazioni pubblicamente disponibili in linea con l'articolo 28, paragrafo 5, del regolamento di base. La Commissione ha ripetutamente spiegato al gruppo SAIC che il fatto che determinate informazioni fossero considerate "*segreti commerciali fondamentali*" non era pertinente in considerazione del trattamento riservato concesso per qualsiasi informazione presentata nel quadro di procedimenti antisovvenzioni a norma dell'articolo 29 del regolamento di base. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (334) Il gruppo SAIC ha sostenuto che la Commissione non ha spiegato adeguatamente il motivo per cui alcune società collegate avrebbero dovuto compilare un questionario. Tuttavia, nella sua seconda richiesta, la Commissione ha spiegato che, in base alle informazioni disponibili nel fascicolo (organigramma dal quale si evince un importante ruolo finanziario e/o di controllo da parte delle società collegate), tali società erano collegate in quanto sembravano essere coinvolte nella fornitura di capitale, prestiti o altri tipi di finanziamento all'interno del gruppo SAIC. Tuttavia, dopo aver ricevuto una seconda risposta negativa alla sua richiesta da parte del gruppo SAIC, la Commissione non ha presentato un'ulteriore richiesta e ha informato il gruppo SAIC delle conseguenze dell'omessa collaborazione il 23 aprile 2024.
- (335) Il gruppo SAIC ha rifiutato di fornire una risposta al questionario in merito a una società collegata della quale, nel corso di una delle visite di verifica, era stato constatato il coinvolgimento in un contratto in conto lavorazione. Sebbene abbia riconosciuto che tale società collegata era coinvolta nella fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta, il gruppo SAIC ha anche dichiarato che la Commissione avrebbe dovuto "*confermare*" che era necessaria una risposta al questionario. Tale osservazione ha dimostrato la mancanza di collaborazione da parte del gruppo SAIC, il quale ha infine sostenuto che l'eventuale ricorso all'articolo 28 in relazione a tale società collegata dovrebbe essere limitato a elementi non collegati alle sovvenzioni. L'argomentazione è stata respinta.
- (336) L'esistenza di tali società collegate è di fatto emersa dalle informazioni fornite nella comunicazione iniziale di informazioni prima della presentazione delle risposte al questionario, dalle risposte al questionario oppure in maniera casuale durante le visite di verifica in loco. Tali società collegate erano fornitori o clienti del gruppo SAIC e spesso sembravano essere coinvolte in attività relative al prodotto oggetto dell'inchiesta, in qualità di istituto di ricerca, fornitore di parti e componenti elencati nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, società logistiche, ecc. Data la natura delle loro attività, avrebbero dovuto fornire una risposta al questionario che consentisse alla Commissione di verificare le informazioni e infine richiedere ulteriori elementi di prova.

3.3.2.3. Informazioni non fornite dal gruppo SAIC e altri documenti non divulgati prima e durante le visite di verifica in loco

- (337) Nelle sue osservazioni, il gruppo SAIC ha sostenuto che, a seguito delle lettere in cui si richiedeva un gran numero di informazioni inviate dalla Commissione, alcune informazioni erano state poi effettivamente fornite e avevano potuto essere interamente verificate durante le visite di verifica in loco. Tuttavia il gruppo SAIC ha fatto riferimento solo alle informazioni relative all'esenzione dall'imposta sugli acquisti e sul consumo per i clienti nazionali, riconoscendo in tal modo che tutte le altre informazioni mancanti non erano state divulgate durante l'inchiesta. In effetti, dalle lettere di richiesta di maggiori informazioni sono emerse problematiche fondamentali che i singoli produttori appartenenti al gruppo SAIC hanno deliberatamente omesso di comunicare (informazioni nelle risposte al questionario riguardanti le previsioni di produzione e di vendita, il costo di produzione, l'esenzione dall'imposta sugli acquisti e sul consumo per le vendite sul mercato interno).

- (338) Il gruppo SAIC ha fornito una panoramica dei documenti non presentati prima e durante le visite di verifica in loco, chiedendo alla Commissione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base solo per i documenti che non sono stati forniti da singole entità. La Commissione ha riesaminato gli elenchi e confermato la propria posizione in merito agli elementi dell'elenco che erano stati trasmessi al gruppo SAIC per cui si era fatto ricorso ai dati disponibili, quali programmi di sussidi, fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, rinuncia alla riscossione di entrate mediante il regime di esenzione e di riduzione delle imposte e la concessione di finanziamenti agevolati (come obbligazioni e conferimenti di capitale) e risposte al questionario mancanti. L'argomentazione di non rifiutare le informazioni fornite per quanto riguarda gli elementi elencati di seguito è stata respinta.
- (a) *Distinta dei materiali relativa ai prodotti finiti e specifiche del prodotto fornito (ad esempio caratteristiche chimiche, composizione, ecc.).*
- (339) Le distinte dei materiali sono elenchi dettagliati di materie prime, componenti e istruzioni necessari per la fabbricazione di un prodotto. La Commissione ha ripetutamente spiegato al gruppo SAIC la loro importanza nell'ambito dell'inchiesta in quanto hanno consentito di individuare i principali componenti e materiali che compongono il prodotto finito e la relativa origine.
- (340) Nel caso in questione in materia di sovvenzioni, le distinte dei materiali erano importanti anche per individuare le parti utilizzate nell'assemblaggio del prodotto finito (veicoli elettrici a batteria o loro componenti quali batterie), i quantitativi utilizzati, le relative specifiche, il codice interno del materiale e di conseguenza il nominativo dei fornitori. Le distinte dei materiali hanno inoltre consentito di stabilire un nesso diretto con il costo di produzione, in quanto è stato possibile utilizzarle come base per il calcolo dei costi standard, dei costi effettivi e delle variazioni derivanti dalla differenza tra i due.
- (341) Il gruppo SAIC non ha fornito dati completi né in merito alle distinte dei materiali né ai costi di produzione e ha sostenuto che la distinta materiali non era necessaria ai fini delle inchieste antisovvenzioni, in quanto non riguardava nessuno degli elementi necessari per il calcolo del margine di sovvenzione. La Commissione ha espresso disaccordo con tale valutazione e ha confermato che tali informazioni erano necessarie per valutare la completezza e l'accuratezza delle informazioni relative al costo di produzione, ma anche alle parti e ai componenti più importanti.
- (342) Il gruppo SAIC ha riconosciuto che le informazioni relative alle specifiche del prodotto potevano essere fornite solo caso per caso e in maniera parziale. Inoltre il gruppo SAIC ha ritenuto che la Commissione avrebbe potuto utilizzare un approccio differente per riconciliare i dati forniti. Infatti, il gruppo SAIC ha ritenuto che la richiesta di uno stesso livello di informazioni relative alla distinta dei materiali di ciascuna entità rappresentasse un trattamento iniquo che violava la Carta dei diritti fondamentali, in quanto esistevano altri metodi per verificare le informazioni fornite nella tabella in merito alla fornitura di parti.
- (343) La Commissione ha sostenuto che nessuno dei fornitori di batterie collegati ha fornito i necessari documenti giustificativi richiesti dal gruppo incaricato dall'inchiesta, in particolare le relative specifiche. La Commissione ha innanzitutto ritenuto che le informazioni relative alla distinta dei materiali avrebbero dovuto essere fornite da ciascuna entità. Infatti, quando sono state loro richieste durante le visite di verifica in loco, le entità hanno confermato che, pur disponendo di tali informazioni, non potevano fornirle per vari motivi, principalmente legati all'accordo di riservatezza stipulato con i fornitori e ai segreti commerciali dell'impresa stessa. Inoltre la distinta materiali è stata effettivamente utilizzata dalle entità nella preparazione delle risposte al questionario al fine di determinare i fattori produttivi da comunicare e i fornitori corrispondenti che avrebbero dovuto rispondere al questionario. Questo è uno dei motivi che hanno indotto la Commissione a rinnovare la propria richiesta dopo la visita di verifica in loco. In effetti, contrariamente alle sue prassi abituali, la Commissione ha consentito a ciascuna entità di fornire le informazioni relative alla distinta dei materiali e alle specifiche di altre parti e materie prime fornite, riservandosi tuttavia il diritto di non tener conto di tali informazioni in quanto non era stato possibile verificarle in loco.
- (344) Come indicato in precedenza, il gruppo SAIC ha sostenuto che le caratteristiche chimiche e le specifiche delle celle di batteria e del sistema di batterie utilizzati da alcuni produttori potevano essere verificate senza utilizzare la distinta dei materiali o che le informazioni relative alle specifiche di alcune materie prime utilizzate da alcuni produttori di batterie potevano essere verificate senza ricorrere a una distinta dei materiali. In alcuni casi, il gruppo SAIC ha fornito informazioni relative alla distinta dei materiali nell'ambito dei documenti di verifica.

(345) Tuttavia il fatto che una società consenta alla Commissione di visionare una distinta dei materiali per un unico tipo di prodotto oggetto dell'inchiesta non può in alcun caso equivalere alla fornitura delle informazioni richieste. Oltre al fatto che le informazioni visionabili erano incomplete (solo un tipo di prodotto oggetto dell'inchiesta in alcuni casi eccezionali), il gruppo SAIC ha confermato di essersi rifiutato di fornire alla Commissione informazioni prontamente disponibili quando richiesto.

(346) La Commissione ha innanzitutto respinto l'argomentazione secondo cui le distinte dei materiali non erano pertinenti ai fini dell'inchiesta e non potevano avere alcuna incidenza sul calcolo dell'importo delle sovvenzioni. In secondo luogo, avendo individuato le batterie e altre materie prime quali fattori chiave che possono essere oggetto di sovvenzioni, in assenza di informazioni relative alla distinta dei materiali che avrebbero consentito alla Commissione di valutare la completezza, l'accuratezza e le specifiche delle parti fornite ai produttori inseriti nel campione, la Commissione ha deciso di utilizzare, come dato disponibile, altre fonti di informazioni relative alle materie prime.

(b) *Elenco delle singole operazioni d'acquisto per parti e componenti (registro contabile)*

(347) Nelle sue osservazioni sull'applicazione dell'articolo 28, il gruppo SAIC ha confermato che, per motivi di riservatezza, non è sempre stato in grado di fornire gli elenchi delle singole operazioni d'acquisto, in quanto tali elementi riguardavano i costi di produzione e rappresentavano pertanto segreti commerciali. Tuttavia, in alcuni casi, ha sostenuto che la tabella pertinente poteva essere verificata durante le visite di verifica in loco. Il gruppo SAIC ha affermato di aver presentato una sintesi completa delle informazioni richieste sotto forma di tabelle, che contenevano tutte le informazioni necessarie per il calcolo dell'importo delle sovvenzioni e che potevano essere verificate dalla Commissione durante le visite di verifica in loco. Tuttavia il gruppo SAIC ha potuto fornire solo una cattura di schermata delle informazioni fornite alla Commissione, in quanto la fonte di informazioni è rimasta riservata e non è stato possibile fornire l'elenco degli acquisti richiesto, sebbene fosse prontamente disponibile. Il gruppo SAIC ha concluso che in ogni caso le informazioni presentate soddisfacevano i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base.

(348) La Commissione ha dissentito con l'affermazione che le informazioni presentate soddisfacevano i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base. Non dare accesso diretto a determinati documenti e fornire catture di schermata o dati aggregati senza comunicare le pertinenti informazioni richieste non equivale in alcun caso alla fornitura delle informazioni richieste sotto forma di un documento atto a garantire che tali informazioni possano essere debitamente verificate. Le carenze nella fornitura dei dati effettivamente richiesti rendono difficile elaborare risultanze ragionevolmente accurate. Inoltre, dato che le informazioni erano prontamente disponibili, non si può ritenere che la parte abbia agito con la massima diligenza.

(349) La Commissione ha inoltre osservato che le informazioni relative agli acquisti non riflettevano il costo effettivo, bensì il costo standard (costo di bilancio registrato nella pianificazione delle risorse aziendali della società). Su tale base, e tenuto conto delle risultanze di cui sopra in merito alla distinta dei materiali, la Commissione non è stata in grado di verificare l'esattezza delle informazioni sulla quantità e sui costi relative a parti e componenti comunicate dai produttori del prodotto oggetto dell'inchiesta inseriti nel campione e ha pertanto respinto l'argomentazione secondo cui le informazioni presentate soddisfacevano i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base.

(c) *Accordo quadro di acquisto (versione integrale) per i fornitori di parti e componenti elencati nella tabella E-3-3 (a/b)*

(350) Nelle sue osservazioni, il gruppo SAIC ha dichiarato di aver riconciliato in loco, in un caso, un elenco delle singole operazioni con i propri documenti contabili. Ha sostenuto che per tale entità e per le altre entità produttrici, su richiesta durante le visite di verifica in loco, aveva fornito i documenti di acquisto pertinenti, tra cui fatture, ordini di acquisto, voci nei sistemi di pianificazione delle risorse aziendali sotto forma di documenti. In particolare, due fornitori di batterie hanno fornito i propri contratti con i clienti, vale a dire i fabbricanti di veicoli elettrici a batteria all'interno del gruppo, sotto forma di documenti di verifica. Il gruppo SAIC ha pertanto ritenuto che i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base fossero soddisfatti e che le informazioni dovessero essere prese pienamente in considerazione dalla Commissione.

(351) La Commissione ha respinto l'argomentazione secondo cui il gruppo SAIC aveva collaborato pienamente fornendo una serie di accordi quadro di acquisto. In effetti, lo stesso gruppo SAIC ha riconosciuto di non aver potuto fornire, a causa della presunta natura altamente riservata di tali documenti, alcun accordo quadro di acquisto completo per i fornitori di parti e componenti elencati nella sezione pertinente della risposta al questionario. Ciò è stato confermato anche dall'elenco dei documenti che non sono stati forniti né durante né dopo la visita di verifica, dato che non è stata fornita alcuna serie completa di documenti, compresi documenti quali contratti quadro e specifiche tecniche. La Commissione ha inoltre ricordato al gruppo SAIC che tali documenti avrebbero dovuto essere forniti nell'ambito della risposta al questionario iniziale. Dato il trattamento riservato concesso a qualsiasi informazione "sensibile" presentata nel quadro dei procedimenti antisovvenzioni, tale argomentazione era infondata. Considerando che tali documenti erano prontamente disponibili per il gruppo SAIC e avrebbero dovuto essere forniti nell'ambito della risposta al questionario, la Commissione ha ritenuto che il gruppo SAIC non avesse agito con la massima diligenza. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione secondo cui le informazioni presentate soddisfacevano i criteri di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base.

(d) *Elenco delle singole operazioni di vendita (2020-PI) in cui si individua il valore delle vendite, il volume delle vendite, la data, il modello, il numero di articolo, il codice abbreviato, il numero di identificazione del veicolo, il nominativo del cliente, il prezzo al dettaglio, il prezzo di vendita, il prezzo netto, il prezzo al netto dell'IVA, la quantità, operazione collegata/non collegata, prodotto oggetto dell'inchiesta/non oggetto dell'inchiesta*

(352) La Commissione ha ritenuto che mostrare file Excel ed estratti del registro contabile su uno schermo e fornire catture di schermata senza comunicare le informazioni sottostanti non potesse sostituire la fornitura dell'elenco completo delle singole operazioni di vendita al fine di consentire una completa riconciliazione dei dati inclusi nelle tabelle pertinenti.

(353) Nelle sue osservazioni, il gruppo SAIC ha asserito che la Commissione non ha tenuto conto della diversità dei sistemi contabili e finanziari esistenti all'interno del gruppo SAIC e che non era essenziale o necessario per la Commissione ricevere un elenco delle singole operazioni al fine di poter riconciliare completamente le tabelle relative alle vendite contenute nel questionario. La Commissione dovrebbe pertanto astenersi dal ricorrere all'articolo 28 in quanto alcune delle società sottoposte a verifica hanno presentato l'elenco delle singole operazioni tra i documenti di verifica e, in ogni caso, le informazioni fornite dalle diverse entità soddisfacevano le condizioni di cui all'articolo 28, paragrafo 3, del regolamento di base.

(354) La Commissione ha ritenuto che le informazioni fornite unicamente sotto forma di catture di schermata, in cui sono contenuti solo dati limitati o solo alcuni esempi, renderebbero impossibile verificare e riconciliare le cifre essenziali e ha pertanto respinto tale argomentazione. Non avendo ricevuto le informazioni dettagliate e avendo ottenuto solo catture di schermata, la Commissione non ha potuto verificare l'esattezza delle informazioni fornite, ad esempio se le singole operazioni di vendita riguardassero effettivamente il prodotto oggetto dell'inchiesta.

(e) *Accordi di joint venture*

(355) Nelle sue osservazioni, il gruppo SAIC ha confermato di non poter fornire le copie originali degli accordi di joint venture per alcune delle sue entità produttrici, sostenendo tuttavia che lo statuto rifletteva il contenuto di tali accordi di joint venture in quanto erano "ribaditi" al suo interno. Solo un'entità ha presentato l'accordo di joint venture nell'ambito della risposta al questionario iniziale.

(356) Come indicato in precedenza, la Commissione ha ripetutamente spiegato al gruppo SAIC che il fatto che determinate informazioni fossero considerate "segreti commerciali fondamentali" non era pertinente in considerazione del trattamento riservato concesso per qualsiasi informazione presentata nel quadro di procedimenti antisovvenzioni a norma dell'articolo 29 del regolamento di base. Senza ricevere i suddetti accordi non è stato possibile verificare l'affermazione secondo cui il contenuto degli accordi di joint venture mancanti era "ribadito" nello statuto. Un produttore di veicoli elettrici a batteria all'interno del gruppo SAIC ha fornito una copia dell'accordo di joint venture, mentre nessuno degli altri produttori di veicoli elettrici a batteria ha fornito tale documento. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

(f) *Piani di investimento, approvazione, monitoraggio degli investimenti e studi di fattibilità 2020-2023 e previsioni di vendita*

(357) Il gruppo SAIC ha sostenuto che i documenti richiesti (piani di investimento, approvazione, monitoraggio degli investimenti e studi di fattibilità 2020-2023 e previsioni di vendita) non erano pertinenti per il calcolo dell'importo delle sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta, in quanto tali documenti non contenevano elementi o dati necessari predetto calcolo. Inoltre i documenti richiesti erano già disponibili nelle relazioni annuali pubblicamente disponibili oppure contenevano informazioni riservate relative a parti sulle quali il gruppo SAIC non aveva alcun controllo significativo e che non potevano pertanto essere divulgate.

(358) La Commissione non concorda con il gruppo SAIC e ha ritenuto che le informazioni che consentivano di valutare la natura e il volume degli investimenti previsti per quanto riguarda il prodotto oggetto dell'inchiesta fossero pertinenti ai fini dell'inchiesta non solo per valutare la minaccia di pregiudizio grave, ma ad esempio anche per valutare la capacità produttiva del prodotto oggetto dell'inchiesta. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

(g) *Documenti relativi alla relazione di previsione per i "crediti connessi ai veicoli alimentati da energie nuove" (cfr. l'articolo 18 del documento relativo al consumo medio di carburante aziendale delle autovetture e dei veicoli alimentati da nuove energie — Gestione parallela dei punti)*

(359) Il gruppo SAIC ha sostenuto che le relazioni di previsione richieste non dovevano essere fornite in quanto non esistevano oppure erano collegate a informazioni successive al PI che non dovevano pertanto essere verificate. Il gruppo SAIC ha pertanto concluso che l'applicazione dell'articolo 28 in relazione a questo elemento dell'inchiesta non sarebbe pertinente.

(360) Poiché la Commissione ha ritenuto di non poter verificare tali asserzioni durante le visite di verifica in loco, l'affermazione secondo cui l'applicazione dell'articolo 28 per quanto riguarda questo aspetto dell'inchiesta non sarebbe pertinente è stata respinta.

(h) *Autorizzazioni bancarie, linee di credito.*

(361) La Commissione ha sottolineato che le autorizzazioni bancarie fornite non comprendevano tutte le banche con le quali le entità del gruppo SAIC intrattenevano relazioni commerciali e che il modello di questionario relativo all'autorizzazione bancaria era stato modificato senza previa comunicazione.

(362) Il gruppo SAIC ha affermato di aver modificato il modello al fine di includere le accettazioni bancarie e le linee di credito nell'ambito di applicazione delle autorizzazioni bancarie e pertanto tali modifiche del modello non dovrebbero essere considerate in alcun modo alla stregua di una riduzione dell'ambito di applicazione delle autorizzazioni bancarie, semmai il contrario. Il gruppo SAIC ha sostenuto che le informazioni richieste erano state fornite e dovrebbero essere accettate tout court dalla Commissione.

(363) La Commissione ha osservato che alcune entità del gruppo SAIC non hanno comunicato le informazioni relative alle autorizzazioni bancarie, alle linee di credito e alle conversioni del debito in azioni, e pertanto non ha ricevuto informazioni fondamentali in merito a questi aspetti dell'inchiesta. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

(i) *Programmi di sussidi*

(364) Pur non negando di aver ricevuto sussidi dal governo della RPC, il gruppo SAIC ha sostenuto che non era essenziale utilizzare "i singoli importi ricevuti per ciascun sussidio, il momento della ricezione dei sussidi, la descrizione dei sussidi, le corrispondenti comunicazioni del governo che specificano la natura dei sussidi e altre informazioni necessarie" ai fini del calcolo dell'importo delle sovvenzioni, in quanto gli importi comunicati riguardavano i sussidi ricevuti per le entità nel loro insieme e non riguardavano solo il prodotto oggetto dell'inchiesta. Inoltre l'importo dei sussidi ricevuti durante il periodo dell'inchiesta, come indicato nelle tabelle, potrebbe essere direttamente riconciliato con il bilancio di verifica e la contabilità generale, in particolare i conti relativi alle entrate non operative e/o alle entrate provenienti da sovvenzioni.

(365) Di conseguenza la Commissione non è stata in grado di determinare i regimi di sovvenzione sottostanti, l'importo dei sussidi ricevuti durante il periodo dell'inchiesta e se tali sussidi riguardassero o meno attività immobilizzate. La Commissione ha respinto l'argomentazione secondo cui le informazioni relative ai sussidi potevano essere verificate.

(j) *Diritti di uso dei terreni*

- (366) Il gruppo SAIC ha sostenuto che i diritti di uso dei terreni non rientravano tra gli ambiti contemplati nella richiesta di documenti di base presentata dalla Commissione. Inoltre, dopo le visite di verifica, la Commissione non aveva posto domande relative ai diritti di uso dei terreni, ad eccezione di due entità per le quali è stata fornita risposta il 21 febbraio 2024.
- (367) Per alcuni documenti richiesti durante le visite di verifica, alcune entità appartenenti al gruppo SAIC hanno spiegato che i documenti richiesti risalivano a dieci o venti anni prima ed erano già stati archiviati, oppure riguardavano una terza parte sulla quale non avevano autorità. Il gruppo SAIC ha pertanto sostenuto che l'importo comunicato in relazione ai diritti di uso dei terreni dovrebbe essere considerato accurato e utilizzato in quanto tale e che la Commissione non dovrebbe applicare l'articolo 28. La Commissione ha rilevato che erano stati richiesti tutti gli accordi iniziali relativi ai diritti di uso dei terreni, il contratto di acquisto e i documenti giustificativi attestanti il prezzo iniziale corrisposto per i diritti di uso dei terreni e ha riscontrato in diversi casi che le informazioni ricevute erano incomplete e non potevano essere verificate nella loro interezza. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

(k) *Obbligazioni e finanziamenti intersocietari*

- (368) Il gruppo SAIC ha sostenuto che i documenti relativi alle obbligazioni e ai finanziamenti intersocietari non erano stati richiesti dalla Commissione. Il gruppo SAIC ha osservato che le informazioni sui titoli garantiti da attività non erano richieste nella sezione del questionario relativa alla fornitura di finanziamenti agevolati da parte delle banche statali demandate all'attuazione delle politiche e delle banche commerciali statali e ha pertanto contestato qualsiasi intenzione di applicare l'articolo 28.
- (369) La Commissione ha ritenuto che il questionario richiedesse specificamente informazioni sui finanziamenti intersocietari e, in particolare, sulle obbligazioni. In primo luogo, le società coinvolte nella fornitura di capitale sono state invitate a rispondere al questionario; in secondo luogo, i titoli garantiti da attività sono un tipo di obbligazione per la quale sono state richieste informazioni nel questionario. La Commissione ha inoltre reperito informazioni di dominio pubblico di natura contraddittoria in merito alle società collegate che non hanno collaborato (cfr. il considerando 320), il che dimostra chiaramente che non erano state comunicate informazioni fondamentali relative alle sovvenzioni; l'argomentazione è stata pertanto respinta.

(l) *Relazione dell'agente fiscale sulle detrazioni per R&S*

- (370) Il gruppo SAIC ha osservato che le relazioni sulle detrazioni per R&S sono normalmente redatte dagli agenti fiscali secondo le istruzioni delle società; tuttavia la redazione di tali relazioni non è obbligatoria e pertanto la relativa richiesta non era applicabile. Inoltre tali relazioni non erano necessarie o essenziali per verificare gli importi delle detrazioni per attività di R&S, in quanto facevano fede gli importi pertinenti dichiarati nella dichiarazione dei redditi delle imprese. Il gruppo SAIC ha contestato qualsiasi intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base.
- (371) La Commissione ha ritenuto che, come rilevato in una visita di verifica in loco, l'omissione delle informazioni in una relazione dell'agente fiscale sulle detrazioni per R&S, che consentiva di detrarre ulteriormente le spese di R&S come avvenuto per una delle entità, non potesse essere considerata una piena collaborazione. Non avendo ottenuto tali informazioni, che asseritamente non si riferivano al prodotto oggetto dell'inchiesta ma erano prontamente disponibili per il gruppo SAIC, la Commissione non è stata in grado di valutare l'aspetto specifico del regime di riduzione fiscale in questione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

3.3.3. *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base per quanto riguarda il gruppo Geely*

- (372) Nel corso dell'inchiesta, la Commissione ha rilevato che l'assenza di talune informazioni necessarie ha ostacolato l'inchiesta, segnatamente:
- si è constatato che un fornitore del gruppo Geely è stato considerato collegato ai sensi dell'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione⁽¹⁰⁷⁾ e che tale società non aveva risposto al questionario;

⁽¹⁰⁷⁾Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558).

- nessuna delle società di finanziamento del gruppo Geely che ha raccolto fondi per la sua attività relativa ai veicoli elettrici a batteria attraverso prestiti sindacati, strumenti bancari bilaterali e titoli garantiti da attività, compresi i titoli garantiti da attività verdi, ha fornito una risposta completa al questionario;
 - nessuna delle società del gruppo Geely ha fornito informazioni complete sulla natura dei programmi di sussidi nell'ambito dei quali hanno ricevuto sostegno, come richiesto nel questionario;
 - il gruppo Geely non ha comunicato tutti i progetti in corso e futuri connessi alla produzione di veicoli elettrici a batteria, come richiesto nel questionario;
 - alcuni produttori effettivi di veicoli elettrici a batteria del gruppo Geely non hanno fornito una risposta completa al questionario, bensì hanno risposto esclusivamente alle sezioni destinate ai fornitori di fattori produttivi, per cui gran parte delle informazioni solitamente attese da parte dei produttori non è stata fornita;
 - il gruppo Geely non ha inoltre presentato l'allegato IV "Autorizzazione bancaria" nell'ambito della sua risposta al questionario. Infine, il gruppo non ha fornito le informazioni sui diritti di uso dei terreni di proprietà delle entità di partecipazione pertinenti per un produttore esportatore del gruppo.
- (373) Di conseguenza il 23 aprile 2024 la Commissione ha comunicato al gruppo Geely la propria intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni non presentate. La Commissione ha invitato la società a presentare osservazioni.
- (374) Il 30 aprile 2024 il gruppo Geely ha presentato osservazioni in merito all'intenzione della Commissione di applicare i dati disponibili per le informazioni di cui al considerando 372 e alla lettera del 23 aprile 2024.
- (375) In primo luogo, il gruppo Geely ha asserito che non si può pretendere nei suoi confronti di fornire informazioni riservate riguardanti un fornitore indipendente al quale non può impartire ordini e che, in ogni caso, alla Commissione sono state fornite informazioni ragionevolmente pertinenti. Il gruppo Geely non deteneva alcun diritto di proprietà su tale fornitore né disponeva di alcun potere sulla sua attività e sulla sua gestione.
- (376) La Commissione ha tuttavia osservato che il fornitore in questione e il gruppo Geely gestivano congiuntamente una società che si occupava di sviluppo, produzione e vendita di celle, moduli e pacchi di batterie e che erano pertanto partner commerciali giuridicamente riconosciuti. Essi sono pertanto considerati collegati ai sensi dell'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, il che giustifica l'obbligo giuridico di presentare una risposta al questionario sulle sovvenzioni in qualità di parte collegata, come da istruzioni relative al questionario e successiva corrispondenza. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.
- (377) In secondo luogo, il gruppo Geely ha sostenuto di non essere in grado di fornire maggiori informazioni da parte delle società di finanziamento che hanno raccolto fondi per la sua attività relativa ai veicoli elettrici a batteria. Tutte le entità del gruppo Geely coinvolte nelle attività di finanziamento dei veicoli elettrici a batteria hanno presentato le risposte richieste alle sezioni A ed E dei questionari iniziali. Il gruppo Geely ha inoltre affermato che la richiesta era troppo ampia, non sufficientemente precisa e che non era direttamente pertinente ai fini dell'inchiesta.
- (378) Tuttavia, attraverso fonti pubblicamente disponibili, la Commissione ha individuato una serie di titoli garantiti da attività (compresi i titoli garantiti da attività verdi) applicabili nel periodo dell'inchiesta ("PI") emessi da almeno una delle società del gruppo Geely, per i quali il gruppo non aveva fornito alcuna informazione, nemmeno dopo averne ricevuta specifica richiesta, anche se i titoli garantiti da attività rappresentano un tipo di obbligazione per la quale erano state richieste informazioni nel questionario iniziale. L'argomentazione del gruppo Geely è stata pertanto respinta.
- (379) In terzo luogo, per quanto riguarda la fornitura di informazioni complete sulla natura dei programmi di sussidi, il gruppo Geely ha spiegato che la natura e la descrizione dei programmi di sussidi potevano quasi sempre essere reperite nelle ricevute bancarie relative alle singole erogazioni dei sussidi. Il gruppo Geely ha inoltre spiegato di non possedere ulteriori informazioni relative ai programmi di sussidi, compresa la base giuridica, e che tali informazioni dovrebbero essere richieste al governo della RPC.

- (380) La Commissione ha osservato che sulla base delle limitate informazioni, quando disponibili sulla ricevuta bancaria, non era in grado di determinare i regimi di sovvenzione sottostanti per i programmi di sussidi in relazione al prodotto oggetto dell'inchiesta. Allo stesso tempo, come indicato al considerando 300, la Commissione ha osservato che il governo della RPC non ha fornito alcuna informazione in merito ai sussidi ad hoc forniti ai gruppi inseriti nel campione. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.
- (381) In quarto luogo, per quanto riguarda l'assenza di comunicazioni su alcuni progetti legati alla produzione di veicoli elettrici a batteria, il gruppo Geely era del parere che i progetti in corso e futuri, come i potenziali lanci di nuove automobili, non riguardassero il periodo dell'inchiesta e non rientrassero nell'ambito della presente inchiesta. Il gruppo Geely ha inoltre sottolineato la natura estremamente riservata e sensibile al mercato di tali informazioni.
- (382) La Commissione ha osservato che nel questionario iniziale, nonché durante le verifiche in loco, sono state chieste informazioni sui progetti in corso e futuri relativi alla produzione di veicoli elettrici a batteria, dal momento che diversi regimi di sovvenzione sono collegati alla futura produzione di veicoli elettrici a batteria, mentre il previsto aumento della capacità di produzione di veicoli elettrici a batteria è pertinente al fine di determinare una minaccia di pregiudizio. In assenza di tali informazioni complete, la Commissione non era in grado di determinare tutti i regimi di sovvenzione sottostanti in relazione al prodotto oggetto dell'inchiesta. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.
- (383) In quinto luogo, per quanto riguarda il fatto che i produttori effettivi di veicoli elettrici a batteria del gruppo Geely non hanno fornito una risposta completa al questionario, il gruppo Geely non riteneva che tali società fossero produttori di veicoli elettrici a batteria, dal momento che i veicoli da esse prodotti devono ancora superare una serie di ispezioni e prove. Il gruppo Geely ha inoltre comunicato di aver fornito ulteriori informazioni in relazione a tali società, come richiesto dai servizi della Commissione.
- (384) La Commissione ha osservato che, anche se le società hanno fornito le informazioni richieste, la presentazione molto tardiva di tali informazioni le ha impedito di verificarne la completezza e l'accuratezza. In particolare, non è stata in grado di confermare adeguatamente le forniture di determinati fattori produttivi rispetto al volume di produzione e ai costi di produzione dei veicoli elettrici a batteria, in quanto le informazioni sui costi fornite da tali società non contenevano dettagli sufficienti, come solitamente richiesto alle entità produttrici nel questionario della Commissione. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.
- (385) Per quanto riguarda la presentazione dell'allegato IV "Autorizzazione bancaria", il gruppo Geely ha sostenuto di aver presentato una versione consolidata delle autorizzazioni bancarie al momento della presentazione delle risposte iniziali al questionario. La Commissione ha riesaminato il documento presentato e ne ha confermato l'utilizzabilità.
- (386) Infine, per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni sui diritti di uso dei terreni pertinenti per un produttore esportatore del gruppo, il gruppo Geely ha riferito che i diritti di uso dei terreni relativi alla sede centrale non erano collegati alla produzione e alla vendita di veicoli elettrici a batteria ed erano irrilevanti e non pertinenti ai fini dell'inchiesta.
- (387) La Commissione ha osservato che la sede centrale è in parte utilizzata per le attività relative ai veicoli elettrici a batteria. Le sovvenzioni relative a tale sede centrale dovrebbero pertanto essere ripartite in proporzione alle attività riguardanti i veicoli elettrici a batteria che si svolgono al suo interno, mentre non è possibile accertarne la rilevanza senza disporre delle informazioni di base sui diritti di uso dei terreni detenuti. L'argomentazione del gruppo è stata pertanto respinta.

3.3.4. *Applicazione delle disposizioni dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base per quanto riguarda il gruppo BYD*

- (388) L'8 dicembre 2023 la Commissione ha comunicato al gruppo BYD la propria intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni che il gruppo BYD non aveva fornito e ha invitato la società a presentare osservazioni al riguardo. Il gruppo BYD ha presentato le informazioni mancanti il 15 dicembre 2023.

- (389) Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha constatato che il gruppo BYD non aveva divulgato il proprio rapporto con (almeno) due fornitori di materie prime utilizzate nella produzione di batterie e che tali società non avevano quindi risposto al questionario. È inoltre emerso che entrambi i fornitori fornivano quantità significative di litio, che rappresentavano oltre l'1 % degli acquisti totali di fattori produttivi dalle società che hanno risposto al questionario. Inoltre al governo della RPC non sono state fornite informazioni sui fornitori indipendenti, sebbene il questionario antisovvenzioni contenesse disposizioni sulla divulgazione delle informazioni relative ai fornitori indipendenti, né è stato fornito l'allegato IV "Autorizzazione bancaria". La Commissione ha constatato che l'assenza di tali informazioni necessarie ha ostacolato l'inchiesta e l'accesso alle informazioni sui regimi pertinenti. Di conseguenza il 24 aprile 2024 la Commissione ha comunicato al gruppo BYD la propria intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni non presentate e ha invitato la società a presentare osservazioni.
- (390) Il 30 aprile 2024 il gruppo BYD ha presentato osservazioni in merito all'intenzione della Commissione di applicare i dati disponibili per le informazioni di cui al considerando 389.
- (391) In primo luogo, il gruppo BYD ha sostenuto che non sono state fornite informazioni sui fornitori collegati di materie prime in quanto il questionario indicava che solo le società collegate, coinvolte nella *"produzione di attività immobilizzate o di fattori produttivi utilizzati nel processo di produzione del produttore esportatore, come i fattori produttivi elencati nella sezione E-3-3"*, avrebbero dovuto rispondere al questionario. Su tale base, il gruppo BYD ha sostenuto che alcuni fattori produttivi non erano utilizzati nel processo di produzione del produttore esportatore, bensì nel processo di produzione del produttore di batterie a monte.
- (392) Il gruppo BYD ha inoltre dichiarato di aver presentato un elenco di fornitori al governo della RPC sulla base della stessa logica (ossia società collegate coinvolte nella produzione di fattori produttivi utilizzati nel processo produttivo del produttore esportatore) e che di conseguenza alcuni dei fattori produttivi di cui alla sezione E-3-3 erano utilizzati nel processo di produzione dei produttori di batterie e non nel processo di produzione del produttore esportatore.
- (393) La Commissione ha ricordato che il 17 novembre 2023 ha pubblicato una nota al fascicolo contenente chiarimenti sulle società collegate che hanno chiesto di rispondere al questionario, aggiungendo che le società *"collegate a produttori che vendono sul mercato interno oppure per l'esportazione"*, coinvolte nella produzione di attività immobilizzate o di fattori produttivi, comprese materie prime, parti o componenti di cui alla sezione E-3-3 del questionario, *"utilizzati nel processo di produzione delle entità produttrici"* erano tenute a rispondere al questionario. La Commissione, alla luce dei chiarimenti da essa forniti, ha ritenuto che la società avrebbe dovuto presentare istruzioni chiare e complete sulla sua struttura e sui suoi fornitori, il che rendeva necessaria una risposta al questionario, in particolare da parte dei fornitori di materie prime utilizzate nella produzione di batterie. Inoltre, considerando il livello di integrazione verticale del gruppo BYD, la Commissione ha ritenuto che non fosse possibile considerare il processo di produzione delle batterie come separato e non collegato al processo di produzione del produttore esportatore. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (394) La Commissione ha inoltre sottolineato che nella sezione E-3-3b del questionario si spiegava chiaramente che un elenco completo con i nominativi e i recapiti dei fornitori di pezzi e materie prime durante il periodo dell'inchiesta avrebbe dovuto essere fornito sia alla Commissione che al governo della RPC. Il questionario precisava inoltre che, se il fornitore non è una società collegata, doveva essere indicato *"il fornitore indipendente iniziale del materiale in questione"*. In aggiunta alle istruzioni di cui sopra, la Commissione ha osservato che nell'elenco dei fornitori inviato al governo della RPC la società aveva già incluso alcuni nominativi di fornitori collegati di materie prime utilizzate nella produzione di batterie. Sebbene la Commissione abbia riconosciuto che il gruppo BYD aveva presentato un elenco di fornitori al governo della RPC, tale elenco era incompleto in quanto non includeva alcun fornitore indipendente, come specificato nella sezione E-3-3b del questionario, né i fornitori collegati individuati dalla Commissione. La mancanza di tali informazioni ha ostacolato l'inchiesta, in quanto non ha dato al governo della RPC la possibilità di contattare i fornitori a monte affinché rispondessero al questionario. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.
- (395) Il gruppo BYD ha sostenuto di non aver presentato i moduli di autorizzazione bancaria di cui all'allegato IV, in quanto riteneva che la Commissione potesse ottenere le informazioni richieste esaminando le informazioni fornite dalle rispettive società e in particolare tramite il centro di riferimento del credito della People's Bank of China.

- (396) Come indicato nella lettera della Commissione del 24 aprile 2024, i moduli di autorizzazione bancaria sono stati ritenuti fondamentali per la raccolta di informazioni relative ai rispettivi regimi di sovvenzione da parte del governo della RPC. I moduli di autorizzazione bancaria erano necessari per ricevere i dati riservati delle società dalle varie banche che hanno concesso prestiti al gruppo BYD, che erano informazioni richieste al governo della RPC. Senza tali moduli, le banche non potevano fornire tali informazioni alla Commissione tramite il governo della RPC, il che ha ostacolato l'inchiesta. L'argomentazione del gruppo BYD ha quindi dovuto essere respinta.
- (397) Il gruppo BYD ha contestato il fatto che uno dei suoi fornitori collegati di materie prime avrebbe dovuto rispondere al questionario. Il gruppo ha sostenuto che la Commissione ha utilizzato il denominatore errato per calcolare la percentuale del valore di acquisto e che la società ha di fatto contribuito a meno dell'1 % di tutti gli acquisti effettuati dalle società produttrici che hanno risposto al questionario. Il gruppo BYD ha inoltre fatto riferimento al fatto che la Commissione ha concesso un'esenzione ai fornitori di fattori produttivi che rappresentano meno dell'1 % degli acquisti dei produttori di veicoli elettrici a batteria. Inoltre il gruppo ha contestato l'utilità di rispondere al questionario, in quanto il fornitore in questione forniva solo una materia prima utilizzata indirettamente nella produzione di batterie.
- (398) La Commissione ha osservato che la percentuale del valore di acquisto indicata dalla Commissione nell'allegato della lettera relativa all'articolo 28 era stata calcolata dalla società stessa e discussa con il gruppo incaricato del caso durante la verifica presso la sede della società. Questa informazione è stata inclusa anche nella relazione di missione inviata alla società. Inoltre la Commissione ha riconosciuto di aver concesso un'esenzione ai fornitori di fattori produttivi che fornivano meno dell'1 % del valore di acquisto dei produttori di veicoli elettrici a batteria del gruppo BYD. Tale decisione è stata tuttavia adottata sulla base delle informazioni presentate dal gruppo a sostegno delle proprie richieste di esenzione. La Commissione ha osservato che nella fase di apertura non è stata presentata alcuna informazione sui fornitori collegati di materie prime e che pertanto la Commissione non disponeva delle informazioni di base necessarie per valutare se i fornitori collegati di materie prime dovessero presentare una risposta. Nella fase di apertura, nonostante le chiare istruzioni fornite nella sezione E-3-3 del questionario, il gruppo BYD ha limitato la divulgazione delle informazioni sulla struttura della società solo alle parti e ai componenti elencati nella prima parte della sezione E-3-3. Infine, la Commissione ha sottolineato che la mancanza di una risposta al questionario da parte dei fornitori collegati di materie prime ha impedito ai servizi della Commissione di valutare se i fornitori a monte beneficiassero di sovvenzioni.
- (399) Il gruppo BYD ha contestato il fatto che un altro fornitore a monte avrebbe dovuto presentare una risposta al questionario, sulla base del fatto che la partecipazione di BYD era inferiore al 5 % per una parte del periodo dell'inchiesta e che pertanto il fornitore non si qualificava come parte collegata, e che la limitata partecipazione significava altresì che il gruppo BYD non deteneva le informazioni richieste, o non ne aveva il controllo, e non poteva quindi fornirle.
- (400) La Commissione ha ricordato che per una parte del periodo dell'inchiesta il gruppo BYD aveva ancora una partecipazione superiore al 5 % presso il fornitore a monte in questione e ha ricordato che tale rapporto non è stato divulgato all'inizio dell'inchiesta, bensì solo durante la procedura di richiesta di maggiori informazioni. Inoltre, considerando il rapporto d'affari esistente tra le due società, le due parti apparivano chiaramente collegate ai sensi dell'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione. Tale argomentazione è stata pertanto respinta. Considerando l'importanza della materia prima fornita nel processo di produzione del gruppo BYD, il volume e il valore degli acquisti realizzati da BYD presso il fornitore a monte, e nonostante il fatto che la materia prima in questione fosse stata inclusa anche nella sezione E-3-3 del questionario, che prevede esplicitamente che i fornitori collegati di materie prime rispondano al questionario, la Commissione ha ribadito che ritiene che il gruppo BYD abbia collaborato solo parzialmente omettendo informazioni pertinenti sulla struttura del gruppo e sui suoi fornitori all'inizio dell'inchiesta. Ciò è confermato anche dal fatto che l'elenco degli acquisti dai fornitori è stato presentato solo a seguito della prima lettera relativa all'articolo 28 di cui al considerando 388. L'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base, prevede che nei casi in cui una parte interessata *"non comunichi [le informazioni necessarie [...], possono essere elaborate conclusioni provvisorie o definitive, positive o negative, in base ai dati disponibili"*. La mancanza di risposte al questionario da parte dei fornitori collegati di materie prime ha impedito ai servizi della Commissione di valutare se i fornitori a monte beneficiassero di sovvenzioni e se il prezzo di acquisto di uno dei principali fattori produttivi utilizzati nella produzione di batterie potesse essere considerato corrispondente alle normali condizioni di mercato.

3.3.5. Osservazioni presentate dal governo della RPC in merito all'intenzione di applicare l'articolo 28 ai produttori esportatori inseriti nel campione

- (401) Il 30 aprile 2024 il governo della RPC ha presentato osservazioni che contestavano l'intenzione della Commissione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base e di basare le sue conclusioni sui dati disponibili per quanto riguarda aspetti specifici relativi a tre produttori esportatori inseriti nel campione.
- (402) Il governo della RPC ha affermato che la Commissione non solo "non ha rettificato il proprio approccio illegittimo nei confronti di diverse questioni procedurali e sostanziali nel caso di specie, ma non ha neanche preso in considerazione la complessità dei settori interessati, il gran numero di società che fanno parte dei produttori esportatori inseriti nel campione che hanno risposto al questionario, la complessità dei presunti programmi e le tempistiche estremamente ristrette offerte dalla Commissione per fornire il quantitativo ingiustificatamente ampio di informazioni richieste da parte delle società". Il governo della RPC ha asserito che, agendo in tal modo, la Commissione ha violato le norme dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) e diversi punti del regolamento di base dell'UE.
- (403) Analogamente a quanto sostenuto dal gruppo SAIC (cfr. i considerando da 323 a 328), il governo della RPC ha affermato che l'applicazione dell'articolo 28 del regolamento di base da parte della Commissione era priva di una base giuridica sufficiente ed era incompatibile con le pertinenti norme dell'OMC. Il governo della RPC ha fatto riferimento a richieste di informazioni che non sono state considerate "necessarie" per individuare le presunte sovvenzioni e, in particolare, per calcolare il vantaggio. Tali argomentazioni, già trattate nei considerando da 323 a 328, sono state pertanto respinte.
- (404) Il governo della RPC ha dichiarato che la Commissione ha indebitamente aumentato l'onere gravante sui produttori esportatori cinesi nell'inchiesta: a) ampliando la gamma di società collegate che erano tenute a fornire una risposta al questionario, b) estendendo l'ambito delle presunte sovvenzioni oggetto dell'inchiesta e delle informazioni richieste, e continuando a modificare o integrare le informazioni richieste e c) imponendo termini molto ravvicinati pur chiedendo una quantità irragionevole di informazioni. Il governo della RPC ha riconosciuto che in diversi casi i produttori esportatori inseriti nel campione non sono stati in grado di fornire le informazioni richieste, ma ha affermato che ciò fosse dovuto al fatto che la Commissione aveva imposto loro un onere eccessivo. Infine, il governo della RPC ha dichiarato che "l'asserzione della Commissione secondo cui le imprese inserite nel campione non hanno collaborato all'inchiesta era palesemente contraria al principio di inchiesta equa e obiettiva previsto dalle norme dell'OMC e dal regolamento antisovvenzioni di base dell'UE".
- (405) Riconoscendo da un lato che i tre produttori esportatori inseriti nel campione avevano collaborato in misura diversa, la Commissione ha osservato che il governo della RPC non ha preso in considerazione una serie di elementi quali:
- le numerose richieste di proroga dei termini che la Commissione ha concesso per alleviare il presunto onere per le parti che hanno collaborato;
 - l'argomentazione relativa alla "riservatezza" e al "segreto commerciale" che avrebbe impedito ai tre produttori esportatori inseriti nel campione di fornire informazioni complete. In particolare, tutti i gruppi si sono inizialmente rifiutati di fornire informazioni relative ai costi di produzione, cosicché la Commissione è stata privata di informazioni fondamentali relative ai fattori produttivi che avrebbero consentito una migliore comprensione della struttura dei costi e l'identificazione dei principali fattori produttivi relativi ai veicoli elettrici a batteria;
 - l'omessa collaborazione da parte di una serie di fornitori collegati (come evidenziato nella sezione 3.3.2.2);
 - la fornitura di informazioni di base incomplete senza alcuna giustificazione (come evidenziato nella sezione 3.3.2.3).
- (406) La Commissione ha dovuto inviare numerose lettere in cui richiedeva maggiori informazioni ai tre produttori esportatori inseriti nel campione invitandoli a fornire le informazioni inizialmente richieste, ha anche cercato di accogliere nella misura possibile le loro richieste di proroga dei termini e ha persino accettato di prendere in considerazione le informazioni fornite dopo le visite di verifica in loco, dando ai produttori esportatori inseriti nel campione la possibilità di integrare le informazioni richieste. La Commissione ha tuttavia constatato che in diversi casi le entità appartenenti a uno dei produttori esportatori inseriti nel campione hanno deliberatamente negato l'accesso alle informazioni al gruppo della Commissione incaricato dell'inchiesta. L'argomentazione secondo cui ai produttori esportatori inseriti nel campione erano stati imposti ingiustificatamente oneri eccessivi, che hanno impedito loro di collaborare, è stata pertanto respinta.

3.4. **Sovvenzioni e programmi di sovvenzione per i quali la Commissione elabora risultanze nella presente inchiesta**

(407) Sulla base delle informazioni contenute nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, nell'avviso di apertura e nelle risposte ai questionari della Commissione, sono state esaminate le sovvenzioni erogate dal governo della RPC indicate di seguito.

- Erogazione di finanziamenti agevolati e crediti diretti da parte di banche statali demandate all'attuazione delle politiche e di banche commerciali statali (ad esempio prestiti a favore dell'attuazione di politiche, linee di credito, cambiali di accettazione bancaria, finanziamenti all'esportazione)
- Programmi di sussidi
- Sussidi diretti in denaro ai produttori di veicoli elettrici a batteria e altri programmi di sostegno correlati sotto forma di misure creditizie a favore dei produttori di veicoli elettrici a batteria
- Sussidi per tecnologia, innovazione e R&S
- Investimenti azionari finanziati dallo Stato o altrimenti incentivati dal governo
- Fornitura di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato:
- concessione da parte della pubblica amministrazione di diritti di uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato;
- fornitura di batterie e delle relative materie prime (ossia fosfato di litio ferro) da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- Rinuncia alla riscossione di entrate mediante regimi di esenzione e di riduzione delle imposte:
- riduzione dell'imposta sul reddito (EIT) delle imprese per le imprese a nuova e alta tecnologia;
- detrazioni agevolate al lordo delle imposte per le spese di ricerca e sviluppo;
- esenzioni IVA e sgravi dei dazi doganali in caso di utilizzo di apparecchiature e tecnologie importate e riduzioni dell'IVA sulle apparecchiature di produzione nazionale;
- deroga o rinuncia alle imposte sulle proprietà immobiliari e sull'uso dei terreni;
- esenzione dall'imposta sul consumo, esenzione dalla tassa d'immatricolazione per gli autoveicoli e altre sovvenzioni in denaro per i produttori di veicoli elettrici a batteria;
- ammortamento accelerato di strumenti e apparecchiature utilizzati dalle imprese ad alta tecnologia per lo sviluppo e la produzione ad alta tecnologia;
- esenzione dei dividendi tra imprese residenti qualificate;
- riduzione della ritenuta alla fonte per i dividendi provenienti da imprese cinesi a partecipazione straniera a favore delle loro società madri non cinesi;
- riduzioni delle tasse all'esportazione.

3.5. **Finanziamenti agevolati**

3.5.1. *Istituti finanziari che forniscono finanziamenti agevolati*

(408) In base alle informazioni fornite dai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione, almeno 37 istituti finanziari ubicati all'interno della RPC avevano concesso loro finanziamenti conformemente al codice bancario cinese. Come indicato al considerando 256, il governo della RPC non ha trasmesso i questionari agli istituti finanziari e non ha fornito informazioni sull'assetto proprietario degli istituti finanziari che hanno concesso prestiti alle società inserite nel campione. Solo una banca statale ha compilato il questionario specifico, benché la richiesta presentata al governo della RPC comprendesse tutti gli istituti finanziari che avevano concesso prestiti alle società inserite nel campione. Su tale base, la Commissione non è stata pertanto in grado di stabilire se si trattasse di istituti statali oppure privati.

3.5.1.1. Istituti finanziari statali che agiscono in qualità di enti pubblici

Criterio giuridico

- (409) La Commissione ha verificato se le banche statali agissero in qualità di enti pubblici ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 2, lettera b), del regolamento di base. Secondo la pertinente giurisprudenza dell'OMC⁽¹⁰⁸⁾, un ente pubblico è un ente che "possiede, esercita o è investito di poteri pubblici". Un'indagine su un ente pubblico va condotta caso per caso, tenendo debitamente conto "delle caratteristiche e delle funzioni essenziali dell'entità pertinente", del "rapporto di tale entità con il governo" e del "contesto giuridico ed economico esistente nel paese in cui opera l'entità oggetto di inchiesta". A seconda delle circostanze specifiche di ciascun caso, gli elementi di prova pertinenti possono comprendere: i) l'attestazione che "un'entità stia di fatto esercitando funzioni pubbliche", in particolare nel caso in cui tale elemento di prova "indichi una prassi costante e sistematica"; ii) elementi di prova riguardanti "la portata e il contenuto delle politiche governative relative al settore in cui opera l'entità oggetto di inchiesta"; e iii) elementi di prova che un governo eserciti "un controllo significativo su un'entità e sulla sua condotta". Quando conduce un'indagine su un ente pubblico, l'autorità incaricata di un'inchiesta deve "valutare e tenere in debita considerazione tutte le caratteristiche pertinenti dell'entità" ed esaminare tutti i tipi di elementi di prova che possono essere pertinenti per tale valutazione; in tal modo, essa dovrebbe evitare di "concentrarsi esclusivamente o indebitamente su qualsiasi singola caratteristica senza prestare la dovuta considerazione ad altre che possano essere pertinenti".
- (410) In particolare, nella giurisprudenza dell'OMC si specifica quanto segue⁽¹⁰⁹⁾: *"quello che conta è sapere se un'entità è investita dell'autorità necessaria per esercitare funzioni pubbliche, anziché conoscere le modalità con cui ciò si realizza. Esistono varie prassi secondo le quali il governo in senso stretto potrebbe conferire un'autorità a determinate entità. Ne consegue che, di volta in volta, possano risultare pertinenti diverse tipologie di elementi di prova per attestare che una tale autorità sia stata attribuita a una particolare entità. L'attestazione che un'entità stia di fatto esercitando funzioni pubbliche può fungere da elemento comprovante il possesso o il conferimento di poteri pubblici, in particolare nel caso in cui tale elemento di prova indichi una prassi costante e sistematica. Pertanto, a nostro avviso, la prova che un governo esercita un controllo significativo su un'entità e sulla sua condotta può, in determinate circostanze, servire a dimostrare che l'entità in questione è titolare di poteri pubblici e li esercita nello svolgimento di funzioni pubbliche. Teniamo tuttavia a precisare che, a parte un'espressa delega di autorità nell'ambito di uno strumento giuridico, l'esistenza di meri collegamenti formali tra un'entità e il governo in senso stretto non dovrebbe essere sufficiente a stabilire il necessario possesso di poteri pubblici. Ad esempio, il semplice fatto che un governo sia l'azionista di maggioranza di una determinata entità non dimostra che esso eserciti un controllo significativo sulla sua condotta e ancor meno che l'entità in questione sia stato investito di poteri pubblici. In alcuni casi, però, se è comprovato che esistono molteplici indizi formali di un controllo del governo e che tale controllo è stato esercitato in modo significativo, allora sulla base di tali elementi di prova è possibile dedurre che l'entità interessata esercita poteri pubblici"*.
- (411) Al fine di qualificare correttamente un'entità come un ente pubblico in un caso specifico, può essere rilevante esaminare *"se le funzioni o la condotta [dell'entità] siano normalmente classificate come pubbliche nell'ordinamento giuridico del membro pertinente"*⁽¹¹⁰⁾, nonché la classificazione e le funzioni delle entità in seno ai membri dell'Organizzazione mondiale del commercio in generale. Pertanto la questione se le funzioni o la condotta siano normalmente classificati come pubbliche nell'ordinamento giuridico del membro pertinente può costituire una considerazione rilevante per determinare se una specifica entità sia o meno un ente pubblico.
- (412) Esistono varie prassi secondo le quali il governo in senso stretto potrebbe conferire un'autorità a determinate entità. Ne consegue che, di volta in volta, possano risultare pertinenti diverse tipologie di elementi di prova per attestare che una tale autorità sia stata attribuita a una particolare entità. L'attestazione che un'entità stia di fatto esercitando funzioni pubbliche può fungere da elemento comprovante il possesso o il conferimento di poteri pubblici, in particolare nel caso in cui tale elemento di prova indichi una prassi costante e sistematica.

⁽¹⁰⁸⁾ WT/DS379/AB/R (US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello dell'11 marzo 2011, DS 379, punto 318. Cfr. anche WT/DS436/AB/R (US – Carbon Steel (India)), relazione dell'organo d'appello dell'8 dicembre 2014, punti 4.9-4.10 e 4.17-4.20, nonché WT/DS437/AB/R (US – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello del 18 dicembre 2014, punto 4.92.

⁽¹⁰⁹⁾ WT/DS379/AB/R (US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello dell'11 marzo 2011, DS 379, punto 318. Cfr. anche WT/DS436/AB/R (US – Carbon Steel (India)), relazione dell'organo d'appello dell'8 dicembre 2014, punti 4.9 - 4.10, 4.17 - 4.20 e WT/DS437/AB/R (United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello del 18 dicembre 2014, punto 4.92.

⁽¹¹⁰⁾ WT/DS379/AB/R (US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello dell'11 marzo 2011, DS 379, punto 297.

- (413) Il fatto che un governo eserciti un controllo significativo su un'entità e sulla sua condotta può servire a provare, in determinate circostanze, che l'entità è investita di poteri pubblici e che li esercita svolgendo funzioni pubbliche. Infatti la proprietà di un'entità da parte di amministrazioni pubbliche, pur non essendo un criterio decisivo, può fungere da elemento di prova, unitamente ad altri elementi. Tuttavia è improbabile che l'esistenza di meri legami formali tra un'entità e il governo in senso stretto sia sufficiente a constatare l'esercizio di poteri pubblici. Ad esempio, il semplice fatto che un governo sia l'azionista di maggioranza di una determinata entità non dimostra di per sé che esso eserciti un controllo significativo sulla sua condotta e ancor meno che l'entità in questione sia stata investita di poteri pubblici. In alcuni casi, però, se è comprovato che esistono molteplici indizi formali di un controllo del governo e che tale controllo è stato esercitato in modo significativo, allora sulla base di tali elementi di prova è possibile dedurre che l'entità interessata esercita poteri pubblici.
- (414) L'interesse principale di un'indagine su un ente pubblico non è se la condotta che si presume dia luogo a un contributo finanziario sia logicamente connessa a una "funzione pubblica" individuata. A tale riguardo, il criterio giuridico ai fini della determinazione della qualifica come ente pubblico ai sensi dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative non prescrive la necessità di constatare un nesso di grado o natura particolare tra una determinata funzione pubblica e lo specifico contributo finanziario in questione. L'indagine pertinente è incentrata piuttosto sull'entità che intraprende tale condotta, sulle sue caratteristiche essenziali e sul suo rapporto con il governo. L'attenzione posta sull'entità, a differenza della condotta che si presume dia luogo a un contributo finanziario, corrisponde al fatto che un "governo" (in senso stretto) e un "ente pubblico" condividono un "grado di comunanza o sovrapposizione nelle loro caratteristiche essenziali", ossia hanno entrambi natura "pubblica".
- (415) La natura della condotta o della prassi di un'entità può certamente costituire un elemento di prova pertinente ai fini di un'indagine su un ente pubblico. In effetti la condotta di un'entità, in particolare quando suggerisce l'esistenza di una "prassi costante e sistematica", è una dei vari tipi di elementi di prova che, a seconda delle circostanze di ciascuna inchiesta, possono far luce sulle caratteristiche essenziali di un'entità e sui suoi rapporti con il governo in senso stretto. Tuttavia la valutazione di tali elementi di prova mira a rispondere alla domanda centrale se l'entità stessa possieda le caratteristiche e le funzioni essenziali che la qualificerebbero come un ente pubblico. Ad esempio, nella controversia DS379 tra gli elementi pertinenti per valutare se un'entità fosse un ente pubblico nel contesto delle banche commerciali di Stato cinesi vi erano informazioni a dimostrazione che: i) "[i] dirigenti delle sedi centrali delle banche commerciali di Stato cinesi sono nominati dal governo e il [PCC] conserva un'influenza notevole nella loro scelta"; e ii) le banche commerciali di Stato cinesi "non dispongono comunque di competenze adeguate in materia di gestione dei rischi e di analisi". Tali elementi di prova non si limitavano all'attività di prestito in sé delle banche commerciali di Stato cinesi, ma riguardavano piuttosto le loro caratteristiche organizzative, le catene dell'autorità responsabile del processo decisionale e il rapporto generale con il governo della RPC. Pertanto, nella controversia DS379 l'organo d'appello dell'OMC ha osservato che, sebbene il Dipartimento del commercio statunitense ("USDOC") abbia preso in considerazione elementi di prova relativi alla condotta delle banche commerciali di Stato cinesi ["erogazione di prestiti"], lo aveva fatto nel quadro della sua indagine sulle caratteristiche essenziali di tali entità e sul loro rapporto con il governo della RPC. Tali banche commerciali di Stato cinesi esercitavano funzioni pubbliche per conto del governo cinese.
- (416) L'organo d'appello ha inoltre attribuito importanza al fatto che il governo in questione non aveva collaborato durante l'inchiesta. In effetti, nella controversia DS379, l'organo d'appello ha confermato la decisione dell'USDOC secondo cui le banche commerciali di Stato cinesi nell'inchiesta sui fogli di carta patinata costituivano "enti pubblici" sulla base delle considerazioni seguenti: i) proprietà dello Stato pressoché completa del settore bancario in Cina; ii) articolo 34 della legge sul settore bancario commerciale che afferma che le banche sono tenute a "esercitare la propria attività di concessione di credito in funzione delle esigenze dell'economia nazionale e dello sviluppo sociale e secondo gli orientamenti delle politiche industriali statali"; iii) elementi di prova registrati indicanti che le banche commerciali di Stato cinesi non dispongono comunque di adeguate capacità di gestione dei rischi e di analisi; e iv) il fatto che "nel corso di [tale] inchiesta l'[USDOC] non abbia ricevuto gli elementi di prova necessari per documentare in modo esauriente il processo attraverso il quale i prestiti sono stati richiesti, concessi e valutati in relazione all'industria della carta" ⁽¹¹¹⁾.

⁽¹¹¹⁾ WT/DS379/AB/R (US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), relazione dell'organo d'appello dell'11 marzo 2011, DS 379, punto 349.

(417) Al fine di determinare se le banche statali possiedono, esercitano o sono investite di poteri pubblici, la Commissione ha tenuto debitamente conto delle caratteristiche e delle funzioni essenziali delle banche, del loro rapporto con il governo e del contesto giuridico ed economico prevalente nel paese in cui opera l'entità oggetto dell'inchiesta. A tale riguardo, la Commissione ha cercato di reperire informazioni sulla proprietà dello Stato e indizi formali di un controllo del governo sulle banche statali. Ha inoltre analizzato se il controllo fosse stato esercitato in modo significativo alla luce del quadro normativo in vigore. A tal fine la Commissione si è dovuta basare in parte sui dati disponibili a causa, tra l'altro, del rifiuto del governo della RPC e delle banche statali di fornire elementi di prova sul processo decisionale che aveva condotto alla concessione di prestiti agevolati, come indicato ai considerando da 255 a 265.

(418) Per effettuare questa analisi la Commissione ha esaminato in primo luogo le informazioni ricevute dalle banche statali che avevano compilato il questionario specifico.

3.5.1.2. Istituti finanziari statali che hanno parzialmente collaborato

(419) Solo una banca statale, nello specifico la banca EXIM, ha risposto al questionario. In precedenti inchieste antisovvenzioni ⁽¹¹²⁾, la Commissione ha già concluso che la banca EXIM era un ente pubblico. La Commissione ha concluso che tale caratterizzazione sembra essere ancora valida, come dimostrato dall'analisi che segue.

3.5.1.3. Caratteristiche e funzioni essenziali delle banche statali

(420) Il settore bancario cinese è dominato da banche statali, che sulla base delle loro funzioni primarie specifiche sono generalmente denominate banche commerciali di Stato o banche statali demandate all'attuazione delle politiche (cfr. il considerando 407).

(421) Mantenendo il controllo sulle banche statali attraverso molteplici canali – oltre alla partecipazione azionaria (analizzata nella sezione 3.5.1.4) lo Stato garantisce anche la presenza delle strutture di partito, e la relativa influenza, all'interno degli istituti finanziari e impone alle banche determinate condotte commerciali mediante misure normative (cfr. sezione 3.5.1.5) — lo Stato è in grado di utilizzare le risorse del settore finanziario per perseguire i suoi obiettivi strategici (cfr. anche i considerando da 203 a 205), compreso l'obiettivo generale di "promuovere lo sviluppo dell'economia di mercato socialista", come sancito all'articolo 1 del codice bancario (cfr. sezione 3.5.1.5 per un'analisi più dettagliata del codice bancario).

(422) Di conseguenza le funzioni essenziali degli istituti bancari, in particolare le loro politiche di prestito, sono concepite per perseguire finalità politiche, i risultati economici delle banche sono subordinati ai requisiti delle politiche industriali del governo della RPC. Il quadro giuridico applicabile e l'assetto istituzionale garantiscono a tale riguardo che ogniqualevolta il governo della RPC individua priorità economiche, ad esempio lo sviluppo del settore dei veicoli elettrici a batteria, i fondi necessari siano convogliati in via prioritaria verso progetti corrispondenti attraverso il settore finanziario. Di conseguenza le banche statali svolgono effettivamente funzioni pubbliche, nella misura in cui i loro dirigenti con responsabilità strategiche devono essere affiliati al PCC, ed essere quindi innanzitutto leali nei confronti del partito, e le loro attività principali devono essere svolte tenendo debitamente conto degli obiettivi strategici stabiliti dalle autorità pubbliche.

3.5.1.4. Assetto proprietario, indizi formali ed esercizio del controllo da parte del governo della RPC

(423) Per quanto riguarda le banche statali demandate all'attuazione delle politiche, in assenza di una risposta adeguata in merito al principale azionista della banca EXIM (cfr. il considerando 261), la Commissione ha dovuto basarsi sui dati disponibili. È emerso che Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. è controllata al 100 % dall'amministrazione statale cinese delle valute estere, che a sua volta è detenuta al 100 % dallo Stato attraverso la People's Bank of China. Su tale base e sulla base delle informazioni raccolte nella risposta al questionario, la Commissione ha stabilito che il governo della RPC deteneva, direttamente o indirettamente, oltre il 100 % delle azioni di tale istituto finanziario.

(424) Per quanto riguarda gli indizi formali di un controllo del governo sulla banca statale che ha collaborato, la Commissione ha definito tale banca un "importante istituto finanziario statale". La comunicazione "Regolamento provvisorio del collegio dei revisori dei conti di importanti istituti finanziari statali emesso dal Consiglio di Stato" ⁽¹¹³⁾ dispone nello specifico: "nel presente regolamento per 'importanti istituti finanziari statali' si intendono le banche statali demandate all'attuazione delle politiche, le banche commerciali, le società di gestione delle attività finanziarie, le società di gestione di titoli, le compagnie di assicurazione e altre (in appresso 'istituti finanziari statali') a cui il Consiglio di Stato invia collegi di revisori dei conti".

⁽¹¹²⁾ Cfr. nota 12.

⁽¹¹³⁾ Decreto del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese (n. 283).

- (425) Il collegio dei revisori dei conti dei più importanti istituti finanziari statali è nominato in conformità al "regolamento provvisorio del collegio dei revisori dei conti di importanti istituti finanziari statali". In base agli articoli 3 e 5 di tale regolamento provvisorio la Commissione ha stabilito che i membri del collegio dei revisori dei conti sono inviati dal Consiglio di Stato e a tale organo rispondono, e ciò dimostra il controllo istituzionale dello Stato sulle attività commerciali della banca statale che ha collaborato.
- (426) In aggiunta a tali indizi applicabili in generale, la Commissione ha rilevato quanto di seguito descritto per quanto riguarda la banca EXIM. La banca EXIM è stata costituita e opera in conformità all'"avviso di istituzione dell'Export-Import Bank of China" emesso dal Consiglio di Stato e allo statuto della banca EXIM. In base allo statuto, lo Stato nomina direttamente la dirigenza della banca EXIM. Il collegio dei revisori dei conti è nominato dal Consiglio di Stato in base al "regolamento provvisorio del collegio dei revisori dei conti di importanti istituti finanziari statali" e ad altre leggi e regolamenti ed è responsabile nei confronti del Consiglio di Stato.
- (427) Lo statuto afferma inoltre che il comitato del partito della banca EXIM svolge un ruolo politico fondamentale e di spicco per garantire che la banca EXIM traduca in pratica le politiche e il fondamentale coinvolgimento del partito e dello Stato. La leadership del partito è integrata in tutti gli aspetti del governo societario.
- (428) Lo statuto afferma inoltre che la banca EXIM è dedita a sostenere lo sviluppo del commercio estero e della cooperazione economica, degli investimenti transfrontalieri, dell'iniziativa "Nuova via della seta", della cooperazione in materia di capacità internazionale e fabbricazione di apparecchiature. Il suo ambito di attività commerciale comprende prestiti a breve, medio e lungo termine approvati e in linea con le politiche in materia di commercio estero e di "internazionalizzazione" dello Stato, quali il credito all'esportazione e all'importazione, prestiti contratti all'estero relativi a progetti di ingegneria, prestiti per investimenti internazionali, prestiti sotto forma di aiuti all'estero da parte del governo cinese e prestiti all'esportazione per gli acquirenti.
- (429) Inoltre, nella sua relazione annuale del 2022, la banca EXIM ha dichiarato di "aver attuato con fermezza l'intera gamma di politiche e misure di follow-up del paese" e che le sue responsabilità comprendevano "l'attuazione coscienziosa delle decisioni del comitato centrale del PCC e del Consiglio di Stato". Nella relazione annuale si dichiarava inoltre che "sono state adottate molteplici misure affinché all'industria manifatturiera fossero concessi prestiti a medio e lungo termine a sostegno di progetti nazionali".
- (430) Per quanto riguarda le banche commerciali di Stato cinesi, la Commissione ha osservato che le sei maggiori banche rappresentavano oltre il 40 % delle attività totali del settore finanziario cinese alla fine del 2022 ⁽¹¹⁴⁾. Almeno due di queste sei banche, ossia l'ICBC e l'ABC, rientrano tra gli istituti finanziari che hanno concesso prestiti ai gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione nell'ambito della presente inchiesta (cfr. il considerando 468). Lo Stato detiene una quota di maggioranza sia dell'ICBC ⁽¹¹⁵⁾ che dell'ABC ⁽¹¹⁶⁾. Oltre a controllare le sei maggiori banche commerciali di Stato cinesi, lo Stato detiene quote significative di numerose altre banche di questo tipo, in cui il suo coinvolgimento è perlopiù indiretto, ad esempio attraverso imprese di proprietà dello Stato. Rappresentando circa il 20 % delle attività totali del settore bancario cinese nel 2021, diverse di queste banche commerciali di Stato cinesi, come Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, figurano tra gli istituti finanziari che hanno concesso prestiti ai gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione nell'ambito della presente inchiesta (cfr. il considerando 468 per un elenco completo), con un diverso grado di partecipazione azionaria statale, che va dal 3 % circa nel caso della China Minsheng Bank ⁽¹¹⁷⁾ a oltre l'80 % per la China Everbright Bank ⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁴⁾ Cfr. ad esempio: <https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/>.

⁽¹¹⁵⁾ Cfr. ICBC, relazione annuale 2021; disponibile all'indirizzo: file:finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

⁽¹¹⁶⁾ Cfr. ABC, relazione annuale 2021; disponibile all'indirizzo: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf>.

⁽¹¹⁷⁾ Cfr. China Minsheng Bank, relazione annuale 2022, pag. 94; disponibile all'indirizzo: <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>.

⁽¹¹⁸⁾ Cfr. China Everbright Bank, relazione semestrale 2021; disponibile all'indirizzo: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

- (431) La Commissione ha inoltre constatato che nel 2017 gli istituti finanziari statali hanno modificato i rispettivi statuti per accrescere il ruolo del PCC al massimo livello del processo decisionale delle banche ⁽¹¹⁹⁾.
- (432) In base a questi nuovi statuti:
- il presidente del consiglio di amministrazione coincide con il segretario del comitato del partito;
 - il compito del PCC è garantire e monitorare l'attuazione, da parte della banca, delle politiche e degli orientamenti del PCC e dello Stato, nonché svolgere un ruolo di leadership e di controllo nella nomina del personale (alta dirigenza compresa); e
 - i pareri del comitato del partito vengono sentiti dal consiglio di amministrazione ogniqualvolta si debbano prendere decisioni importanti.
- (433) Il considerando 204 riporta esempi specifici di tali modifiche degli statuti per quanto riguarda l'ICBC e l'ABC.

3.5.1.5. Controllo significativo da parte del governo della RPC

- (434) La Commissione ha successivamente raccolto informazioni per accertare se il governo della RPC abbia esercitato un controllo significativo sulla condotta della banca EXIM per quanto riguarda le politiche di prestito e di valutazione del rischio nel caso in cui concedesse prestiti all'industria dei veicoli elettrici a batteria. A tal fine sono stati esaminati i testi normativi seguenti:
- l'articolo 34 del codice delle banche commerciali della RPC ("codice bancario")
 - l'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti (attuato dalla People's Bank of China)
 - la decisione n. 40
 - le misure di attuazione della CBIRC riguardanti questioni amministrative in materia di concessione di licenze per banche commerciali che ricevono finanziamenti dalla Cina [ordinanza (2017) n. 1 della CBIRC] ⁽¹²⁰⁾;
 - le misure di attuazione della CBIRC riguardanti questioni amministrative in materia di concessione di licenze relative a banche che ricevono finanziamenti esteri (ordinanza [2015] n. 4 della CBIRC) ⁽¹²¹⁾;
 - le misure amministrative per le qualifiche dei direttori e degli alti funzionari di istituti finanziari nel settore bancario (CBIRC [2013] n. 3) ⁽¹²²⁾;
 - il piano d'azione triennale per il miglioramento del governo societario nel settore bancario e assicurativo (2020-2022) (CBIRC, 28 agosto 2020) ⁽¹²³⁾;
 - la comunicazione sul metodo di valutazione della performance delle banche commerciali (CBIRC, 15 dicembre 2020);
 - la comunicazione sul regolamento di supervisione del comportamento dei grandi azionisti di istituti bancari e assicurativi (CBIRC, [2021] n. 43).

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

⁽¹²⁰⁾ Modificate dalla CBIRC per quanto riguarda la gestione del capitale delle banche commerciali (decreto n. 4 del 2023 dell'amministrazione statale per la vigilanza e la gestione finanziarie, emanato il 26 ottobre 2023, avente efficacia dal 1° gennaio 2024).

⁽¹²¹⁾ Modificate dalla CBIRC per quanto riguarda la concessione di licenze amministrative di banche che ricevono finanziamenti esteri (decreto n. 10 del 2019 della CBIRC del 26 dicembre 2019, avente efficacia dalla data di emanazione).

⁽¹²²⁾ Modificate dalla CBIRC per quanto riguarda il funzionamento delle misure di gestione del rischio degli istituti bancari e assicurativi (decreto n. 5 del 2023 dell'amministrazione statale per la vigilanza e la gestione finanziarie, emanato il 27 dicembre 2023, avente efficacia dal 1° luglio 2024).

⁽¹²³⁾ Documento strategico ufficiale della CBIRC del 28 agosto 2020: Piano d'azione triennale per il miglioramento del governo societario nel settore bancario e assicurativo (2020-2022), <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (ultima consultazione: 3 aprile 2021).

- (435) Nell'esaminare tali testi normativi la Commissione ha rilevato che nella RPC gli istituti finanziari operano in un contesto giuridico generale che impone loro di allinearsi agli obiettivi di politica industriale del governo della RPC, in particolare il piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove (2012-2020), che prevede *"incentivi politici attraverso il sostegno dei servizi finanziari con sistemi di gestione del credito e di valutazione dei prestiti, per incoraggiare lo sviluppo delle industrie dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove"*, allorché adottano decisioni finanziarie, come esposto di seguito.
- (436) Per quanto riguarda la banca EXIM, il suo mandato pubblico è stabilito nell'avviso di istituzione della banca, in cui si afferma che *"è compito principale dell'Export-Import Bank of China attuare le politiche industriali e le politiche in materia di commercio estero nazionali e fornire un sostegno finanziario strategico per espandere le esportazioni di beni strumentali quali prodotti meccanici ed elettrici e insiemi completi di attrezzature"* ⁽¹²⁴⁾; il mandato pubblico della banca è altresì stabilito nel suo statuto, il quale precisa che *"l'Export-Import Bank of China è una banca statale demandata all'attuazione delle politiche del governo e finanziata da fondi statali, che risponde direttamente al Consiglio di Stato"* ⁽¹²⁵⁾.
- (437) A titolo generale l'articolo 34 del codice bancario, che si applica a tutti gli istituti finanziari che operano in Cina, stabilisce che *"le banche commerciali conducono le loro attività di credito nel rispetto delle esigenze di sviluppo economico e sociale nazionale e conformemente all'orientamento delle politiche industriali dello Stato"*. Sebbene l'articolo 4 del codice bancario affermi che *"a norma di legge le banche commerciali devono svolgere attività commerciali senza subire interferenze da parte di soggetti o singoli. Le banche commerciali devono assumere in piena autonomia la responsabilità civile con l'intera proprietà della persona giuridica"*, dall'inchiesta è emerso che l'articolo 4 del codice bancario è applicato fatto salvo l'articolo 34 di tale codice, ossia laddove lo Stato definisce una politica pubblica, le banche la attuano e seguono le istruzioni dello Stato.
- (438) Inoltre l'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti dispone quanto segue: *"Conformemente alla politica dello Stato, i dipartimenti pertinenti possono sovvenzionare gli interessi sui prestiti al fine di promuovere la crescita di determinate industrie e lo sviluppo economico in alcune zone"*.
- (439) Analogamente la decisione n. 40 ordina a tutti gli istituti finanziari di fornire uno specifico sostegno creditizio ai progetti "incentivati". Come già spiegato nella sezione 3.1, e più specificamente ai considerando 210 e 211, i progetti dell'industria dei veicoli elettrici a batteria rientrano nella categoria dei progetti "incentivati". La decisione n. 40 conferma pertanto la precedente risultanza relativa al codice bancario, secondo cui le banche esercitano poteri pubblici sotto forma di operazioni di credito agevolato. La Commissione ha rilevato inoltre che la NFRA dispone di un ampio potere di approvazione nei confronti di tutti gli aspetti della gestione di tutti gli istituti finanziari stabiliti nella RPC (compresi quelli privati ed esteri), quali ⁽¹²⁶⁾:
- l'approvazione della nomina di tutti i dirigenti degli istituti finanziari, sia a livello di sede sia a livello di filiali. L'approvazione della NFRA è richiesta per l'assunzione dei dirigenti di tutti i livelli, dalle cariche più elevate fino ai direttori delle filiali, comprendendo anche direttori nominati in filiali estere e direttori responsabili di funzioni di supporto (ad esempio i dirigenti di servizi informatici); e
 - un elenco molto lungo di approvazioni amministrative, tra cui quelle per l'apertura di filiali, l'avvio di nuove linee di business o la vendita di nuovi prodotti, la modifica dello statuto della banca, la vendita di più del 5 % delle sue azioni, gli aumenti di capitale, il trasferimento della sede, le modifiche dell'assetto organizzativo ecc.
- (440) Il codice bancario è giuridicamente vincolante. L'obbligatorietà dei piani quinquennali e della decisione n. 40 è stata appurata nella precedente sezione 3.5.1.5. L'obbligatorietà dei testi normativi della NFRA deriva dai suoi poteri in qualità di autorità di regolamentazione bancaria. L'obbligatorietà di altri documenti è dimostrata dalle rispettive clausole di supervisione e valutazione.

⁽¹²⁴⁾ Disponibile all'indirizzo <http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html>.

⁽¹²⁵⁾ Disponibile all'indirizzo http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

⁽¹²⁶⁾ In base alle misure di attuazione della CBIRC riguardanti questioni amministrative in materia di concessione di licenze per banche commerciali che ricevono finanziamenti dalla Cina (ordinanza [2017] n. 1 della CBIRC), alle misure di attuazione della CBIRC riguardanti questioni amministrative in materia di concessione di licenze relative a banche che ricevono finanziamenti esteri (ordinanza [2015] n. 4 della CBIRC) e alle misure amministrative per le qualifiche dei direttori e degli alti funzionari di istituti finanziari nel settore bancario (CBIRC [2013] n. 3). Dopo la sostituzione della CBIRC con la NFRA, le misure di attuazione non sono state modificate.

- (441) La decisione n. 40 del Consiglio di Stato dà istruzione a tutti gli istituti finanziari di fornire un sostegno creditizio solo ai progetti di investimento rientranti nella categoria dei progetti incentivati e promette l'attuazione di "altri regimi agevolati per i progetti che rientrano nella categoria dei settori incentivati". Su tale base, le banche hanno l'obbligo di fornire un sostegno creditizio all'industria dei veicoli elettrici a batteria in quanto industria incentivata.
- (442) Inoltre persino le decisioni delle banche commerciali private devono essere supervisionate dal PCC e rimanere in linea con le politiche nazionali. In effetti uno dei tre obiettivi generali dello Stato in relazione alla governance bancaria è ora quello di rafforzare la leadership del partito nel settore bancario e assicurativo, anche in relazione alle questioni operative e gestionali nelle società. A tale proposito il piano d'azione triennale della CBIRC per il periodo 2020-2022 indica la necessità di "mettere ulteriormente in pratica lo spirito incarnato nel discorso introduttivo del segretario generale Xi Jinping sull'avanzamento della riforma del governo societario del settore finanziario". Inoltre la sezione II del piano mira a promuovere l'integrazione organica della leadership del partito nel governo societario: "renderemo l'integrazione della leadership del partito nel governo societario più sistematica, standardizzata e basata su procedure [...] Le principali questioni operative e gestionali devono essere discusse dal comitato di partito prima di essere sottoposte alla decisione del consiglio di amministrazione o dell'alta dirigenza".
- (443) Di recente il governo della RPC ha altresì stabilito che anche gli azionisti degli istituti finanziari devono facilitare l'esercizio del suo controllo attraverso il quadro di governo societario dell'istituto come segue: "I grandi azionisti degli istituti bancari e assicurativi sostengono tali istituti creando una struttura solida e indipendente di governo societario con un effettivo bilanciamento dei poteri e incoraggiano e sostengono banche e istituti assicurativi al fine di garantire l'integrazione organica della leadership del partito nel governo societario" ⁽¹²⁷⁾.
- (444) Infine i criteri di valutazione della performance delle banche commerciali stabiliti dalla NFRA, in particolare, prendono ora in considerazione come gli istituti finanziari "rispondono agli obiettivi di sviluppo nazionale e sono al servizio dell'economia reale" e soprattutto come "sono al servizio delle industrie strategiche ed emergenti" ⁽¹²⁸⁾.
- (445) La Commissione ha pertanto concluso che il governo della RPC ha creato un quadro normativo a cui dovevano attenersi i dirigenti e i revisori dei conti della banca statale che ha collaborato, i quali sono nominati dal governo della RPC e rispondono a quest'ultimo. Il governo della RPC si è pertanto avvalso di tale quadro normativo per esercitare un controllo significativo sulla condotta della banca statale che ha collaborato ogniqualvolta essa erogava prestiti all'industria dei veicoli elettrici a batteria. Le funzioni di base della banca statale sono collegate ai compiti specifici assegnati dal governo della RPC in virtù di tale quadro normativo, con il risultato che essa diventa lo strumento del governo della RPC per l'esercizio di funzioni pubbliche.
- (446) La Commissione ha anche cercato una prova tangibile dell'esercizio di un controllo significativo sulla base di prestiti concreti concessi ai produttori esportatori inseriti nel campione. Nella sua risposta al questionario la banca statale che ha parzialmente collaborato ha spiegato di utilizzare un modello di rating interno per valutare la solvibilità dei mutuatari sulla base di dati storici in termini di default, compresi indicatori qualitativi e quantitativi che consentono di classificare i mutuatari in base alla relativa probabilità di default. La banca EXIM ha inoltre spiegato che non vi è alcuna differenza nelle politiche per quanto riguarda il settore in cui opera il mutuatario o il suo assetto proprietario e che il proprio modello di valutazione del rischio è basato sul mercato.
- (447) Come già indicato al considerando 261, la banca statale che ha parzialmente collaborato si è rifiutata di fornire esempi concreti della sua valutazione del rischio di credito relativi alle società inserite nel campione, adducendo la motivazione che le informazioni richieste sono interne alla banca e contengono informazioni commerciali riservate che non è consentito divulgare, benché la Commissione avesse un consenso scritto con cui alcune delle suddette società avevano rinunciato ai propri diritti di riservatezza. Inoltre la banca EXIM non ha risposto alle domande relative agli indicatori qualitativi e quantitativi utilizzati per classificare i mutuatari sulla base della loro probabilità di default.

⁽¹²⁷⁾ Articolo 13 della comunicazione sul regolamento di supervisione del comportamento dei grandi azionisti di istituti bancari e assicurativi (CBIRC, [2021] n. 43).

⁽¹²⁸⁾ Cfr. la comunicazione della CBIRC sul metodo di valutazione della performance delle banche commerciali, emessa il 15 dicembre 2020, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

- (448) Nel corso dell'indagine il governo della RPC ha fatto riferimento all'interpretazione del codice bancario e degli articoli 4, 5 e 41 del codice bancario da parte della NPC, sostenendo che le banche commerciali in Cina operavano come entità giuridiche indipendenti che "prendono le proprie decisioni", "senza subire interferenze da parte di soggetti o singoli" e che "nessuna entità né singolo individuo può costringere una banca commerciale a concedere prestiti o fornire garanzie". Il governo della RPC ha inoltre asserito che l'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti non sono obbligatorie ma hanno solo carattere orientativo.
- (449) Come spiegato al considerando 440, la Commissione ha ritenuto che il codice bancario cinese e la decisione n. 40 siano di natura obbligatoria. Inoltre le risultanze della presente inchiesta (nonché quelle formulate dalla Commissione in inchieste precedenti relative allo stesso programma di sovvenzione ⁽¹²⁹⁾) non hanno suffragato l'argomentazione secondo cui le banche non tengono conto delle politiche e dei piani pubblici nell'adoptare decisioni concernenti la concessione di prestiti. Ad esempio la Commissione ha riscontrato che i tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione beneficiavano di prestiti agevolati a tassi d'interesse inferiori a quelli di mercato.
- (450) Dall'inchiesta è emerso che l'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti è stato di fatto applicato nella pratica, mentre gli articoli 4, 5 e 41 del codice bancario erano applicabili fatto salvo l'articolo 34 del codice bancario, ossia: laddove lo Stato definisce una politica pubblica, le banche la attuano e seguono le istruzioni dello Stato. In effetti mentre gli articoli 4 e 5 del codice bancario fanno parte del capo I, che stabilisce le disposizioni generali, l'articolo 34 figura al capo IV, che stabilisce le norme di base che disciplinano i prestiti. L'articolo 34 dispone quanto segue: "le banche commerciali conducono le loro attività di credito nel rispetto delle esigenze dell'economia nazionale e dello sviluppo sociale e conformemente all'orientamento delle politiche industriali dello Stato". È evidente che tale disposizione non ha carattere orientativo ma ha piuttosto carattere obbligatorio e fornisce alle banche la chiara istruzione di tenere conto delle politiche industriali dello Stato nell'esercizio della loro attività creditizia. Nella fattispecie, come menzionato al considerando 221, il piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove (2012-2020) fa chiaramente riferimento a "sistemi di gestione del credito e di valutazione dei prestiti al fine di incoraggiare lo sviluppo di industrie dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove". La Commissione ha osservato altresì che la decisione n. 40 del Consiglio di Stato dà istruzione a tutti gli istituti finanziari di fornire un sostegno creditizio solo ai progetti incentivati e promette l'attuazione di "altri regimi agevolati per i progetti che rientrano nella categoria dei settori incentivati". Benché l'articolo 17 della medesima decisione prescriva alle banche di rispettare i principi di concessione del credito, durante l'inchiesta la Commissione non ha potuto accertare che ciò sia avvenuto nella pratica. Al contrario sono stati concessi prestiti ai produttori esportatori indipendentemente dalla loro situazione finanziaria e solvibilità. Tale constatazione non è nuova ed è già stata formulata nell'ambito di inchieste precedenti ⁽¹³⁰⁾.
- (451) Infine, come indicato ai considerando da 442 a 444, anche il fatto che tutte le principali questioni operative e gestionali della banca siano esaminate dal partito, che è profondamente integrato nella struttura di governo societario delle banche, e che la performance delle banche sia valutata in base all'impegno da queste profuso nel mettersi al servizio delle imprese strategiche ed emergenti come l'industria dei veicoli elettrici a batteria dimostra la natura rigorosa e vincolante del quadro normativo che regola le attività degli istituti finanziari.
- (452) In assenza di prove concrete di valutazioni della solvibilità, la Commissione ha quindi esaminato il quadro normativo generale, quale descritto ai considerando da 434 a 444, congiuntamente alla condotta della banca statale che ha collaborato in relazione ai prestiti concessi alle società inserite nel campione. Tale condotta era in contrasto con la sua posizione ufficiale, dato che in pratica la banca EXIM non operava sulla scorta di valutazioni approfondite del rischio basate sul mercato.
- (453) Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha rilevato che ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione sono stati concessi prestiti a tassi d'interesse inferiori o prossimi al tasso d'interesse di base annunciato dal National Interbank Funding Center (NIFC). Il tasso d'interesse di base è stato introdotto il 20 agosto 2019 e sostituisce il precedente tasso di riferimento della banca centrale, ossia della People's Bank of China (PBoC) ⁽¹³¹⁾. L'erogazione di finanziamenti a tassi d'interesse prossimi o inferiori al tasso d'interesse privo di rischio del paese sul mercato interbancario dimostra chiaramente che il rischio non è stato adeguatamente preso in considerazione. In assenza di collaborazione da parte degli istituti finanziari o a fronte del rifiuto, da parte della banca EXIM, di fornire informazioni relative ai gruppi inseriti nel campione nonostante l'esistenza di un'autorizzazione bancaria, la Commissione ha dovuto utilizzare i dati disponibili e ha pertanto concluso che i prestiti sono stati concessi a prescindere dalla reale situazione finanziaria e del rischio di credito delle società, come stabilito nella sezione 3.5.2.3. Pertanto i prestiti sono stati concessi a tassi inferiori a quelli di mercato corrispondenti al profilo di rischio dei produttori esportatori inseriti nel campione.

⁽¹²⁹⁾ Cfr. ad esempio i casi sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo, sugli pneumatici e sulle biciclette elettriche di cui alla nota 12, rispettivamente sezione 3.4.1.1, lettera b), e sezione 3.5.1.1.

⁽¹³⁰⁾ Ibidem nota 12.

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

- (454) Inoltre, per quanto riguarda specificamente la banca EXIM, è incontestabile che si tratti di una banca demandata all'attuazione diretta delle politiche del governo, per sua stessa ammissione. Come spiegato sul suo sito web ⁽¹³²⁾, la banca EXIM è una banca statale demandata all'attuazione delle politiche del governo e finanziata dallo Stato che risponde direttamente al Consiglio di Stato ed è deputata a sostenere, tra l'altro, il commercio estero cinese e ad attuare la strategia "going global".
- (455) Su tale base la Commissione ha concluso che il governo della RPC ha creato un quadro normativo in materia di prestiti alle industrie incentivate a cui dovevano attenersi gli amministratori e i revisori dei conti della banca, che sono nominati dal governo della RPC e che rispondono a quest'ultimo. Questo quadro normativo non ha lasciato alcun margine di manovra agli amministratori e ai revisori dei conti della banca, che non hanno potuto scegliere se attenersi a tale quadro nei confronti dei produttori esportatori inseriti nel campione, ponendo in tal modo la dirigenza della banca in una posizione di dipendenza.
- (456) Il governo della RPC si è pertanto avvalso di tale quadro normativo per esercitare un controllo significativo sulla condotta della banca statale che ha collaborato ogniqualvolta essa erogava prestiti all'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (457) Come spiegato al considerando 434, la Commissione ha cercato una prova dell'esercizio di un controllo significativo sulla base di prestiti concreti. La banca statale che ha collaborato non ha tuttavia fornito talune informazioni necessarie, inclusa la propria valutazione del rischio di credito specifica per le società inserite nel campione. In assenza di elementi di prova concreti di tali valutazioni del rischio di credito, la Commissione ha esaminato il quadro normativo generale applicabile all'erogazione di prestiti a favore delle industrie incentivate, come ad esempio l'industria dei veicoli elettrici a batteria, assieme alla condotta della banca statale che ha collaborato e ha concluso che tale banca non operava sulla scorta di valutazioni approfondite del rischio di credito basate sul mercato.
- (458) Inoltre, come spiegato al considerando 453, ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione sono stati concessi prestiti a tassi d'interesse prossimi o inferiori al tasso d'interesse di base, a prescindere dalla situazione finanziaria e dal rischio di credito degli stessi. Pertanto, considerando il profilo di rischio di produttori esportatori inseriti nel campione di cui alla sezione 3.5.1.10 e dal momento che, secondo l'analisi dei rischi effettuata dalla Commissione, i produttori esportatori avrebbero dovuto ottenere un rating del credito pari a B e quindi avrebbero dovuto pagare interessi a un tasso notevolmente superiore al tasso privo di rischio, la Commissione ha concluso che i prestiti in questione sono stati erogati a tassi inferiori a quelli di mercato.
- (459) La Commissione ha quindi concluso che il governo della RPC ha esercitato un controllo significativo sulla condotta della banca statale che ha collaborato per quanto riguarda le politiche di prestito e la valutazione del rischio in relazione all'industria dei veicoli elettrici a batteria.

3.5.1.6. Conclusione sugli istituti finanziari statali che hanno collaborato

- (460) La Commissione ha appurato che la banca statale che ha parzialmente collaborato ha applicato il suesposto quadro giuridico nell'esercizio di funzioni pubbliche in relazione all'industria dei veicoli elettrici a batteria. La banca agiva pertanto come ente pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento di base, in combinato disposto con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del medesimo regolamento e conformemente alla pertinente giurisprudenza dell'OMC.

3.5.1.7. Istituti finanziari statali che non hanno collaborato

- (461) Le norme generali in materia prestiti ⁽¹³³⁾, emanate nel 1996, erano volte a disciplinare in particolare le attività connesse all'erogazione di prestiti, promuovendo uno specifico sviluppo socioeconomico ⁽¹³⁴⁾. Ai sensi della decisione n. 40 ⁽¹³⁵⁾, il governo della RPC interviene anche nelle operazioni di prestito di entità finanziarie designando settori industriali che dovrebbero beneficiare di un accesso privilegiato al credito e imponendo agli istituti finanziari di tenere conto delle politiche industriali dello Stato al momento di concedere prestiti.

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

⁽¹³³⁾ Le norme generali in materia di prestiti emanate dalla PBoC il 28 giugno 1996.

⁽¹³⁴⁾ Capo 1, articolo 1, delle Norme generali in materia di prestiti emanate dalla PBoC il 28 giugno 1996.

⁽¹³⁵⁾ Decisione del Consiglio di Stato sull'emanazione di disposizioni temporanee per la promozione della ristrutturazione industriale, 2 dicembre 2005, Guo Fa [2005] n. 40.

- (462) Il fatto che lo Stato imponga alle banche commerciali, in particolare agli istituti finanziari di proprietà statale, di tenere conto soprattutto delle politiche statali (anziché di aspetti puramente commerciali) al momento di definire le proprie strategie di prestito è evidente anche nella comunicazione del ministero delle Finanze sul metodo di valutazione della performance delle banche commerciali, pubblicata il 15 dicembre 2020. Secondo quanto disposto nella comunicazione, i criteri di valutazione della performance delle banche commerciali devono prendere in considerazione come le entità "rispondono agli obiettivi di sviluppo nazionale e sono al servizio dell'economia reale" e in particolare come "sono al servizio delle industrie strategiche ed emergenti". L'articolo 4 della comunicazione stabilisce che "la valutazione della performance delle banche commerciali offre una garanzia solida ed efficace della futura attuazione delle macropolitiche nazionali" ⁽¹³⁶⁾.
- (463) Come indicato alla sezione 3.3.1.1, nessuno degli istituti finanziari statali (ad eccezione della banca EXIM) che hanno erogato prestiti alle società inserite nel campione ha risposto al questionario specifico. L'elenco delle banche comprende: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ⁽¹³⁷⁾, Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ⁽¹³⁸⁾, Bank of Nanjing ⁽¹³⁹⁾, Bank of Ningbo ⁽¹⁴⁰⁾, Bank of Shanghai ⁽¹⁴¹⁾, Bank of Tianjin ⁽¹⁴²⁾, China CITIC Bank ⁽¹⁴³⁾, China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ⁽¹⁴⁴⁾, China Industrial Bank Co. Ltd ⁽¹⁴⁵⁾, China Merchants Bank ⁽¹⁴⁶⁾, China Minsheng Bank ⁽¹⁴⁷⁾, Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ⁽¹⁴⁸⁾, Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ⁽¹⁴⁹⁾, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ⁽¹⁵⁰⁾, Chong Hing Bank Limited ⁽¹⁵¹⁾, Huishang Bank Co., Ltd ⁽¹⁵²⁾, Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd ⁽¹⁵³⁾, and the Zhongyuan Bank Co., Ltd ⁽¹⁵⁴⁾. Il governo della RPC non ha fornito informazioni né sull'assetto proprietario delle banche né sulla relativa struttura di governance e sulla valutazione del rischio, né ha fornito esempi relativi a prestiti specifici concessi all'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (464) La Commissione ha pertanto deciso, in linea con le conclusioni di cui alla sezione 3.3.1.1, di utilizzare i dati disponibili per determinare se tali istituti finanziari statali possano essere considerati enti pubblici.

⁽¹³⁶⁾ Cfr. la comunicazione sul metodo di valutazione della performance delle banche commerciali, pubblicata il 15 dicembre 2020 dal ministero delle Finanze, disponibile all'indirizzo: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

⁽¹³⁷⁾ Cfr. Bank of Beijing, relazione annuale 2022 (aprile 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⁾ Cfr. Bank of Kunlun Co. Ltd, sintesi della relazione annuale 2022 <https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf>.

⁽¹³⁹⁾ Cfr. Bank of Nanjing, relazione annuale 2023 <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf>.

⁽¹⁴⁰⁾ Cfr. PBoC, elenco delle banche cinesi di importanza sistemica 2022, disponibile all'indirizzo: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html>.

⁽¹⁴¹⁾ Cfr. Bank of Shanghai, relazione annuale 2022 <https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf>.

⁽¹⁴²⁾ Cfr. Bank of Tianjin, relazione annuale 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf.

⁽¹⁴³⁾ Cfr. China CITIC Bank, relazione annuale 2021; disponibile all'indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES_H_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

⁽¹⁴⁴⁾ Cfr. China Everbright Bank, relazione semestrale 2021; disponibile all'indirizzo: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

⁽¹⁴⁵⁾ Cfr. ICBC, relazione annuale 2021; disponibile all'indirizzo file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSES_H_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

⁽¹⁴⁶⁾ Cfr. China Merchants Bank, relazione annuale 2022, pag. 125; disponibile all'indirizzo: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

⁽¹⁴⁷⁾ Cfr. China Minsheng Bank, relazione annuale 2022, pag. 94; disponibile all'indirizzo: <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>.

⁽¹⁴⁸⁾ Cfr. Ping An Bank, Homepage – Relazioni con gli investitori – Principali azionisti; disponibile all'indirizzo: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

⁽¹⁵⁰⁾ Cfr. Shanghai Pudong Development Bank, relazione semestrale 2021; disponibile all'indirizzo: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

⁽¹⁵¹⁾ Cfr. Chong Hing Bank Limited, struttura societaria: <https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml>.

⁽¹⁵²⁾ Cfr. la relazione annuale 2023 <https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF>.

⁽¹⁵³⁾ Cfr. la relazione annuale 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

⁽¹⁵⁴⁾ Cfr. la relazione annuale 2023 <https://www.1hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf>.

- (465) Nell'ambito di una precedente inchiesta antisovvenzioni⁽¹⁵⁵⁾ la Commissione ha stabilito che le banche che avevano erogato prestiti ai gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione nell'ambito dell'inchiesta erano parzialmente o interamente di proprietà dello Stato o di persone giuridiche statali. Poiché le banche non hanno risposto al questionario specifico, la Commissione ha utilizzato informazioni pubblicamente disponibili, quali il sito web della banca, relazioni annuali e informazioni riportate in annuari bancari o su internet. In linea con le risultanze di queste inchieste precedenti, il documento di lavoro dei servizi della Commissione⁽¹⁵⁶⁾ ha confermato che lo Stato domina il settore bancario⁽¹⁵⁷⁾ mantenendo partecipazioni di controllo in tutte le banche commerciali di proprietà statale e svolgendo il ruolo di azionista di maggioranza in una serie di banche commerciali per azioni, sia attraverso investimenti diretti da parte di Central Huijin sia indirettamente attraverso altre entità giuridiche statali. Al considerando 468 è riportato un elenco delle entità bancarie, segnalate dai produttori esportatori, in cui lo Stato detiene una partecipazione di maggioranza. Poiché non sono intervenuti cambiamenti a seguito di recenti inchieste analoghe⁽¹⁵⁸⁾, si è ritenuto che tutti gli istituti finanziari statali che hanno erogato finanziamenti ai produttori esportatori inseriti nel campione siano parzialmente o interamente di proprietà dello Stato o di persone giuridiche statali.

3.5.1.8. Conclusione su tutti gli istituti finanziari statali

- (466) Alla luce delle considerazioni di cui sopra la Commissione ha stabilito che tutti gli istituti finanziari statali cinesi che hanno erogato finanziamenti ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato sono enti pubblici ai sensi dell'articolo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base.
- (467) Inoltre, anche qualora non fossero da considerare enti pubblici, la Commissione ha stabilito sulla base delle medesime informazioni che gli istituti finanziari statali sarebbero da considerare investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base, per le stesse ragioni di cui alla sezione 3.5.1.9. Pertanto la loro condotta sarebbe in ogni caso attribuita al governo della RPC.

3.5.1.9. Istituti finanziari privati che agiscono su incarico o per ordine del governo della RPC

- (468) Come avvenuto in inchieste precedenti⁽¹⁵⁹⁾, nel caso in esame la Commissione ha stabilito che le banche e gli istituti finanziari privati di cui in appresso operanti in Cina avevano concesso prestiti ai gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione nella presente inchiesta: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China)

⁽¹⁵⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1 (considerando 210 e 211)).

⁽¹⁵⁶⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione aggiornato, *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* del 10 aprile 2024 (SWD(2024) 91 final) ("relazione sulla Cina") – capitolo 6.3 dedicato al settore bancario, pagg. da 137 a 144.

⁽¹⁵⁷⁾ Cfr. anche Chorzempa, M. and Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, marzo 2023, pag. 2; disponibile all'indirizzo: <https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf>.

⁽¹⁵⁸⁾ Ibidem nota 12.

⁽¹⁵⁹⁾ Cfr. il regolamento di esecuzione (UE) 2017/969 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/649 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese (GU L 146 del 9.6.2017, pag. 17) ("caso sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo"), il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1) ("caso sugli pneumatici"), il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2287 della Commissione che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344) ("caso sui fogli e nastri sottili di alluminio"), il regolamento di esecuzione (UE) 2020/776 della Commissione, del 12 giugno 2020, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di alcuni prodotti in fibra di vetro tessuti e/o cuciti originari della Repubblica popolare cinese e dell'Egitto (GU L 189 del 15.6.2020, pag. 33) ("caso sui prodotti in fibra di vetro") e il regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 della Commissione che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese (GU L 12 del 19.1.2022, pag. 34) ("caso sui cavi di fibre ottiche").

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., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited e Yushan Bank (China) Co. In linea con l'analisi corrispondente di cui alla sezione 3.5.1.8, si è ritenuto che tali banche e istituti finanziari privati operino sotto la vigilanza della CBRC e agiscano su incarico o per ordine del governo della RPC. Poiché non sono state fornite informazioni che portino a trarre conclusioni diverse, la Commissione ha mantenuto la medesima conclusione nella presente inchiesta.

- (469) La Commissione ha verificato se tutti questi istituti finanziari avessero ricevuto dal governo della RPC l'incarico o l'ordine di concedere sovvenzioni al settore dei veicoli elettrici a batteria ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.
- (470) Secondo l'organo d'appello dell'OMC si è in presenza di un "incarico" quando un governo conferisce una responsabilità a un organismo privato, mentre un "ordine" si riferisce a situazioni in cui il governo esercita i suoi poteri su un organismo privato⁽¹⁶⁰⁾. In entrambi i casi il governo ricorre a un organismo privato quale tramite per il contributo finanziario e, "nella maggior parte dei casi, ci si aspetterebbe che un incarico o un ordine dato a un organismo privato comporti una qualche forma di minaccia o di incentivo"⁽¹⁶¹⁾. Al contempo l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv) non consente ai membri di istituire misure compensative sui prodotti "quando il governo si limita ad esercitare i suoi poteri normativi generali"⁽¹⁶²⁾ o quando il suo intervento "può avere o non avere un risultato particolare, semplicemente in funzione di determinate circostanze fattuali e dell'esercizio della libera scelta da parte degli attori operanti in tale mercato"⁽¹⁶³⁾. L'incarico o l'ordine implica invece "un ruolo del governo più attivo rispetto a semplici atti di incoraggiamento"⁽¹⁶⁴⁾.
- (471) La Commissione ha rilevato che il quadro normativo applicabile all'industria summenzionata, richiamato ai considerando da 434 a 442, si applica a tutti gli istituti finanziari della RPC, compresi quelli privati. A dimostrazione di ciò, il codice bancario e le varie ordinanze della CBIRC riguardano tutte le banche che ricevono finanziamenti dalla Cina e quelle che ricevono finanziamenti esteri nell'ambito della gestione della CBIRC.
- (472) Inoltre la maggior parte dei contratti di prestito stipulati con istituti finanziari privati presentava condizioni analoghe ai contratti conclusi con le banche statali e i tassi di prestito concessi dagli istituti finanziari privati erano simili a quelli concessi dagli istituti finanziari statali. Ciò dimostra che tali banche concedono di fatto condizioni di prestito preferenziali in linea con il controllo del governo della RPC sul settore bancario.
- (473) In assenza di informazioni contrarie provenienti dagli istituti finanziari privati, la Commissione ha concluso che, per quanto riguarda l'industria dei veicoli elettrici a batteria, tutti gli istituti finanziari (compresi quelli del settore privato) che operano in Cina sotto la vigilanza della NFRA agiscono su incarico o per ordine dello Stato ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), primo trattino, del regolamento di base per il perseguimento delle politiche pubbliche ed erogano all'industria dei veicoli elettrici a batteria prestiti a tasso agevolato⁽¹⁶⁵⁾.

3.5.1.10. Rating del credito

- (474) In precedenti inchieste antisovvenzioni, la Commissione ha già stabilito che i rating del credito nazionali assegnati alle società cinesi non erano attendibili, sulla base di uno studio pubblicato dal Fondo monetario internazionale⁽¹⁶⁶⁾, che ha rivelato una discrepanza tra i rating del credito internazionali e quelli cinesi. Infatti,

⁽¹⁶⁰⁾ WT/DS/296 (DS296 *United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea*), relazione dell'organo d'appello del 21 febbraio 2005, punto 116.

⁽¹⁶¹⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 116.

⁽¹⁶²⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 115.

⁽¹⁶³⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 114, che concorda sul punto con la relazione del panel, DS 194, punto 8.31.

⁽¹⁶⁴⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 115.

⁽¹⁶⁵⁾ Cfr. i casi citati alla nota 12.

⁽¹⁶⁶⁾ Documento di lavoro dell'FMI, "Resolving China's Corporate Debt Problem", di Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparuso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, ottobre 2016, WP/16/203.

secondo l’FMI, le agenzie di rating locali valutano oltre il 90 % delle obbligazioni cinesi da AA ad AAA, una stima non comparabile rispetto ad altri mercati quali l’UE o gli Stati Uniti d’America (“USA”). Ad esempio le società che godono di una valutazione così elevata nel mercato statunitense sono meno del 2 %. Le agenzie cinesi di rating del credito sono dunque fortemente sbilanciate verso i valori massimi della scala di rating. Le loro scale di rating sono molto ampie e tendono a raggruppare in un’unica vasta categoria titoli obbligazionari con rischi di default significativamente diversi ⁽¹⁶⁷⁾. Secondo il “China Bond Market Insight 2021” di Bloomberg ⁽¹⁶⁸⁾ cinque agenzie di rating locali cinesi dominano il mercato obbligazionario, ossia China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance e Golden Credit Rating, e circa il 90 % delle obbligazioni è valutato AAA dalle agenzie di rating locali. Molti degli emittenti hanno tuttavia ricevuto da S&P un rating globale dell’emittente più basso, ossia A e BBB ⁽¹⁶⁹⁾.

- (475) Inoltre agenzie di rating straniere come Standard and Poor’s e Moody’s applicano di norma una maggiorazione al rating di credito di riferimento dell’emittente in base a una stima dell’importanza strategica dell’azienda per il governo cinese e della solidità di tutte le garanzie implicite quando tali agenzie valutano obbligazioni cinesi emesse all’estero ⁽¹⁷⁰⁾.
- (476) A integrazione di tale analisi, casi precedenti hanno dimostrato che il governo della RPC può anche esercitare la propria influenza sul mercato del rating del credito.
- (477) Secondo le informazioni fornite dal governo della RPC in casi precedenti, sul mercato obbligazionario cinese erano attive 14 agenzie di rating del credito, tra cui 12 agenzie di rating nazionali. In secondo luogo non si può accedere liberamente al mercato cinese dei rating del credito. Si tratta essenzialmente di un mercato chiuso, in quanto le agenzie di rating devono essere approvate dalla China Securities Regulatory Commission (“CSRC”) o dalla PBoC prima di potere iniziare l’attività ⁽¹⁷¹⁾. A metà del 2017 la PBoC ha annunciato che le agenzie estere di rating del credito sarebbero state autorizzate a effettuare valutazioni del credito su parte del mercato obbligazionario nazionale a determinate condizioni. Tuttavia tali agenzie di rating del credito seguono le scale cinesi di rating e pertanto non sono esattamente comparabili con quelle internazionali, come spiegato al considerando 475.
- (478) Infine una ricerca condotta nel 2021 da Allianz Global Investors conferma le risultanze della Commissione, affermando che “[i]l sistema di assegnazione dei rating delle obbligazioni di credito cinesi onshore è diverso da quelli internazionali. Ad esempio, in base a questi ultimi, le obbligazioni onshore con rating AA+ apparirebbero solitamente alla categoria “high yield” ⁽¹⁷²⁾.
- (479) Infine nel 2022 l’OCSE ha sottolineato che “[l]e carenze nel mercato del rating del credito, tra cui l’assegnazione di rating “gonfiati” e la debolezza dei sistemi di allarme, ostacolano il sano sviluppo del mercato obbligazionario” ⁽¹⁷³⁾.
- (480) La Commissione ha inoltre stabilito ⁽¹⁷⁴⁾ che il sistema cinese di rating del credito non può ritenersi determinato unicamente dalle forze di mercato e opera in maniera distorta.
- (481) Alla luce della situazione descritta ai considerando da 474 a 478, la Commissione ha concluso che i rating cinesi del credito non forniscono una stima attendibile del rischio di credito delle attività sottostanti. Tali rating erano altresì falsati dagli obiettivi politici volti a incentivare industrie strategiche fondamentali, come l’industria dei veicoli elettrici a batteria.

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

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

⁽¹⁶⁹⁾ China bond market insight 2021, nota 59, pag. 31.

⁽¹⁷⁰⁾ Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. and Neelakantan, U. (2017), *China’s broken promises: why it is not a market-economy*, Wiley Rein LLP, pag. 68.

⁽¹⁷¹⁾ Cfr. la nota 71 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 della Commissione, del 18 gennaio 2022, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2011 che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese.

⁽¹⁷²⁾ Disponibile all’indirizzo <https://www.allianzgi.com/-/media/allianzgi/eu/italy/insights/temi-di-investimento/china/9-cose-da-sapere-sui-mercati-obbligazionari-cinesi-pdf.pdf?rev=-1&hash=290E89F648E4A48B8D5F84462FCA9F94>.

⁽¹⁷³⁾ Cfr. OECD *Economic Surveys: China*, marzo 2022, pagg. 34 e 35; disponibile all’indirizzo: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf>.

⁽¹⁷⁴⁾ Cfr. il documento di lavoro dei servizi della Commissione, *Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations* del 10 aprile 2024 (SWD(2024) 91 final) (“relazione sulla Cina”), capitolo 6, pagg. da 156 a 160.

3.5.2. Finanziamenti agevolati: prestiti

3.5.2.1. Tipi di prestiti

(1) Prestiti a breve e lungo termine

(482) La Commissione ha stabilito che le società dei tre i gruppi inseriti nel campione hanno utilizzato vari prestiti a breve e lungo termine per finanziare le loro attività. Tali prestiti sono stati utilizzati principalmente per l'operatività quotidiana, il fabbisogno relativo al capitale di esercizio, progetti speciali, investimenti o per sostituire altri prestiti. I gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione si sono avvalsi anche di crediti all'esportazione a breve e lungo termine.

(2) Prestiti con l'obiettivo specifico di sostituire altri prestiti (prestiti rotativi)

(483) Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha riscontrato che uno dei gruppi inseriti nel campione ha contratto prestiti con l'obiettivo specifico di sostituire, alla data di scadenza, il capitale rimborsato con altro capitale derivante da nuovi prestiti. Tali prestiti rotativi sono di norma un indice di problemi di liquidità per il mutuatario e comportano una maggiore esposizione al rischio per le banche che li concedono. In linea con le risultanze di inchieste precedenti⁽¹⁷⁵⁾, la Commissione ha appurato che, tramite tale pratica, alcune società potevano riorganizzare le proprie passività e ottenere i fondi senza i quali non sarebbero state in grado di adempiere i propri obblighi di rimborso, il che evidenzia dunque difficoltà nel rimborsare i debiti.

(3) Finanziamenti finalizzati alla ristrutturazione del debito a lungo termine

(484) Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha riscontrato che talune società inserite nel campione hanno emesso obbligazioni con l'obiettivo specifico di rimborsare debiti, ossia prestiti. La Commissione ha appurato che, ristrutturando i debiti mediante tale strumento, alcune società hanno potuto riorganizzare e differire le proprie passività nonché ottenere i fondi senza i quali non sarebbero state in grado di adempiere i propri obblighi di rimborso, il che evidenzia dunque difficoltà nella raccolta di capitale.

(485) L'impiego di obbligazioni a tale scopo suscita preoccupazioni circa la capacità di una data società di ripagare i propri debiti, mettendone in dubbio non solo la liquidità a breve termine, ma anche la solvibilità a lungo termine. L'esistenza di obbligazioni emesse allo scopo di rimborsare i prestiti in una determinata società è stata dunque considerata come un'indicazione del fatto che la società si trova in una situazione finanziaria peggiore di quanto il bilancio lasci intendere a prima vista e che vi è un rischio aggiuntivo legato al suo finanziamento a breve e lungo termine.

3.5.2.2. Specificità

(486) Come dimostrato nella sezione 3.5.1.5, vari testi normativi specificamente destinati a società dell'industria dei veicoli elettrici a batteria danno ordine agli istituti finanziari di fornire prestiti a tassi agevolati a tale industria. Da tali documenti si evince che gli istituti finanziari erogano finanziamenti agevolati solo a un numero limitato di imprese o settori che ottemperano agli orientamenti delle pertinenti politiche del governo della RPC. La Commissione ha ritenuto che il riferimento all'industria dei veicoli elettrici a batteria sia sufficientemente chiaro dal momento che tale industria è identificata dal suo nome o da un riferimento al prodotto che fabbrica o al comparto industriale cui appartiene.

⁽¹⁷⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/969 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/649 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese (GU L 146 del 9.6.2017, pag. 17) ("caso sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo"), regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1) ("caso sugli pneumatici") e regolamento di esecuzione (UE) 2020/776 della Commissione, del 12 giugno 2020, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di alcuni prodotti in fibra di vetro tessuti e/o cuciti originari della Repubblica popolare cinese e dell'Egitto (GU L 189 del 15.6.2020, pag. 33) ("caso sui prodotti in fibra di vetro").

3.5.2.3. Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (487) La Commissione ha calcolato l'importo della sovvenzione compensabile sulla base del vantaggio conferito ai beneficiari durante il periodo dell'inchiesta. A norma dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, il vantaggio conferito ai beneficiari corrisponde alla differenza tra l'importo dell'interesse pagato per il prestito agevolato dalla società beneficiaria e l'importo che la stessa avrebbe pagato per un analogo mutuo commerciale da essa ottenibile sul mercato.
- (488) Come esposto nelle sezioni 3.5.1 e 3.5.2, i prestiti concessi dagli istituti finanziari cinesi rispecchiano un intervento pubblico sostanziale e non riflettono i tassi che sarebbero normalmente applicati in un mercato correttamente funzionante.
- (489) I gruppi di società inseriti nel campione presentavano situazioni finanziarie generali diverse. Nel periodo dell'inchiesta ciascun gruppo ha beneficiato di vari tipi di prestiti con differenze nelle scadenze, nelle garanzie, nelle garanzie reali e in altre condizioni. Per queste due ragioni ogni società aveva un tasso d'interesse medio basato sull'insieme dei prestiti ricevuti.
- (490) La Commissione ha valutato individualmente la situazione finanziaria di ciascun gruppo di produttori esportatori inserito nel campione per tenere conto di tali caratteristiche specifiche. A tale proposito la Commissione ha seguito il metodo di calcolo per i finanziamenti agevolati tramite prestiti stabilito nell'ambito dell'inchiesta antisovvenzioni sui fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della RPC, dell'inchiesta antisovvenzioni sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo originari della RPC, nonché nelle inchieste antisovvenzioni sugli pneumatici originari della RPC, su alcuni prodotti in fibra di vetro tessuti e/o cuciti originari della RPC e sui cavi di fibre ottiche originari della RPC⁽¹⁷⁶⁾, come spiegato nei considerando che seguono. La Commissione ha quindi calcolato, per ciascun gruppo di produttori esportatori inserito nel campione, il vantaggio conferito individualmente dalla pratica dell'erogazione di finanziamenti agevolati sotto forma di prestiti e ha attribuito tale vantaggio al prodotto oggetto dell'inchiesta.

(1) Gruppo BYD

- (491) La Commissione ha rilevato che nel 2020 il gruppo BYD ha ricevuto un rating AAA da un'agenzia cinese di rating del credito. Alla luce delle distorsioni generali dei rating del credito cinesi di cui alla sezione 3.5.1.10, la Commissione ha concluso che tale rating non è attendibile.
- (492) Come indicato ai considerando da 452 a 459, gli istituti finanziari creditori cinesi non hanno fornito alcuna valutazione della solvibilità. Per determinare il vantaggio la Commissione ha dunque dovuto valutare se i tassi d'interesse dei prestiti concessi al gruppo BYD fossero a livello di mercato.
- (493) Il gruppo BYD Group si presentava in condizioni finanziarie generalmente redditizie, con un margine di profitto attorno al 6 % secondo la sua stessa contabilità finanziaria. Per finanziare le sue attività, il gruppo si è avvalso di debiti a breve e lungo termine. La Commissione ha valutato la liquidità a breve termine e la situazione di solvibilità a lungo termine della società.
- (494) Per quanto riguarda la liquidità a breve termine, la Commissione ha utilizzato l'indice di disponibilità. Tale indice misura la capacità della società di onorare i propri obblighi a breve termine, compreso il debito a breve termine.
- (495) L'indice di disponibilità della società era 0,89 nel 2021, è sceso a 0,75 nel 2022 per poi aumentare nuovamente a 0,68 nel periodo dell'inchiesta. Nonostante il rating AAA assegnato alla società nel 2020, le sue attività correnti non erano quindi sufficienti a soddisfare gli obblighi a breve termine. Ciò non giustifica un rating del credito elevato, per il quale una società dovrebbe presentare un indice minimo di 2.
- (496) Considerando questo indicatore di liquidità a breve termine, la Commissione ha concluso che la società in questione presentava problemi di liquidità a breve termine che si traducono in un profilo debitore ad alto rischio.

⁽¹⁷⁶⁾ GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344 (considerando 237) ("caso sui fogli e nastri sottili di alluminio"), GU L 146 del 9.6.2017, pag. 17, considerando da 152 a 244 ("caso sui prodotti piatti laminati a caldo"), GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1, considerando 236 ("caso sugli pneumatici"), GU L 189 del 15.6.2020, pag. 33, considerando 300 ("caso sui prodotti in fibra di vetro") e GU L 12 del 19.1.2022, pag. 75, considerando 294 ("caso sui cavi di fibre ottiche").

- (497) La Commissione ha basato la valutazione del rischio di solvibilità a lungo termine sul rapporto di indebitamento. Questo rapporto misura la capacità della società di onorare i propri impegni debitori a lungo termine. È utilizzato da prestatori e investitori obbligazionari per valutare la solvibilità di una società.
- (498) Il rapporto di indebitamento misura l'entità delle passività, in particolare il debito a lungo termine. La società aveva un elevato rapporto indebitamento/capitale netto pari a 0,78, il che indica che la società finanzia la sua attività attraverso il debito. Anche il rapporto indebitamento/capitale netto è aumentato costantemente, passando da 0,67 nel 2021 a 0,78 nel PI, il che indica che la società finanzia sempre più la sua attività principalmente attraverso il debito. Quanto più elevato è il rapporto indebitamento/capitale netto, tanto più alto è il rischio finanziario della società, il che significa che quest'ultima può incorrere in maggiori difficoltà nel pagare gli interessi sui debiti esistenti.
- (499) Pertanto, tenendo conto dei problemi di liquidità e solvibilità di cui ai considerando da 495 a 498, la Commissione ha ritenuto che la società non si trovasse in una situazione finanziaria solida e che presentasse un profilo ad alto rischio per potenziali prestatori e investitori.
- (500) La Commissione ha inoltre esaminato il rapporto indebitamento/patrimonio netto delle singole società che beneficiavano in maggior misura di vantaggi finanziari e ha riscontrato che nel 2022 tale rapporto variava da 0,71 a 0,97.
- (501) In seguito a quanto sopra esposto e alla luce delle distorsioni generali dei rating del credito cinesi descritte nella sezione 3.5.1.10, la Commissione ha concluso che il rating AAA assegnato al gruppo BYD non è attendibile.
- (502) La Commissione ha ritenuto che la situazione finanziaria complessiva del gruppo corrisponda a un rating B, che non rientra più tra gli "investment grade".
- (503) Sulla base dei dati pubblicamente disponibili forniti da Bloomberg, per stabilire il tasso di mercato la Commissione ha utilizzato come parametro di riferimento il premio previsto per le obbligazioni emesse da imprese con rating B, che è stato applicato al tasso di riferimento della PBoC o, dopo il 20 agosto 2019, al tasso d'interesse di base annunciato dal NIFC ⁽¹⁷⁷⁾.
- (504) Tale maggiorazione è stata determinata calcolando il differenziale relativo tra gli indici delle obbligazioni societarie USA con rating AA e quelli delle obbligazioni societarie USA con rating B in base ai dati forniti da Bloomberg per i settori industriali. Il differenziale relativo così calcolato è stato quindi sommato al tasso di riferimento della PBoC o, dopo il 20 agosto 2019, al tasso d'interesse di base pubblicato dal NIFC, alla data di concessione del prestito ⁽¹⁷⁸⁾ e per la stessa durata del prestito in questione. Tale operazione è stata ripetuta singolarmente per ogni prestito concesso al gruppo di società.
- (505) Anche per i prestiti denominati in valuta estera si verifica la stessa situazione, con distorsioni di mercato e l'assenza di rating del credito attendibili, giacché tali prestiti sono erogati dagli stessi istituti finanziari cinesi. Pertanto, come rilevato in precedenza, per stabilire un parametro di riferimento adeguato sono state utilizzate le obbligazioni emesse nel periodo dell'inchiesta da società con rating B con denominazioni pertinenti.

(2) Gruppo Geely

- (506) Come indicato ai considerando da 452 a 459, gli istituti finanziari creditori cinesi non hanno fornito alcuna valutazione della solvibilità. Per determinare il vantaggio la Commissione ha dunque dovuto valutare se i tassi d'interesse dei prestiti concessi al gruppo Geely fossero a livello di mercato.
- (507) Il gruppo Geely ha segnalato di essere in condizioni finanziarie redditizie, con un margine di profitto del 3 % secondo la sua stessa contabilità finanziaria. Tuttavia la redditività è diminuita rispetto al 2021. Il rendimento del capitale netto, che rappresenta la capacità del gruppo di trasformare il capitale proprio in utile netto, è sceso dall'8 % nel 2021 al 5 % alla fine del periodo dell'inchiesta.
- (508) Per finanziare le sue attività, il gruppo Geely si è avvalso di debiti a breve e lungo termine. La Commissione ha valutato la liquidità a breve termine e la situazione di solvibilità a lungo termine del gruppo.

⁽¹⁷⁷⁾ Cfr. il considerando (453).

⁽¹⁷⁸⁾ In caso di prestiti a tasso fisso. Per quanto riguarda i prestiti a tasso variabile, è stato adottato il tasso di riferimento della PBoC vigente durante il PI.

- (509) Per quanto riguarda la liquidità a breve termine, durante il periodo dell'inchiesta il gruppo presentava un indice di disponibilità medio pari a 1,03. Anche se tale indice è leggermente superiore a 1, le attività correnti della società sono appena sufficienti a soddisfare gli obblighi a breve termine, il che non basta per giustificare un rating del credito elevato, per il quale una società dovrebbe presentare un indice pari almeno a 2. L'indice di liquidità immediata della società era 0,79 alla fine del PI, 0,76 nel 2022 e 0,79 nel 2021, mentre il valore di riferimento è pari ad almeno 1. In realtà una società che presenta un indice di liquidità immediata inferiore a 1 potrebbe non essere in grado di estinguere i suoi debiti nel breve termine. Nel periodo dell'inchiesta il rapporto di cassa della società era mediamente pari a 0,4; pertanto la società non aveva disponibilità liquide sufficienti a rimborsare il suo debito a breve termine. Tenendo conto degli indicatori di liquidità a breve termine, la Commissione ha concluso che la società in questione presentava problemi di liquidità a breve termine che si traducono in un profilo del debito a rischio.
- (510) Per quanto riguarda il debito a lungo termine, il gruppo Geely presentava un elevato indice di indebitamento di 0,69, il che significa che il 69 % delle attività societarie è finanziato dal debito. Il rapporto indebitamento/capitale netto era 2,1 nel 2021, 2,11 nel 2022 e 2,22 alla fine del PI, il che indica che la società sta finanziando la sua attività principalmente attraverso il debito. Quanto più elevato è l'indice di indebitamento e il rapporto indebitamento/capitale netto, tanto più alto è il rischio finanziario della società. Inoltre durante il periodo dell'inchiesta una delle società del gruppo (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) ha concluso con banche statali un accordo per la capitalizzazione del debito al fine di migliorare la struttura del proprio debito. Tale accordo prevedeva che la società potesse convertire parte del debito maturato nei confronti delle banche statali in azioni, con una conseguente riduzione delle passività nel suo stato patrimoniale.
- (511) Inoltre la Commissione ha rilevato che il gruppo Geely ha contratto prestiti con l'obiettivo specifico di sostituire altri prestiti. Come spiegato nella sezione 3.5.2.1, l'esistenza di prestiti rotativi è considerata un'indicazione del fatto che vi sono rischi aggiuntivi connessi a problemi di liquidità.
- (512) Analogamente la Commissione ha rilevato che il gruppo Geely ha emesso obbligazioni al fine di ristrutturare il proprio debito. In questo caso, come esposto nella sezione 4, la Commissione ha ritenuto che tale circostanza sia indicativa di una situazione finanziaria peggiore di quanto il bilancio lasci intendere a prima vista e che vi sia un rischio aggiuntivo legato al finanziamento a breve e lungo termine del gruppo.
- (513) La Commissione ha rilevato che il gruppo Geely ha ricevuto un rating AAA da un'agenzia cinese di rating del credito. Alla luce delle distorsioni generali dei rating del credito cinesi di cui alla sezione 3.5.1.10, la Commissione ha concluso che tale rating non è attendibile.
- (514) La Commissione ha ritenuto che la situazione finanziaria complessiva del gruppo corrisponda a un rating B. Secondo le definizioni del rating del credito di Standard & Poor's, un debitore valutato "B" è più vulnerabile rispetto a un debitore valutato "BB" ma il debitore ha ancora la capacità di onorare i suoi impegni finanziari. Nondimeno condizioni commerciali, finanziarie o economiche sfavorevoli potrebbero nuocere alla sua capacità o volontà di onorare tali impegni. Si ritiene pertanto che questo parametro di riferimento rispecchi adeguatamente il rischio aggiuntivo derivante dall'uso di prestiti rotativi e di obbligazioni emesse ai fini della ristrutturazione del debito.
- (515) Il premio previsto per le obbligazioni emesse da imprese con rating B è stato quindi applicato al tasso di riferimento della PBoC o, dopo il 20 agosto 2019, al tasso d'interesse di base pubblicato dal NIFC, per stabilire il tasso di mercato.
- (516) Tale maggiorazione è stata determinata calcolando il differenziale relativo tra gli indici delle obbligazioni societarie USA con rating AA e quelli delle obbligazioni societarie USA con rating B in base ai dati forniti da Bloomberg per i settori industriali. Il differenziale relativo così calcolato è stato quindi aggiunto al tasso di riferimento dei prestiti della PBoC, o dopo il 20 agosto 2019, al tasso d'interesse di base annunciato dal NIFC, alla data di concessione del prestito e per la stessa durata del prestito in questione. Tale operazione è stata ripetuta singolarmente per ogni prestito e per ogni leasing finanziario concesso alla società.
- (517) Anche per i prestiti denominati in valuta estera nella RPC si verifica la stessa situazione, con distorsioni di mercato e l'assenza di rating del credito attendibili, in quanto tali prestiti sono erogati dagli stessi istituti finanziari cinesi. Pertanto, come rilevato in precedenza, per stabilire un parametro di riferimento adeguato sono state utilizzate le obbligazioni emesse nel periodo dell'inchiesta da società con rating B con denominazioni pertinenti.

(3) Gruppo SAIC

- (518) Come indicato nei considerando da 452 a 459, gli istituti finanziari creditori cinesi non hanno fornito alcuna valutazione della solvibilità. Per determinare il vantaggio la Commissione ha dunque dovuto valutare se i tassi d'interesse dei prestiti concessi al gruppo Geely fossero a livello di mercato.
- (519) SAIC Motor Corporation Limited ha segnalato, a livello di gruppo consolidato, condizioni finanziarie redditizie, con un margine di profitto del 4 % secondo la sua stessa contabilità finanziaria. Tuttavia la redditività è diminuita rispetto al 2021. Il rendimento del capitale netto, che rappresenta la capacità del gruppo di trasformare il capitale proprio in utile netto, è sceso dal 13 % nel 2021 all'8 % alla fine del 2022.
- (520) Per finanziare le sue attività, SAIC Motor Corporation Limited si è avvalsa di debiti a breve e lungo termine. La Commissione ha valutato la liquidità a breve termine e la situazione di solvibilità a lungo termine del gruppo.
- (521) Per quanto riguarda la liquidità a breve termine, nel 2022 il gruppo presentava un indice di disponibilità medio pari a 1,07. Anche se tale indice è leggermente superiore a 1, le attività correnti del gruppo sono appena sufficienti a soddisfare gli obblighi a breve termine, il che non basta per giustificare un rating del credito elevato, per il quale una società dovrebbe presentare un indice pari almeno a 2. L'indice di liquidità immediata della società era 0,87 nel 2022 e 0,97 nel 2021, mentre il valore di riferimento è pari ad almeno 1. In realtà una società che presenta un indice di liquidità immediata inferiore a 1 potrebbe non essere in grado di estinguere i suoi debiti nel breve termine. Nel 2022 il rapporto di cassa del gruppo era mediamente pari a 0,4. Pertanto il gruppo non aveva disponibilità liquide sufficienti a rimborsare il suo debito a breve termine. Tenendo conto degli indicatori di liquidità a breve termine, la Commissione ha concluso che il gruppo in questione presentava problemi di liquidità a breve termine che si traducono in un profilo del debito a rischio.
- (522) Per quanto riguarda il debito a lungo termine, SAIC Motor Corporation Limited presentava, a livello consolidato, un elevato indice di indebitamento di 0,66, il che significa che il 66 % delle attività del gruppo è finanziato dal debito. Il rapporto debito/capitale proprio era pari a 1,79 nel 2021 e a 1,94 nel 2022, il che indica che la società sta finanziando la sua attività principalmente attraverso il debito. Quanto più elevato è l'indice di indebitamento e il rapporto indebitamento/capitale netto, tanto più alto è il rischio finanziario della società. Inoltre nel periodo compreso tra il 2009 e il 2015 due dei produttori esportatori del gruppo (SAIC Maxus Automotive Company Limited e Nanjing Automobile (Group) Corporation) hanno concluso con banche statali quattro accordi per la capitalizzazione del debito al fine di migliorare la struttura del proprio debito. Tali accordi prevedevano che le società potessero convertire parte del debito maturato nei confronti delle banche statali in azioni, con una conseguente riduzione delle passività nel loro stato patrimoniale. Inoltre nel 2017 SAIC Motor Corporation Limited ha beneficiato di un conferimento di capitale che ha coinvolto, tra l'altro, istituti finanziari di proprietà statale; anche in questo caso l'operazione ha avuto un impatto positivo sulla struttura del debito del gruppo. Sebbene si siano verificati prima del periodo dell'inchiesta, tali eventi hanno avuto un effetto strutturale duraturo sullo stato patrimoniale.
- (523) La Commissione ha inoltre rilevato che il gruppo ha contratto prestiti con l'obiettivo specifico di sostituire altri prestiti. Come spiegato nella sezione 3.4.2.1, l'esistenza di prestiti rotativi è considerata un'indicazione del fatto che vi sono rischi aggiuntivi connessi a problemi di liquidità.
- (524) La Commissione ha rilevato che SAIC Motor Corporation Limited ha ricevuto un rating AAA da un'agenzia cinese di rating del credito. Alla luce delle distorsioni generali dei rating del credito cinesi di cui alla sezione 3.4.1.9 e della situazione finanziaria del gruppo illustrata sopra, la Commissione ha concluso che tale rating non è attendibile.
- (525) La Commissione ha ritenuto che la situazione finanziaria complessiva del gruppo corrisponda a un rating B. Secondo le definizioni del rating del credito di Standard & Poor's, un debitore valutato "B" è più vulnerabile rispetto a un debitore valutato "BB" ma il debitore ha ancora la capacità di onorare i suoi impegni finanziari. Nondimeno condizioni commerciali, finanziarie o economiche sfavorevoli potrebbero nuocere alla sua capacità o volontà di onorare tali impegni. Si ritiene pertanto che questo parametro di riferimento rispecchi adeguatamente il rischio aggiuntivo derivante dall'uso di prestiti rotativi e di obbligazioni emesse ai fini della ristrutturazione del debito.

- (526) Tale maggiorazione è stata dunque determinata calcolando il differenziale relativo tra gli indici delle obbligazioni societarie USA con rating AA e quelli delle obbligazioni societarie USA con rating B in base ai dati forniti da Bloomberg per i settori industriali. Il differenziale relativo così calcolato è stato quindi aggiunto al tasso di riferimento dei prestiti della PBoC, o dopo il 20 agosto 2019, al tasso d'interesse di base annunciato dal NIFC, alla data di concessione del prestito e per la stessa durata del prestito in questione. Tale operazione è stata ripetuta singolarmente per ogni prestito e per ogni leasing finanziario concesso alla società.
- (527) Anche per i prestiti denominati in valuta estera nella RPC si verifica la stessa situazione, con distorsioni di mercato e l'assenza di rating del credito attendibili, in quanto tali prestiti sono erogati dagli stessi istituti finanziari cinesi. Pertanto, come rilevato in precedenza, per stabilire un parametro di riferimento adeguato sono state utilizzate le obbligazioni emesse nel periodo dell'inchiesta da società con rating B con denominazioni pertinenti.

3.5.2.4. Conclusione sui finanziamenti agevolati: prestiti

- (528) La Commissione ha stabilito che nel periodo dell'inchiesta tutti i gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione hanno ottenuto finanziamenti agevolati sotto forma di prestiti. Preso atto dell'esistenza di un contributo finanziario, di un vantaggio per i produttori esportatori e della sua specificità, la Commissione ha considerato i finanziamenti agevolati sotto forma di prestiti come una sovvenzione compensabile.
- (529) I tassi di sovvenzione determinati per quanto concerne i finanziamenti agevolati sotto forma di prestiti per i gruppi di società inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta ammontavano a:

Finanziamenti agevolati: prestiti

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	0,16 %
Gruppo Geely	0,81 %
Gruppo SAIC	1,38 %

3.5.3. Finanziamenti agevolati: altri tipi di finanziamento

3.5.3.1. Linee di credito

(a) Considerazioni generali

- (530) Lo scopo di una linea di credito è stabilire un massimale di prestito che può essere utilizzato in qualsiasi momento dalla società per finanziare le sue operazioni correnti, rendendo quindi il finanziamento del capitale di esercizio flessibile e immediatamente disponibile quando necessario. Gli accordi sulle linee di credito concesse ai gruppi inseriti nel campione si riferiscono a varie forme di finanziamento disponibili per le società che li hanno sottoscritti; sono compresi tutti i tipi di finanziamento a breve termine quali prestiti a breve termine, accettazioni bancarie, lettere di credito ecc. Inoltre, secondo la letteratura finanziaria, nella maggior parte dei casi le linee di credito sono prevalenti anche nelle economie di mercato. Ad esempio rappresentano oltre l'80 % dei finanziamenti bancari concessi alle imprese pubbliche statunitensi⁽¹⁷⁹⁾. Inoltre in Canada, dove le accettazioni bancarie sono una responsabilità diretta e incondizionata della banca trattaria (come avviene in Cina), di norma le banche accettano cambiali di accettazione bancaria unicamente da imprese mutuarie che dispongono di una linea di credito consolidata presso le banche stesse⁽¹⁸⁰⁾. Pertanto la Commissione ha ritenuto che, in linea di principio, tutti i finanziamenti a breve termine delle società inserite nel campione, quali prestiti a breve termine, cambiali di accettazione bancaria ecc., dovessero essere coperti da uno strumento somigliante a una linea di credito.

⁽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) Risultanze dell'inchiesta

- (531) La Commissione ha appurato che gli istituti finanziari cinesi hanno concesso linee di credito a ciascuno dei gruppi inseriti nel campione in abbinamento all'erogazione di finanziamenti. Si trattava di accordi quadro in base ai quali la banca consentiva alle società inserite nel campione di utilizzare vari strumenti di debito, quali prestiti per capitale circolante, cambiali di accettazione bancaria e altre forme di finanziamento al commercio entro un determinato massimale.
- (532) Come indicato al considerando 530, tutti i finanziamenti a breve termine dovrebbero essere coperti da una linea di credito. La Commissione ha pertanto confrontato l'importo delle linee di credito a disposizione delle società che hanno collaborato nel periodo dell'inchiesta con l'importo dei finanziamenti a breve termine cui tali società hanno fatto ricorso nello stesso periodo, in modo da appurare se tutti i finanziamenti a breve termine fossero coperti da una linea di credito. Nei casi in cui l'importo del finanziamento a breve termine era superiore al massimale della linea di credito, la Commissione ha aumentato l'importo della linea di credito esistente in una misura pari all'importo effettivamente utilizzato dai produttori esportatori oltre tale massimale.
- (533) In condizioni normali di mercato, le linee di credito sarebbero soggette a una commissione cosiddetta "di accordo" o "di impegno" per compensare i costi e i rischi della banca per l'apertura di una linea di credito, oltre a una "commissione di rinnovo" addebitata su base annuale per rinnovare la validità delle linee di credito⁽¹⁸¹⁾. Tali commissioni coprono i costi amministrativi, ad esempio il costo legato all'espletamento della pratica e l'esecuzione di controlli di sicurezza, ma anche i costi derivanti dai requisiti prudenziali imposti alle banche, in quanto il capitale impegnato nell'ambito di una linea di credito riduce i coefficienti patrimoniali della banca, che essa deve mantenere per cautelarsi contro i rischi sistemici. Tuttavia la Commissione ha accertato che tutti i gruppi di società inseriti nel campione hanno beneficiato di linee di credito a titolo gratuito. Pertanto ai gruppi di società oggetto dell'inchiesta è stato conferito un vantaggio ai sensi dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base.

(c) Specificità

- (534) Come indicato al considerando 210, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.
- (535) La Commissione ha ritenuto che le linee di credito, essendo intrinsecamente collegate a tutti i tipi di finanziamento a breve termine forniti alle società inserite nel campione, dovrebbero essere considerate una forma di sostegno creditizio agevolato concesso dagli istituti finanziari alle industrie incentivate, come il settore dei veicoli elettrici a batteria. Come esposto nella sezione 3.1, il settore dei veicoli elettrici a batteria rientra tra i settori incentivati ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario.

(d) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (536) A norma dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, la Commissione ha ritenuto che il vantaggio conferito ai beneficiari consistesse nella differenza tra l'importo da essi pagato a titolo di commissione per l'apertura o il rinnovo delle linee di credito concesse da istituti finanziari cinesi e l'importo che avrebbero pagato per una linea di credito commerciale analoga ottenuta a un tasso di mercato esente da distorsioni.
- (537) Nessuna delle società inserite nel campione ha pagato una commissione per la propria linea di credito. Analogamente nell'ambito di inchieste precedenti la Commissione non ha riscontrato commissioni per le linee di credito a livello nazionale. L'unico caso in cui un produttore esportatore inserito nel campione ha pagato una commissione in relazione a una linea di credito è quello di una società che, avendo ottenuto la concessione di linee di credito da due banche aventi sede in una giurisdizione finanziaria diversa dalla RPC, era pertanto soggetta al pagamento di commissioni, com'è consuetudine sui mercati finanziari mondiali⁽¹⁸²⁾. Dalle informazioni pubblicamente disponibili sembrerebbe emergere che, in alcuni casi, le società in Cina sono soggette ad oneri legati alle linee di credito⁽¹⁸³⁾, ma non è stato possibile accertare l'entità di tali commissioni. Pertanto la Commissione non ha potuto far altro che cercare una commissione di riferimento adeguata al di fuori della Cina. Le percentuali delle commissioni di accordo e di rinnovo sono state quindi fissate rispettivamente all'1,75 % e all'1,25 % sulla base di dati pubblicamente disponibili⁽¹⁸⁴⁾.

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

⁽¹⁸²⁾ Cfr. il caso sugli pneumatici, considerando 297.

⁽¹⁸³⁾ Cfr. ad esempio Bank of China: Credit Line https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com).

⁽¹⁸⁴⁾ <https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/>, consultato il 29 aprile 2024.

- (538) In linea di principio, la commissione di accordo e quella di rinnovo sono somme forfettarie dovute rispettivamente al momento dell'apertura di una nuova linea di credito e del rinnovo di una linea di credito esistente. Tuttavia, ai fini del calcolo, la Commissione ha tenuto conto delle linee di credito aperte o rinnovate prima del periodo dell'inchiesta ma a disposizione dei gruppi inseriti nel campione in tale periodo, nonché delle linee di credito aperte durante il periodo dell'inchiesta.

3.5.3.2. Cambiale di accettazione bancaria

(a) Considerazioni generali

- (539) Le cambiali di accettazione bancaria sono un prodotto finanziario destinato a sviluppare un mercato monetario nazionale più attivo grazie a un ampliamento delle agevolazioni creditizie. Si tratta di una forma di finanziamento a breve termine che può "ridurre i costi associati ai fondi e migliorare l'efficienza del capitale" del traente⁽¹⁸⁵⁾. Inoltre, come si legge sul sito web della PBOC, "la cambiale di accettazione bancaria può garantire la stipula e l'esecuzione del contratto tra l'acquirente e il venditore, nonché promuovere la redditività del capitale mediante l'intervento del credito della Bank of China"⁽¹⁸⁶⁾. Inoltre sul suo sito web DBS Bank pubblicizza le cambiali di accettazione bancaria come uno strumento per "accrescere il capitale di esercizio posticipando i pagamenti"⁽¹⁸⁷⁾. Le condizioni generali per l'emissione e l'uso delle accettazioni bancarie sono stabilite nella legge sugli strumenti negoziabili della Repubblica popolare cinese⁽¹⁸⁸⁾.
- (540) Nell'ambito di inchieste precedenti la Commissione aveva già stabilito che nelle operazioni commerciali le cambiali di accettazione bancaria sono ampiamente utilizzate come strumenti di pagamento alternativi a un ordine di pagamento, favorendo così il fatturato di cassa e il capitale di esercizio del traente⁽¹⁸⁹⁾.
- (541) Di fatto le cambiali di accettazione bancaria possono essere utilizzate solo ai fini della liquidazione di operazioni commerciali effettive e il traente deve fornire elementi di prova sufficienti a tale riguardo, presentando ad esempio un contratto di acquisto/vendita, una fattura e un buono di consegna ecc. Le cambiali di accettazione bancaria possono essere utilizzate come strumenti di pagamento usuali in contratti di acquisto unitamente ad altri strumenti come la remessa o l'ordine di pagamento.
- (542) La cambiale di accettazione bancaria è tratta dal richiedente (il traente, che è anche l'acquirente nell'operazione commerciale sottostante) a fronte dell'accettazione da parte di una banca. Accettando la cambiale, la banca accetta di erogare un pagamento incondizionato di importo pari a quello specificato nella cambiale a favore del beneficiario/portatore alla data designata (la data di scadenza).
- (543) In generale i contratti delle accettazioni bancarie riportano l'elenco delle operazioni coperte dall'importo della cambiale e indicano il termine entro il quale deve essere effettuato il pagamento al fornitore e la data di scadenza della cambiale di accettazione bancaria.
- (544) La Commissione ha inoltre appurato che in Cina le cambiali di accettazione bancaria sono emesse nel contesto di un accordo di cambiale di accettazione bancaria che specifica l'identità della banca, dei fornitori e dell'acquirente e gli obblighi della banca e dell'acquirente e che precisa il valore per singolo fornitore, il termine di pagamento concordato con il fornitore e la data di scadenza della cambiale di accettazione bancaria.
- (545) La Commissione ha altresì appurato che gli accordi sulle linee di credito prevedono la possibilità di utilizzare le cambiali di accettazione bancaria entro il massimale del finanziamento unitamente ad altri strumenti finanziari a breve termine, quali i prestiti per capitale di esercizio.
- (546) Il traente, a seconda delle condizioni stabilite da ogni banca, può essere tenuto a versare un piccolo deposito in un apposito conto, assumersi un impegno e pagare una commissione di accettazione. In ogni caso il traente è tenuto a trasferire l'intero importo della cambiale di accettazione bancaria all'apposito conto entro e non oltre la data di scadenza della cambiale di accettazione bancaria.

⁽¹⁸⁵⁾ Cfr. il sito web della People's Bank of China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.

⁽¹⁸⁶⁾ Ibidem.

⁽¹⁸⁷⁾ Cfr. il sito web di DBS Bank: <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance>.

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

⁽¹⁸⁹⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro (considerando da 359 a 370), il caso sui fogli e nastri sottili di alluminio (considerando da 334 a 356) e il caso sui cavi di fibre ottiche (considerando da 358 a 370).

- (547) Il traente appone la sua firma sulla cambiale di accettazione bancaria, una volta che questa è accettata dalla banca, e la trasferisce al beneficiario, che è anche il fornitore nell'operazione commerciale sottostante, a titolo di pagamento della fattura. Di conseguenza l'obbligo di pagamento che l'acquirente (traente) ha nei confronti del fornitore (beneficiario) decade. L'acquirente viene assoggettato a un nuovo obbligo di pagamento, di pari importo, nei confronti della banca trattaria (prima della scadenza della cambiale di accettazione bancaria il traente è tenuto a versare alla banca la somma dovuta). Nel corso della visita di verifica effettuata nell'ambito di un'inchiesta precedente ⁽¹⁹⁰⁾ il governo della RPC ha ulteriormente confermato quanto sopra esposto, ossia il fatto che una volta effettuato il pagamento a favore del fornitore mediante la cambiale di accettazione bancaria la società non ha più alcun obbligo in relazione al fornitore bensì ha un obbligo nei confronti della banca, in quanto il soggetto che ha richiesto l'emissione della cambiale di accettazione bancaria dovrà pagare la banca in toto alla data di scadenza. Pertanto l'emissione di una cambiale di accettazione bancaria ha l'effetto di sostituire l'obbligo che il traente ha nei confronti del suo fornitore con un obbligo nei confronti della banca.
- (548) La scadenza delle cambiali di accettazione bancaria varia in funzione delle condizioni imposte da ogni banca e può arrivare fino a 1 anno.
- (549) Il beneficiario (o portatore) della cambiale di accettazione bancaria ha tre opzioni prima che sopraggiunga la scadenza:
- attendere fino alla scadenza per ricevere dalla banca trattaria l'intero importo del valore nominale della cambiale;
 - apporre la propria firma alla cambiale di accettazione bancaria, ossia utilizzarla come strumento di pagamento per le passività maturate nei confronti di altre parti; oppure
 - riscuotere la cambiale di accettazione bancaria dietro l'applicazione di uno sconto presso la banca trattaria o un'altra banca.
- (550) Di norma la data di emissione della cambiale di accettazione bancaria corrisponde al termine di pagamento concordato con il fornitore, ma può anche essere una data precedente o successiva a tale termine. Dall'inchiesta è emerso che, per quanto concerne le società inserite nel campione, la data di emissione solitamente corrispondeva o era precedente al termine di pagamento stabilito con il fornitore e, in alcuni casi, era addirittura successiva a tale termine. La Commissione ha accertato che nella maggior parte dei casi le cambiali di accettazione bancaria delle società inserite nel campione hanno una scadenza fissata a 1-12 mesi dal termine di pagamento della fattura.
- (551) Quanto al trattamento contabile, le cambiali di accettazione bancaria sono riconosciute come passività verso la banca nei conti dei traenti, vale a dire dei produttori esportatori inseriti nel campione. Il centro di riferimento del credito della People's Bank of China ("CRCP") riconosce le cambiali di accettazione bancaria come "*credito insoluto*" erogato dalle banche allo stesso livello di prestiti, lettere di credito o finanziamenti al commercio. Occorre altresì sottolineare che il CRCP è alimentato dagli istituti finanziari, che concedono vari tipi di prestiti, e che tali istituti finanziari hanno quindi riconosciuto le cambiali di accettazione bancaria come passività nei loro confronti. Inoltre gli accordi di accettazione bancaria raccolti durante l'inchiesta prevedono che, qualora l'acquirente non effettui il pagamento completo alla data di scadenza delle cambiali di accettazione bancaria, la banca tratti l'importo non pagato come un prestito scaduto nei confronti della banca.
- (552) Dal punto di vista della liquidità, di fatto lo strumento permette dunque al traente di posticipare il termine di pagamento, dato che il pagamento in denaro per l'operazione avviene alla scadenza della cambiale di accettazione bancaria e non nel momento in cui il traente deve pagare il suo fornitore. In assenza di un simile strumento finanziario, il traente dovrebbe ricorrere al proprio capitale di esercizio, il che comporta dei costi, oppure contrarre presso la banca un prestito per capitale di esercizio a breve termine per pagare i suoi fornitori, il che a sua volta comporta dei costi. Di fatto, pagando con le cambiali di accettazione bancaria, per un periodo compreso fra un mese e un anno il traente utilizza i beni o i servizi a lui forniti senza però effettuare alcun pagamento anticipato e senza sostenere alcun costo.
- (553) Per dimostrare il ricorso alle cambiali di accettazione bancaria come alternativa ai prestiti a breve termine, la Commissione ha appurato che alcune società inserite nel campione non avevano praticamente contratto prestiti. Tuttavia le cambiali di accettazione bancaria emesse da queste società durante il periodo dell'inchiesta rappresentavano una quota rilevante delle loro passività. Ad esempio due delle società del gruppo SAIC non avevano praticamente contratto prestiti, ma alla fine del periodo dell'inchiesta le cambiali di accettazione bancaria in essere rappresentavano circa il 20 % delle loro passività correnti.

⁽¹⁹⁰⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro, considerando 381.

- (554) In condizioni normali di mercato⁽¹⁹¹⁾ le cambiali di accettazione bancaria, in quanto strumento finanziario, implicherebbero un costo di finanziamento per il traente. Dall'inchiesta è emerso che tutte le società inserite nel campione hanno utilizzato cambiali di accettazione bancaria nel periodo dell'inchiesta e hanno pagato soltanto una commissione sul servizio di accettazione prestato dalla banca, generalmente pari allo 0,05 % del valore nominale della cambiale⁽¹⁹²⁾. Tuttavia, posticipando il pagamento in contanti dei beni e dei servizi forniti, nessuna delle società inserite nel campione ha dovuto sostenere costi per il finanziamento mediante cambiali di accettazione bancaria. La Commissione ha quindi ritenuto che le società oggetto dell'inchiesta abbiano beneficiato di un finanziamento, erogato sotto forma di cambiali di accettazione bancaria, per il quale non hanno sostenuto alcun costo.
- (555) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ha concluso che il sistema di accettazioni bancarie messo in atto nella RPC ha garantito a tutti i produttori esportatori inseriti nel campione un finanziamento gratuito delle loro operazioni correnti, conferendo un vantaggio compensabile, secondo quanto descritto ai considerando da 562 a 566, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), e punto 2), del regolamento di base.
- (556) Ciò è in linea con inchieste precedenti, nelle quali la Commissione ha stabilito⁽¹⁹³⁾ che le cambiali di accettazione bancaria hanno di fatto la stessa finalità e gli stessi effetti dei prestiti per capitale di esercizio a breve termine poiché sono utilizzati dalle società per finanziare le loro operazioni correnti anziché ricorrere ai prestiti per capitale di esercizio a breve termine e che quindi dovrebbero comportare costi equivalenti a quelli di un finanziamento concesso sotto forma di prestito per capitale di esercizio a breve termine.
- (557) Nel corso dell'inchiesta il gruppo BYD ha spiegato che per alcune accettazioni bancarie si avvaleva di un sistema di compensazione delle accettazioni bancarie presso diverse banche. La Commissione ha ritenuto che la conclusione di un accordo di compensazione non cambi il fatto che è stata emessa un'accettazione bancaria. Alla luce degli elementi di prova di cui ai considerando da 539 a 556, la Commissione ha preso in considerazione le accettazioni bancarie compensate nel calcolo del vantaggio conferito al gruppo BYD.

(b) Specificità

- (558) Per quanto riguarda la specificità, come indicato al considerando 534, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.
- (559) La Commissione ha ritenuto che le cambiali di accettazione bancaria siano un'altra forma di sostegno creditizio agevolato concesso dagli istituti finanziari ai settori incentivati come ad esempio quello dei veicoli elettrici a batteria. In effetti, come esposto nella sezione 3.1, il settore dei veicoli elettrici a batteria rientra tra i settori incentivati ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario. Inoltre, analogamente alle linee di credito, le cambiali di accettazione bancaria sono intrinsecamente collegate ad altri tipi di prestiti agevolati, come i prestiti e, poiché fanno parte del sostegno al credito fornito specificamente alle industrie incentivate, sono ugualmente applicabili l'analisi degli enti pubblici e l'analisi sulla specificità di cui alle sezioni da 3.4.1.1 a 3.4.1.5 e alla sezione 3.4.2.2.
- (560) Inoltre nel 2020 la CBIRC ha pubblicato una nota in cui afferma che, al fine di rafforzare il sostegno creditizio a favore delle imprese a valle in settori fondamentali, gli istituti finanziari del settore bancario possono fornire un sostegno creditizio per permettere alle imprese di acquistare e pagare i beni mediante cambiali di accettazione bancaria, lettere di credito nazionali, finanziamenti anticipati ecc.⁽¹⁹⁴⁾. Le cambiali di accettazione bancaria, come forma di finanziamento, sono dunque parte integrante del sistema di concessione di un sostegno creditizio agevolato da parte degli istituti finanziari a favore di industrie incentivate, come l'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (561) Non sono stati presentati elementi di prova del fatto che le altre imprese della RPC (diverse da quelle rientranti nei settori incentivati) possano beneficiare delle cambiali di accettazione bancaria alle stesse condizioni agevolate.

⁽¹⁹¹⁾ Cfr. ad esempio il caso del Canada: <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>.

⁽¹⁹²⁾ In linea con il tasso stabilito nelle "misure amministrative per il pagamento e la liquidazione 393/1997", emanate dalla PBoC.

⁽¹⁹³⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro (considerando 385), il caso sui fogli e nastri sottili di alluminio (considerando 353) e il caso sui cavi di fibre ottiche (considerando 373).

⁽¹⁹⁴⁾ 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn).

(c) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (562) Per il calcolo dell'importo della sovvenzione compensabile, la Commissione ha valutato il vantaggio conferito ai beneficiari nel periodo dell'inchiesta.
- (563) Come indicato al considerando 531, la Commissione ha rilevato che i produttori esportatori inseriti nel campione hanno utilizzato le cambiali di accettazione bancaria per far fronte alle loro esigenze di finanziamento a breve termine senza pagare alcun corrispettivo.
- (564) La Commissione ha pertanto concluso che i traenti delle accettazioni bancarie dovrebbero pagare un corrispettivo per il periodo del finanziamento. La Commissione ha ritenuto che il periodo di finanziamento sia iniziato alla data di emissione della cambiale di accettazione bancaria e sia terminato alla data di scadenza della stessa. Per quanto riguarda le cambiali di accettazione bancaria emesse prima del periodo dell'inchiesta e quelle con una data di scadenza posteriore al termine di tale periodo, la Commissione ha calcolato il vantaggio solo per il periodo di finanziamento compreso nel periodo dell'inchiesta.
- (565) A norma dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, considerando che le cambiali di accettazione bancaria costituiscono una forma di finanziamento a breve termine e che hanno di fatto la stessa finalità dei prestiti di esercizio a breve termine, la Commissione ha ritenuto che il vantaggio così conferito ai beneficiari sia rappresentato dalla differenza tra l'importo effettivamente pagato dalla società a titolo di corrispettivo del finanziamento ottenuto mediante le cambiali di accettazione bancaria e l'importo dovuto in virtù del tasso d'interesse applicabile ai finanziamenti a breve termine.
- (566) La Commissione ha calcolato il vantaggio derivante dal mancato pagamento dei costi associati ai finanziamenti a breve termine. Avendo ritenuto, come stabilito in inchieste precedenti⁽¹⁹⁵⁾, che le cambiali di accettazione bancaria dovrebbero comportare costi equivalenti a quelli di un finanziamento concesso sotto forma di prestito a breve termine, la Commissione ha seguito lo stesso metodo utilizzato per i prestiti a breve termine denominati in CNY, di cui alla sezione 3.5.2.3.

3.5.3.3. Effetti allo sconto

(a) Considerazioni generali

- (567) Dall'inchiesta è emerso che gli istituti finanziari cinesi hanno scontato crediti nei confronti del gruppo BYD in cambio di disponibilità liquide.
- (568) Con questa operazione gli intermediari finanziari hanno anticipato crediti prima della relativa scadenza. Le società hanno ricevuto anticipatamente i fondi trasferendo a istituti finanziari i diritti dei crediti futuri al netto delle commissioni e dei tassi di attualizzazione applicabili. Nello specifico, il tasso di attualizzazione applicabile dovrebbe compensare il rischio di inadempimento, che è fortemente influenzato dal rating del credito dell'ultima entità responsabile dell'adempimento dell'obbligo di pagamento.
- (569) Come stabilito in inchieste precedenti⁽¹⁹⁶⁾, in condizioni normali di mercato il tasso di attualizzazione applicabile dovrebbe compensare i costi e i rischi assunti dalla banca. Come esposto nelle sezioni 3.5.1 e 3.5.2, i prestiti concessi dagli istituti finanziari cinesi rispecchiano un intervento pubblico sostanziale, che incide in particolare sul rating del credito dei produttori esportatori, e non riflettono i tassi che sarebbero normalmente applicati in un mercato correttamente funzionante.
- (570) Il vantaggio così conferito ai beneficiari sarebbe rappresentato dalla differenza tra il tasso di attualizzazione applicato dagli istituti finanziari cinesi e il tasso di attualizzazione applicabile a un'operazione analoga condotta sul mercato, ad esempio un prestito.

(b) Specificità

- (571) Per quanto riguarda la specificità, come indicato al considerando 210, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.

⁽¹⁹⁵⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro (considerando 399) e il caso sui fogli e nastri sottili di alluminio (considerando 356).

⁽¹⁹⁶⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro, considerando da 413 a 419.

(572) Come stabilito in inchieste precedenti ⁽¹⁹⁷⁾, la Commissione ha ritenuto che gli effetti allo sconto siano un'altra forma di sostegno creditizio agevolato concesso dagli istituti finanziari ai settori incentivati come ad esempio quello dei veicoli elettrici a batteria. In effetti, come esposto nella sezione 3.1, il settore dei veicoli elettrici a batteria rientra tra i settori incentivati ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario. Poiché sono una forma di finanziamento, gli effetti allo sconto fanno parte del regime di sostegno creditizio agevolato che gli istituti finanziari offrono alle industrie incentivate, come l'industria dei veicoli elettrici a batteria.

(573) Non sono stati presentati elementi di prova del fatto che le altre imprese della RPC (diverse da quelle rientranti nei settori incentivati) possano beneficiare degli effetti allo sconto alle stesse condizioni agevolate.

(c) Calcolo dell'importo della sovvenzione

(574) Come indicato al considerando 567, la Commissione ha rilevato che un produttore esportatore inserito nel campione utilizzava effetti allo sconto per soddisfare il proprio fabbisogno di finanziamenti a breve termine.

(575) A norma dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, considerando che gli effetti allo sconto costituiscono una forma di finanziamento a breve termine e che hanno di fatto la stessa finalità dei prestiti per capitale di esercizio a breve termine, la Commissione ha ritenuto che il vantaggio così conferito ai beneficiari sia rappresentato dalla differenza tra il tasso di attualizzazione effettivamente pagato e l'importo che sarebbe dovuto in virtù del tasso d'interesse applicabile ai finanziamenti a breve termine.

(576) La Commissione ha calcolato il vantaggio derivante dal mancato pagamento dei costi associati ai finanziamenti a breve termine. Avendo ritenuto che gli effetti allo sconto dovrebbero comportare costi equivalenti a quelli di un finanziamento concesso sotto forma di prestiti a breve termine, la Commissione ha seguito lo stesso metodo utilizzato per i prestiti a breve termine denominati in CNY, di cui alla sezione 3.5.2.3.

3.5.3.4. Sostegno agli investimenti in capitale

3.5.3.4.1. Capitalizzazione del debito

(a) Considerazioni generali

(577) La Commissione ha appurato che durante il periodo dell'inchiesta una delle società del gruppo Geely, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd ("NHBGAP"), ha effettuato un'operazione di capitalizzazione del debito con CCBC Financial assets investment Co., Ltd, una controllata dell'Industrial and Commercial Bank of China. CCBC Financial assets investment Co., Ltd è un fondo di investimento appartenente alla banca statale, considerato un ente pubblico e/o un soggetto che agisce su incarico o per ordine del governo secondo la sezione 3.5.1.1.

(578) Il fascicolo non contiene informazioni sulle condizioni alle quali è stata effettuata tale operazione di capitalizzazione del debito durante il periodo dell'inchiesta.

(579) La Commissione ha ritenuto che, in normali condizioni di mercato, una banca non convertirebbe il debito in azioni senza ulteriori compensi. Essa ha ritenuto che il capitale sia uno strumento finanziario molto più speculativo del debito, in quanto non vi è certezza che la banca recupererà il suo investimento di capitale iniziale. Inoltre esso non garantisce necessariamente un utile sul capitale investito, a differenza del tasso d'interesse associato a un prestito. Il maggiore rischio che CCBC Financial assets investment Co., Ltd ha assunto attraverso questa operazione di capitalizzazione del debito è comprovato da elementi che dimostrano la precaria situazione finanziaria del gruppo Geely, come descritto ai considerando da 507 a 514. Inoltre nel periodo compreso tra il 2021 e il periodo dell'inchiesta NHBGAP ha notevolmente ampliato le proprie attività commerciali, registrando una crescita quasi decuplicata. Di conseguenza è probabile che la società abbia avuto un ulteriore fabbisogno di liquidità per sostenere tale crescita e che per soddisfarlo abbia liberato fondi precedentemente vincolati nell'ambito di accordi di debito a lungo termine, il che si è rivelato vantaggioso per NHBGAP.

⁽¹⁹⁷⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro, considerando da 413 a 419.

(580) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che durante il periodo dell'inchiesta la capitalizzazione del debito ha conferito un vantaggio a NHBGAP e che tale vantaggio è stato conferito da un ente pubblico o da un'entità altrimenti investita dallo Stato dell'incarico o dell'ordine di conseguire obiettivi di politica industriale.

(b) Specificità

(581) La Commissione ha ritenuto che i finanziamenti agevolati concessi sotto forma di capitalizzazione del debito siano specifici ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto gli investitori sono entità che operano secondo le direttrici delle politiche statali, che considerano l'industria dei veicoli elettrici a batteria una delle industrie incentivate. In ogni caso le informazioni disponibili lasciano supporre che si tratti di una sovvenzione ad hoc concessa a Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, il che rende la sovvenzione specifica per un'impresa.

(c) Calcolo *del vantaggio*

(582) Il fascicolo non conteneva elementi di prova tali da consentire alla Commissione di valutare se i rischi significativi assunti dalle banche siano stati in qualche modo compensati o presi in considerazione nell'investimento effettuato. Tuttavia gli elementi esposti al considerando 579 indicano nel loro complesso la particolare situazione economica di NHBGAP nonché gli obiettivi industriali perseguiti attraverso questa operazione e consentono di concludere che quest'ultima non rispondeva a una logica di mercato che riflettesse i notevoli rischi effettivi ad essa correlati, quali il probabile fabbisogno di liquidità per finanziare la crescita della società e la precaria situazione finanziaria complessiva del gruppo Geely, come spiegato nella sezione 3.5.2.3.

(583) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che l'operazione equivalesse alla remissione del debito e l'ha trattata alla stregua di un finanziamento sotto forma di prestito senza interessi. Come descritto nella sezione 3.4.2, la Commissione ha pertanto deciso di attenersi al metodo di calcolo utilizzato per i prestiti. Ciò significa che il differenziale relativo tra le obbligazioni societarie USA con rating AA e quelle USA applicabili con rating B della stessa durata si applica ai tassi d'interesse di riferimento pubblicati dalla PBoC per stabilire un interesse basato sul mercato per i prestiti, che viene successivamente comparato con il tasso d'interesse effettivamente corrisposto dalla società al fine di determinare il vantaggio.

3.5.3.4.2. Conferimenti di capitale

(a) Gruppo Geely

(1) Considerazioni generali

(584) La Commissione ha appurato che nel periodo dell'inchiesta due delle società del gruppo Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. ("ZGA") e NHBGAP, hanno beneficiato di fondi erogati da entità di proprietà dello Stato, ossia X'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership e BOC Financial assets Investments Co., Ltd. mediante forme speciali di conferimenti di capitale.

(585) Il trasferimento di tali fondi è avvenuto sotto forma di aumenti di capitale che, tuttavia, non hanno automaticamente riconosciuto agli investitori i pieni diritti degli azionisti. Gli investitori, pur avendo trasferito i fondi, non avevano pieno accesso ai diritti di partecipazione azionaria né ricevevano in cambio alcun pagamento degli interessi.

(586) Come stabilito in inchieste precedenti⁽¹⁹⁸⁾, per compensare l'impiego dei fondi, una società trasferirebbe parte della sua proprietà azionaria poco dopo l'arrivo dei fondi, oppure li contabilizzerebbe come debito. Tuttavia, in questo caso, questo tipo di finanziamento è in realtà più simile a un classico prestito di azionista senza interessi a lungo termine piuttosto che uno strumento rappresentativo di capitale.

(587) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che durante il periodo dell'inchiesta queste due società collegate abbiano beneficiato dell'accesso a finanziamenti cospicui esenti da costi attraverso società che fungevano da meccanismo di finanziamento. Poiché questa forma speciale di conferimenti di capitale non ha comportato il riconoscimento dei diritti di partecipazione azionaria agli investitori, la Commissione ha ritenuto che essa abbia avuto un effetto simile a quello di un prestito senza interessi.

⁽¹⁹⁸⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro, considerando da 430 a 432.

- (588) Avvalendosi di informazioni pubblicamente disponibili, quali relazioni annuali, informazioni riportate in annuari commerciali o sui siti web degli investitori o in banche dati accessibili al pubblico, la Commissione ha rilevato che gli investitori che avevano erogato fondi al gruppo Geely erano parzialmente di proprietà dello Stato.
- (589) Per quanto riguarda Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, la Commissione ha rilevato che oltre il 63 % delle azioni era in ultima analisi detenuto dall'amministrazione locale e da imprese di proprietà dello Stato. Specificamente il 99,9 % delle azioni è detenuto da Dexiang Automobile Industry, che a sua volta è controllata al 53,72 % da Xi'an Xiangji automobile partnership, a sua volta collegato al gruppo KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), un'impresa di proprietà dello Stato detenuta dal comitato di gestione della zona di sviluppo economico e tecnologico di Xi'an Economic, nella quale l'amministrazione locale ha il potere decisionale ultimo ed esercita il controllo sulla società, anche per quanto riguarda la nomina della dirigenza, le decisioni in merito al suo piano di investimento e di sviluppo strategico e il controllo sulle sue principali decisioni di finanziamento. Xi'an Kingfar riceve un costante sostegno pubblico sotto forma di apporti di capitale/di attivi e sovvenzioni finanziarie a sostegno delle sue attività commerciali⁽¹⁹⁹⁾. Anche la società Yuanxiang Automobile Industry è detenuta al 10,6 % da Yuanxiang Automobile Industry Ltd., anch'essa di proprietà dell'impresa statale di cui sopra (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).
- (590) Analogamente la Commissione ha appurato che Hubei Jiyuan Yangtze River Fund Partnership, un veicolo di investimento di capitale di rischio del governo della provincia centrale di Hubei⁽²⁰⁰⁾, è un'impresa di proprietà dello Stato. Secondo il sito web del fondo, il Yangtze River Industrial Fund figura tra i principali fondi di orientamento del governo cinese almeno dal 2017. Il fondo si concentra sulla strategia nazionale e sulla creazione di cluster industriali moderni nella provincia di Hubei e si sviluppa attorno a industrie strategiche emergenti quale ad esempio l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove e l'industria dei veicoli connessi intelligenti, il che dimostra chiaramente il nesso tra la gestione del fondo e l'attuazione di importanti progetti industriali del governo della RPC nella provincia di Hubei. Tra i progetti industriali del fondo, menzionati sul suo sito web, figurano il progetto globale per uno stabilimento intelligente di Lotus e il progetto di rete intelligente di Geely⁽²⁰¹⁾.
- (591) Attraverso tali fondi, il governo della RPC ha trasferito direttamente fondi al gruppo Geely. Come esposto nel considerando 582, la Commissione ha appurato che le loro operazioni non hanno seguito una logica puramente di mercato né hanno tenuto conto degli effettivi rischi di mercato legati alle operazioni sotto esame. In linea con le politiche governative volte a incentivare specifiche industrie, come stabilito nella sezione 3.1, nel fornire sostegno finanziario al gruppo Geely tali investitori si sono piuttosto comportati come un normale operatore di mercato.
- (592) La Commissione ha inoltre accertato l'esistenza di indizi formali di un controllo dello Stato su tali investitori. In particolare, in assenza di informazioni specifiche che portassero a concludere diversamente, la Commissione ha ritenuto opportuno presumere che gli amministratori e i revisori dei conti delle imprese statali proprietarie delle entità in questione siano nominati dallo Stato e ad esso debbano rispondere, in base alle conclusioni di cui alle sezioni 3.5.1.5 e 3.5.1.8.
- (593) Inoltre la Commissione ha ritenuto che tale conferimento di capitale costituisca un'altra forma di sostegno creditizio agevolato per le industrie incentivate. Come indicato nella sezione 3.1, il settore dei veicoli elettrici a batteria rientra nella categoria delle industrie incentivate e strategiche ed è pertanto ammissibile a tutti i tipi di sostegno finanziario disponibili. Inoltre il memorandum relativo alla sufficienza degli elementi di prova⁽²⁰²⁾ fornisce ampie informazioni sui fondi di orientamento, che sono stati istituiti per favorire gli investimenti nei settori a forte crescita della Cina, compreso il settore dei veicoli elettrici a batteria. Attraverso tali fondi di orientamento, il governo della RPC trasferisce fondi, per via diretta o indiretta, all'industria dei veicoli elettrici a batteria cinesi attraverso fondi azionari statali o sostenuti dallo Stato.

⁽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⁾ Cfr. la nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, sezione 3.3.3: *Investimenti azionari finanziati dallo Stato o altrimenti incentivati dal governo*.

- (594) Analogamente è stato appurato che BOC Financial assets Investments Co., Ltd. è controllata al 100 % dalla Bank of China. Per quanto riguarda gli istituti finanziari coinvolti nel conferimento di capitale, la Commissione ha stabilito nella sezione 3.4.1.7 che tutti gli istituti finanziari cinesi di proprietà dello Stato che hanno erogato finanziamenti ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato sono enti pubblici ai sensi dell'articolo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base. In alternativa, come Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership e BOC Financial assets Investments Co., Ltd, BOC Financial assets Investments Co., Ltd potrebbe essere considerata un meccanismo di finanziamento del governo della RPC ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv).
- (595) Inoltre la Commissione ha stabilito che, anche qualora non fossero da considerare enti pubblici, le entità e gli istituti finanziari controllati dallo Stato sarebbero da ritenersi investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base, per le stesse ragioni di cui al considerando 269. Pertanto la loro condotta sarebbe in ogni caso attribuita al governo della RPC.

(2) *Specificità*

- (596) La Commissione ha ritenuto che i finanziamenti agevolati concessi sotto forma di conferimenti di capitale siano specifici ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto gli investitori sono entità che operano secondo le direttrici delle politiche statali, che considerano l'industria dei veicoli elettrici a batteria una delle industrie incentivate. In ogni caso le informazioni disponibili lasciano supporre che si tratti di una sovvenzione ad hoc concessa al gruppo Geely, il che rende la sovvenzione specifica per un'impresa.

(3) *Calcolo del vantaggio*

- (597) La Commissione ha ritenuto che il gruppo Geely abbia beneficiato di cospicui finanziamenti mediante conferimenti di capitale, che hanno avuto un effetto analogo a quello di un finanziamento sotto forma di prestito senza interessi. Come descritto nella sezione 3.5.2, la Commissione ha pertanto deciso di attenersi al metodo di calcolo utilizzato per i prestiti. Ciò significa che il differenziale relativo tra le obbligazioni societarie USA con rating AA e quelle USA applicabili con rating B della stessa durata si applica ai tassi d'interesse di riferimento pubblicati dalla PBoC per stabilire un interesse basato sul mercato per i prestiti, che viene successivamente comparato con il tasso d'interesse effettivamente corrisposto dalla società al fine di determinare il vantaggio.

(b) *Gruppo SAIC*

- (598) Oltre ai prestiti diretti e ad altre forme di finanziamento agevolato, SAIC Motor Group Corp. ha beneficiato anche di fondi erogati dalla sua società madre e da istituti finanziari di proprietà dello Stato, attraverso un conferimento di capitale a sostegno di progetti nel settore dei veicoli elettrici a batteria, progetti informatici relativi al settore dei finanziamenti auto e progetti riguardanti modelli commerciali per la personalizzazione intelligente della produzione di massa nonché legati alla tecnologia d'avanguardia e all'"internet dei veicoli".

(1) *Risultanze dell'inchiesta*

- (599) Sulla base di informazioni pubblicamente disponibili, la Commissione ha stabilito che nel 2017 SAIC Motor Corporation Limited ha beneficiato di un conferimento di capitale di 15 miliardi di CNY da parte della sua società madre, dei suoi dipendenti e di sei istituti finanziari ⁽²⁰³⁾. Sebbene SAIC Motor Corporation Limited sia una società quotata in borsa, i fondi per questo apporto di capitale sono stati raccolti mediante un'offerta non pubblica approvata dalla CSRC, alla quale potevano partecipare solo la società madre, i dipendenti e istituti finanziari selezionati.
- (600) Come indicato al considerando 318, diverse società del gruppo SAIC non hanno risposto al questionario. Shanghai Automotive Industry Group, la società madre di SAIC Motor Corporation Limited, è una delle società del gruppo che non hanno collaborato. Inoltre, come indicato nella sezione precedente, il governo della RPC non ha fornito le informazioni necessarie in merito agli istituti finanziari. La Commissione ha pertanto dovuto ricorrere ai dati disponibili per condurre la sua valutazione su tale operazione.

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

- (601) Per quanto riguarda gli istituti finanziari coinvolti nel conferimento di capitale, la Commissione ha già stabilito nella sezione 3.5.1.8 che tutti gli istituti finanziari cinesi di proprietà dello Stato che hanno erogato finanziamenti ai tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato sono enti pubblici ai sensi dell'articolo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base.
- (602) Inoltre, anche qualora non fossero da considerare enti pubblici, la Commissione ha stabilito sulla base delle medesime informazioni che sarebbero da considerare investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base, per le stesse ragioni di cui alla sezione 3.5.1.9.
- (603) Oltre agli elementi di prova forniti nelle sezioni precedenti, è altresì importante rilevare che, secondo i "pareri orientativi sulla creazione di un sistema finanziario verde", il governo della RPC mira a "sostenere attivamente le imprese verdi qualificate nell'ottenimento di finanziamenti attraverso offerte pubbliche iniziali e offerte secondarie, assistere attivamente le imprese verdi qualificate nei loro sforzi in relazione alle offerte pubbliche iniziali e aiutare le imprese verdi quotate a emettere ulteriori azioni attraverso offerte secondarie conformemente alle norme procedurali ⁽²⁰⁴⁾". Quest'ultimo punto corrisponde esattamente alla situazione in esame.
- (604) Per quanto riguarda Shanghai Automotive Industry Group, la Commissione è stata in grado di stabilire, sulla base delle informazioni trasmesse da SAIC Motor Corporation Limited, che questa società è interamente di proprietà della SASAC. La Commissione non è stata tuttavia in grado di reperire rendiconti finanziari pubblicamente disponibili né altre informazioni significative di dominio pubblico in relazione a tale società. La Commissione non ha nemmeno potuto individuare investimenti della società madre in altre società del gruppo SAIC. Inoltre, sebbene Shanghai Automotive Industry Group e SAIC Motor Corporation Limited abbiano numeri di registrazione delle imprese diversi, tutte le ricerche effettuate nelle banche dati di dominio pubblico in relazione alla società madre hanno sistematicamente prodotto risultati solo per quanto riguarda la sua unica controllata, SAIC Motor Corporation Limited. Infine la Commissione ha rilevato che diversi membri del consiglio di amministrazione di SAIC Motor Corporation Limited svolgevano funzioni analoghe anche nel consiglio di amministrazione di Shanghai Automotive Industry Group. In assenza di ulteriori informazioni, è pertanto ragionevole presumere che Shanghai Automotive Industry Group sia una società di comodo non operativa. Poiché non è stato riscontrato alcun elemento che comprovi l'esistenza di attività operative a livello di questa società che richiederebbero finanziamenti ingenti, e poiché l'unico investimento noto della società è SAIC Motor Corporation Limited, l'unico flusso di fondi possibile è quello tra l'entità che ne ha proprietà, ossia la SASAC, e l'entità quotata, ossia SAIC Motor Corporation Limited. L'operazione dovrebbe pertanto essere considerata equivalente a un apporto diretto di denaro da parte del governo della RPC a favore di SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Vantaggio*

- (605) La Commissione ha quindi esaminato se il contributo finanziario erogato dal governo della RPC tramite SASAC e diversi istituti finanziari abbia conferito un vantaggio a SAIC. A causa dell'omessa collaborazione di SAIC e del governo della RPC, la Commissione ha dovuto basare le sue conclusioni sui dati disponibili, a norma dell'articolo 28 del regolamento di base.
- (606) Dagli elementi di prova di cui sopra è emerso che la SASAC e gli istituti hanno quale mandato e obiettivo l'attuazione di politiche e piani governativi, anche attraverso l'erogazione di sostegno finanziario e di finanziamenti ai settori incentivati, tra cui il settore dei veicoli elettrici a batteria.
- (607) Sulla base degli elementi di prova contenuti nel fascicolo e conformemente all'articolo 28 del regolamento di base, la Commissione ha concluso che il contributo finanziario erogato dalla SASAC e da vari istituti finanziari ha conferito al gruppo SAIC un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, nel senso che il gruppo non ha dovuto ottenere tali finanziamenti da altre fonti e pagare un corrispondente tasso d'interesse di mercato a fronte di tali finanziamenti.

(3) *Specificità*

- (608) Per quanto riguarda la specificità, come indicato al considerando 210, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.

⁽²⁰⁴⁾ Pareri orientativi sulla creazione di un sistema finanziario verde n. 228 [2016], emanati dalla CSRC.

(609) La Commissione ha ritenuto che tale conferimento di capitale equivalga a un'altra forma di sostegno creditizio agevolato a favore delle industrie incentivate, come il settore dei veicoli elettrici a batteria. In effetti, come esposto nella sezione 3.1, il settore dei veicoli elettrici a batteria rientra tra i settori incentivati e strategici ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario. Poiché sono una forma di finanziamento, i conferimenti di capitale fanno parte del regime di sostegno creditizio agevolato che gli istituti finanziari offrono alle industrie incentivate, come l'industria dei veicoli elettrici a batteria ⁽²⁰⁵⁾.

(4) *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

(610) Poiché il gruppo SAIC non ha comunicato questo conferimento di capitale, la Commissione ha dovuto fare ricorso ai dati disponibili in applicazione dell'articolo 28 del regolamento di base per determinare l'importo della sovvenzione concessa attraverso il contributo finanziario della SASAC e di vari istituti finanziari sotto forma di conferimento di capitale. In assenza di collaborazione, la Commissione non ha potuto collegare tale aumento di capitale ad attività specifiche e ammortizzare il conferimento di capitale nel corso di un periodo equivalente all'ammortamento degli attivi in questione. Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che tale conferimento di capitale equivalgesse a un prestito. In effetti in assenza di tale aumento di capitale la società avrebbe dovuto ottenere un finanziamento di importo equivalente sul mercato finanziario. Pertanto il vantaggio è stato calcolato secondo lo stesso metodo descritto nella sezione 3.5.2.3.

3.5.4. *Obbligazioni*

(611) Tutti i gruppi inseriti nel campione hanno beneficiato di finanziamenti agevolati sotto forma di obbligazioni.

3.5.4.1. *Base giuridica/quadro normativo*

- Legge della Repubblica popolare cinese sugli strumenti finanziari (versione del 2014) ("legge sugli strumenti finanziari") ⁽²⁰⁶⁾;
- misure amministrative per l'emissione e la negoziazione di obbligazioni societarie, ordinanza n. 113 della China Securities Regulatory Commission del 15 gennaio 2015;
- regolamento sulla gestione delle obbligazioni societarie, emanato dal Consiglio di Stato il 18 gennaio 2011;
- misure per la gestione dei titoli di debito di imprese non finanziarie sul mercato obbligazionario interbancario emessi dalla People's Bank of China, ordinanza n. 12 [2008] della People's Bank of China, 9 aprile 2008;
- pareri orientativi sulla creazione di un sistema finanziario verde n. 228 [2016], emanati dalla CSRC;
- comunicazione relativa alla pubblicazione del repertorio dei progetti sostenuti tramite l'emissione di obbligazioni verdi (edizione 2021) n. 96 [2021], pubblicata dalla PBoC, dalla NDRC e dalla CSRC, avente efficacia dal 1° luglio 2021;
- programma di valutazione finanziaria verde per gli istituti finanziari del settore bancario, pubblicato dalla PBoC, avente efficacia dal 1° luglio 2021;
- strumento di politica monetaria a sostegno di progetti di riduzione delle emissioni di carbonio, pubblicato dalla PBoC, 8 novembre 2021;
- orientamenti in materia di informativa ambientale per gli istituti finanziari, pubblicati dalla PBoC il 22 luglio 2021;
- strumento di finanziamento tramite equity nel settore ambientale, pubblicato dalla PBoC, 22 luglio 2021;
- chiarimenti sui meccanismi relativi alle obbligazioni per la neutralità in termini di emissioni di carbonio, pubblicati dalla NAFMII, 18 marzo 2022;
- orientamenti operativi per società non finanziarie concernenti lo strumento di finanziamento verde del debito, emanati dalla NAFMII;

⁽²⁰⁵⁾ Cfr. la nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, sezione 3.3.3: *Investimenti azionari finanziati dallo Stato o altrimenti incentivati dal governo*

⁽²⁰⁶⁾ Da ultimo modificata il 28 dicembre 2019 con decreto presidenziale n. 37 con efficacia a decorrere dal 1° marzo 2020.

— orientamenti sull'emissione di obbligazioni verdi, emanati dalla NDRC.

- (612) In linea con il quadro normativo, in Cina le obbligazioni non possono essere emesse né commerciate liberamente. L'emissione di ciascun titolo obbligazionario deve essere approvata da varie autorità governative quali la PBoC, la NDRC o la CSRC, a seconda del tipo di obbligazione e del tipo di emittente. Inoltre, in base al regolamento sulla gestione delle obbligazioni societarie, sono previste quote annue per l'emissione di questi titoli.
- (613) In aggiunta, ai sensi dell'articolo 16 della legge sugli strumenti finanziari applicabile durante il PI, l'offerta pubblica di obbligazioni societarie dovrebbe soddisfare i requisiti seguenti: *"la finalità d'uso dei proventi è conforme alle politiche industriali dello Stato [...]"* e *"i proventi di un'offerta pubblica di obbligazioni societarie sono utilizzati solo per le finalità approvate"*. L'articolo 12 del regolamento sulla gestione delle obbligazioni societarie ribadisce che la finalità dei fondi raccolti deve essere conforme alle politiche industriali dello Stato. L'emissione di obbligazioni in tali condizioni si rivolge a un'industria incentivata, quale l'industria dei veicoli elettrici a batteria, e corrisponde alla pratica degli istituti finanziari di sostenere tali industrie ⁽²⁰⁷⁾.
- (614) A norma dell'articolo 16, paragrafo 5, della legge sugli strumenti finanziari, *"la cedola delle obbligazioni societarie non supera quella stabilita dal Consiglio di Stato"*. Inoltre l'articolo 18 del regolamento sulla gestione delle obbligazioni societarie fornisce ulteriori particolari stabilendo che *"il tasso d'interesse offerto per ciascun titolo obbligazionario societario non supera il 40 % del tasso d'interesse corrente corrisposto dalle banche ai privati per depositi di risparmio a tempo determinato con la stessa scadenza"*.
- (615) Inoltre l'articolo 18 delle misure amministrative per l'emissione e la negoziazione di obbligazioni societarie stabilisce che solo determinati titoli obbligazionari rispondenti a criteri qualitativi rigorosi, quali ad esempio un rating del credito pari ad AAA, possono essere oggetto di emissione pubblica a investitori pubblici o qualificati, unicamente a discrezione dell'emittente. Le obbligazioni societarie che non soddisfano tali criteri possono essere oggetto di emissione pubblica solo a investitori qualificati. Ne consegue che la maggior parte delle obbligazioni societarie viene emessa per investitori qualificati che sono stati approvati dalla CSRC e che sono investitori istituzionali cinesi.
- (616) Oltre alle obbligazioni comunemente note, specificamente nell'ambito della presente inchiesta sono stati riscontrati anche i cosiddetti strumenti di debito "verdi". Secondo la *"comunicazione relativa alla pubblicazione del repertorio dei progetti sostenuti tramite l'emissione di obbligazioni verdi"*, *"le obbligazioni verdi si riferiscono a titoli negoziabili che utilizzano i fondi raccolti allo scopo precipuo di sostenere le industrie verdi, i progetti verdi o le attività economiche verdi che soddisfano determinate condizioni, e sono emesse conformemente alle norme procedurali ..., tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le obbligazioni finanziarie verdi, le obbligazioni societarie verdi, le obbligazioni d'impresa verdi, gli strumenti di finanziamento del debito verdi e i titoli garantiti da attività verdi"*. Tali strumenti di debito possono dunque essere emessi unicamente da società che svolgono determinate attività industriali elencate in un repertorio di attività industriali verdi. Tra queste figurano la produzione e la vendita di veicoli alimentati da energie nuove e dei loro componenti fondamentali.
- (617) Gli strumenti di debito verdi consentono alle società di raccogliere fondi a tassi agevolati. In linea con il *"programma di valutazione finanziaria verde per gli istituti finanziari del settore bancario"* della PBoC, le banche cinesi devono sottoscrivere tali strumenti di debito verdi per raggiungere una determinata soglia nella loro base di attività finanziarie che contribuirà a una valutazione positiva della loro performance da parte dell'autorità di regolamentazione bancaria. Inoltre, secondo lo *"strumento di politica monetaria a sostegno di progetti di riduzione delle emissioni di carbonio"* della PBoC, gli istituti finanziari devono erogare finanziamenti alle imprese a sostegno delle attività industriali verdi comprese nel suddetto repertorio a tassi d'interesse agevolati prossimi al livello del tasso d'interesse di base applicato a livello nazionale. In cambio la People's Bank of China propone alle banche tassi di rifinanziamento agevolato per i fondi verdi erogati ⁽²⁰⁸⁾.
- (618) Sebbene il quadro giuridico e normativo di questa fonte alternativa di fondi sia stato chiaramente individuato, il governo della RPC si è rifiutato di fornire informazioni a tale riguardo. Le conclusioni si sono quindi basate sui dati disponibili a norma dell'articolo 28 del regolamento di base.

⁽²⁰⁷⁾ Cfr. il caso relativo ai cavi di fibre ottiche, considerando 400 e 401.

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

- (619) I produttori di veicoli elettrici a batteria hanno utilizzato due tipi di strumenti di debito verdi, ossia le obbligazioni verdi e i titoli garantiti da attività verdi. I titoli garantiti da attività sono sostanzialmente obbligazioni verdi garantite da attività costituite in garanzia reale. Consistono nel "confezionamento" di prestiti nel settore automobilistico concessi a privati e a società di leasing come garanzia di uno strumento di debito garantito da attività emesso sul mercato obbligazionario e al quale si applica un determinato tasso d'interesse. Tale sistema consente ai produttori di veicoli elettrici a batteria di sostituire i crediti a medio termine sui finanziamenti auto con liquidità immediatamente disponibili e quindi di prefinanziare la loro attività di prestito su una base assai vantaggiosa, in quanto i tassi d'interesse pagati sui titoli garantiti da attività sono di gran lunga inferiori a quelli applicati ai loro clienti per i finanziamenti auto.
- (620) Inoltre, essendo un'industria incentivata secondo il "repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale", in base alla decisione n. 40 l'industria dei veicoli elettrici a batteria ha diritto al sostegno creditizio da parte degli istituti finanziari. Il fatto che le obbligazioni emesse dalle società inserite nel campione abbiano un tasso d'interesse basso, vale a dire un tasso d'interesse inferiore o prossimo al tasso d'interesse di base, indica chiaramente che gli istituti finanziari, che sono i principali investitori in tali obbligazioni, sono tenuti a fornire un "sostegno creditizio" a dette società e, al momento di prendere la decisione di investimento o finanziamento, devono tenere conto di aspetti diversi da quelli di natura commerciale, come ad esempio gli obiettivi di politica pubblica. Di fatto un investitore che operi alle condizioni di mercato sarebbe più sensibile alla redditività dell'investimento e molto probabilmente non investirebbe in obbligazioni societarie con tassi d'interesse molto bassi. Ciò vale in particolare per gli istituti finanziari, in quanto il rendimento di tali obbligazioni è inferiore o prossimo al tasso al quale essi stessi possono ottenere fondi da altri istituti finanziari. Inoltre le conclusioni tratte dalla Commissione sulla situazione finanziaria dei tre gruppi di produttori esportatori nella sezione 3.5.2.3 in termini di profili di liquidità e solvibilità indicano ulteriormente che gli investitori operanti alle condizioni di mercato non investirebbero in strumenti finanziari quali le obbligazioni di detti gruppi, che offrono una bassa redditività mentre l'emittente presenta elevati rischi di liquidità e solvibilità. Pertanto la Commissione è del parere che solo gli investitori spinti da motivazioni diverse dalla redditività dell'investimento, come l'adempimento dell'obbligo giuridico di fornire finanziamenti alle società operanti in settori incentivati, realizzerebbero un tale investimento.

3.5.4.2. Istituti finanziari che agiscono in qualità di enti pubblici

- (621) Secondo il "China Bond Market Insight 2022" di Bloomberg, le obbligazioni quotate sul mercato obbligazionario interbancario rappresentano l'88 % del volume totale delle negoziazioni dei titoli obbligazionari ⁽²⁰⁹⁾. Dallo stesso studio emerge che la maggior parte degli investitori è di carattere istituzionale, categoria che comprende gli istituti finanziari. In particolare le banche commerciali rappresentano il 57 % degli investitori, mentre le banche mandate all'attuazione delle politiche del governo rappresentano il 3 % ⁽²¹⁰⁾. Pertanto gli investitori che acquistano obbligazioni sono principalmente banche cinesi, tra cui anche le banche statali.
- (622) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che esista un insieme di elementi di prova a convalida del fatto che la maggior parte degli investitori in obbligazioni societarie emesse dalle società inserite nel campione è rappresentata da istituti finanziari che hanno l'obbligo giuridico di fornire sostegno creditizio ai produttori di veicoli elettrici a batteria.
- (623) Come descritto al considerando 612, l'articolo 16 della legge sugli strumenti finanziari e l'articolo 12 del regolamento sulla gestione delle obbligazioni societarie prevedono che l'offerta pubblica di tali obbligazioni sia conforme alle politiche industriali dello Stato. Ne consegue che le obbligazioni possono essere emesse solo per finalità che sono in linea con gli obiettivi della pianificazione del governo della RPC per quanto riguarda le industrie incentivate, come illustrato al considerando 619. Gli investitori istituzionali che, come indicato al considerando 620, sono in larga misura banche commerciali e banche mandate all'attuazione delle politiche del governo, devono seguire gli orientamenti strategici enunciati nella decisione n. 40, la quale, in combinato disposto con il repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale, stabilisce modalità di trattamento specifiche per taluni progetti che rientrano in determinati settori incentivati, come l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Il trattamento preferenziale riservato a tutti i gruppi inseriti nel campione ha comportato la decisione di investire in obbligazioni emesse a un tasso d'interesse che non riflette i criteri di mercato.
- (624) Inoltre, come descritto nella sezione 3.5.1.1, gli istituti finanziari sono caratterizzati da una forte presenza dello Stato e il governo della RPC ha la possibilità di esercitare un'influenza significativa nei loro confronti. Il quadro giuridico generale in cui operano tali istituti finanziari è applicabile anche alle obbligazioni. Esiste inoltre un ulteriore quadro normativo dettagliato per le obbligazioni verdi.

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

⁽²¹⁰⁾ *Ibidem*, pag. 33.

- (625) Nella sezione 3.5.1.1 la Commissione ha concluso che gli istituti finanziari statali sono enti pubblici ai sensi dell'articolo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base; la Commissione ha altresì concluso che in ogni caso essi si considerano investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base. Alla sezione 3.5.1.9 la Commissione ha concluso che anche gli istituti finanziari privati agiscono su incarico o per ordine del governo.
- (626) La Commissione ha anche cercato una prova tangibile dell'esercizio di un controllo significativo sulla base di emissioni concrete di titoli obbligazionari. Ha quindi esaminato il contesto giuridico generale, quale descritto ai considerando da 611 a 619, congiuntamente alle risultanze concrete dell'inchiesta.
- (627) La Commissione ha rilevato che le obbligazioni sono state emesse a un tasso d'interesse inferiore al livello che si sarebbe dovuto attendere data la situazione finanziaria e il rischio di credito delle società, anche sotto il tasso di riferimento privo di rischio pubblicato dal NIFC, come indicato al considerando 632.
- (628) In pratica i tassi d'interesse sulle obbligazioni sono influenzati dal rating del credito della società, analogamente a quanto avviene per i prestiti. Tuttavia al considerando 481 la Commissione ha concluso che il mercato locale dei rating del credito è distorto e i rating sono inattendibili.
- (629) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che gli istituti finanziari cinesi hanno seguito le istruzioni strategiche espone nella decisione n. 40 e negli orientamenti pertinenti relativi alle obbligazioni verdi, erogando finanziamenti agevolati alle società appartenenti a un settore incentivato, e pertanto hanno agito in qualità di enti pubblici ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento di base, o di enti che agiscono su incarico o per ordine della pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), dello stesso regolamento.
- (630) Inoltre gli istituti finanziari hanno conferito un vantaggio ai produttori inseriti nel campione, in quanto hanno organizzato l'emissione di obbligazioni a un tasso d'interesse inferiore al tasso di mercato corrispondente al profilo di rischio effettivo dell'emittente, come stabilito nella sezione 3.5.2.3, e hanno accettato di investire in tali obbligazioni.

3.5.4.3. Specificità

- (631) La Commissione ha ritenuto che i finanziamenti agevolati sotto forma di obbligazioni siano specifici ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto i titoli obbligazionari non possono essere emessi senza l'approvazione delle autorità governative e la legge sugli strumenti finanziari stabilisce che l'emissione di obbligazioni deve essere conforme alle politiche industriali dello Stato. Come già affermato ai considerando 439 e 619, l'industria dei veicoli elettrici a batteria è considerata un'industria incentivata nel repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale.
- (632) Inoltre, per quanto riguarda specificamente le obbligazioni verdi, questi titoli possono essere emessi unicamente da società che svolgono determinate attività industriali figuranti in un repertorio di attività industriali verdi.

3.5.4.4. Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (633) Poiché le obbligazioni sono in sostanza un altro tipo di strumento di debito, in via di principio analogo ai prestiti, e poiché il metodo di calcolo per i prestiti si basa già su un paniere di obbligazioni, la Commissione ha deciso di seguire il metodo di calcolo per i prestiti descritto nella sezione 3.5.2.3. Ciò significa che il differenziale relativo tra le obbligazioni societarie USA con rating AA e quelle USA con rating B della stessa durata si applica al tasso d'interesse di base della PBoC per stabilire un tasso d'interesse basato sul mercato per le obbligazioni, che viene successivamente comparato con il tasso d'interesse effettivamente corrisposto dalla società al fine di determinare il vantaggio.
- (634) Come indicato al considerando 378, si è riscontrato che almeno una società del gruppo Geely ha emesso titoli garantiti da attività applicabili nel PI, per i quali il gruppo non aveva fornito alcuna informazione. Per questa società il calcolo dell'importo della sovvenzione si è basato su informazioni di pubblico dominio, vale a dire informazioni fornite agli investitori che investono in borsa e il vantaggio individuato presso l'altro gruppo che ha collaborato inserito nel campione.

- (635) Come sottolineato al considerando 329, diverse società collegate del gruppo SAIC non hanno risposto al questionario, in particolare diverse società del gruppo specializzate in attività di finanziamento. Per queste società il calcolo dell'importo della sovvenzione si è basato sulle informazioni relative a importi, date di inizio e fine e tassi d'interesse delle obbligazioni, rinvenute nei rendiconti finanziari pubblicamente disponibili o tra le informazioni fornite agli investitori che investono in borsa.

3.5.4.5. Conclusione sui finanziamenti agevolati: altri tipi di finanziamento

- (636) La Commissione ha stabilito che tutti i gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione hanno beneficiato di finanziamenti agevolati sotto forma di linee di credito, cambiali di accettazione bancaria e obbligazioni. Preso atto dell'esistenza di un contributo finanziario, di un vantaggio per i produttori esportatori e della sua specificità, la Commissione ha considerato questi tipi di finanziamenti agevolati come una sovvenzione compensabile.
- (637) Il tasso di sovvenzione determinato per quanto concerne i finanziamenti agevolati di cui sopra per i gruppi di società inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta ammontava a:

Finanziamenti agevolati: altri tipi di finanziamento

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	3,60 %
Gruppo Geely	3,30 %
Gruppo SAIC	8,27 %

3.6. Programmi di sussidi

- (638) La Commissione ha riscontrato che i tre gruppi di società inseriti nel campione hanno beneficiato di svariati programmi di sussidi.

3.6.1. Sussidi diretti in denaro

- (639) Soltanto uno dei gruppi di esportatori inseriti nel campione, ossia il gruppo BYD, ha fornito le informazioni sottostanti relative ai sussidi ricevuti durante il periodo dell'inchiesta. Gli altri due gruppi di esportatori inseriti nel campione non hanno fornito alcuna base giuridica per i sussidi ricevuti e pertanto il calcolo dell'importo della sovvenzione per quanto riguarda i sussidi diretti in denaro a favore di tali gruppi di esportatori si è basato sui dati disponibili, in conformità dell'articolo 28 del regolamento di base.

- (640) Il gruppo BYD ha ricevuto sussidi per la tecnologia, l'innovazione e lo sviluppo, l'acquisto di attività immobilizzate, il sostegno e la promozione dell'industria, oltre a premi in denaro per la manodopera, la tassazione e vari altri scopi.

(a) Base giuridica

- (641) I sussidi sono stati concessi al gruppo BYD da autorità a livello nazionale, provinciale, comunale o distrettuale e sono risultati specifici per il gruppo o specifici in termini di ubicazione geografica o tipo di industria. I dettagli giuridici relativi alla legge specifica che ha permesso la concessione di tali vantaggi, ammesso che vi fosse una base giuridica, non sono stati comunicati. La Commissione ha tuttavia ricevuto, per tutti i sussidi, una copia di un documento, rilasciato da un'autorità pubblica, che accompagnava la concessione dei fondi (la "comunicazione").

(b) Risultanze

- (642) In considerazione dell'elevato numero di sussidi riscontrati dalla Commissione nella contabilità finanziaria del gruppo BYD, il presente regolamento si limita a presentare una sintesi delle principali risultanze. Nella specifica divulgazione delle informazioni sono stati forniti elementi di prova dell'esistenza di numerosi sussidi e del fatto che questi ultimi erano stati concessi da vari livelli del governo della RPC.

(643) Per quanto riguarda gli altri due gruppi di esportatori inseriti nel campione, nelle risposte al questionario la Commissione ha riscontrato che essi avevano indicato soltanto l'importo totale dei sussidi ricevuti, operando una distinzione tra sussidi in conto esercizio e sussidi in conto capitale, ed erano restii a fornire una ripartizione più dettagliata e a specificare la base giuridica dei vari sussidi ricevuti.

(644) La Commissione ha rilevato che, tra gli strumenti attraverso i quali il governo della RPC orienta lo sviluppo del settore dei veicoli elettrici a batteria, figurano sovvenzioni statali dirette. Tali sovvenzioni sono state confermate nelle relazioni annuali pubblicamente disponibili dei produttori esportatori inseriti nel campione e nel corso delle verifiche in loco e sono state iscritte come altre entrate o come ricavi differiti nella contabilità finanziaria dei produttori esportatori.

(c) Conclusioni

(645) Tali sussidi costituivano sovvenzioni ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), e punto 2), del regolamento di base, in quanto ha avuto luogo un trasferimento di fondi sotto forma di sussidi dal governo della RPC ai gruppi di società inseriti nel campione ed è stato pertanto conferito un vantaggio.

(646) La maggior parte di questi fondi è stata iscritta nel bilancio dei gruppi di esportatori inseriti nel campione come sovvenzioni pubbliche. La Commissione ha ritenuto che le informazioni dettagliate fornite dal gruppo BYD in relazione a tali sussidi rappresentino una prova positiva di una sovvenzione che ha conferito un vantaggio.

(647) La Commissione ha valutato tutti i sussidi ricevuti dal gruppo BYD e ha riscontrato che non tutti riguardavano specificamente la produzione di veicoli elettrici a batteria. Si è ritenuto che i sussidi per la tecnologia, l'innovazione e lo sviluppo, l'acquisto di attività immobilizzate, il sostegno e la promozione dell'industria fossero specifici ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), e paragrafo 3, del regolamento di base, in quanto, in base ai documenti forniti dal gruppo BYD, tali sussidi risultano limitati a determinate società, a determinate industrie, come quella dei veicoli elettrici a batteria, o a progetti specifici in regioni specifiche.

(648) Inoltre tali sussidi non rispettavano le condizioni per la non specificità di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base, in quanto le condizioni di ammissibilità e gli effettivi criteri di selezione per l'ammissibilità delle imprese non sono trasparenti né oggettivi e non si applicano automaticamente.

(649) Poiché gli altri due gruppi di esportatori inseriti nel campione non hanno fornito informazioni dettagliate in merito ai sussidi ricevuti, la Commissione ha basato le sue conclusioni sull'articolo 28 del regolamento di base e ha concluso che tutti i sussidi ricevuti da tali gruppi erano specifici e legati alla produzione del prodotto in esame.

(d) Calcolo dell'importo della sovvenzione

(650) Il vantaggio è stato calcolato come l'importo ricevuto durante il periodo dell'inchiesta o attribuito a tale periodo se l'importo è stato ammortizzato nel corso della vita utile dell'attività immobilizzata alla quale era collegato il sussidio ricevuto durante il periodo dell'inchiesta.

(651) I tassi di sovvenzione determinati per i produttori esportatori inseriti nel campione riguardo a tutti i sussidi durante il periodo dell'inchiesta ammontavano a:

Sussidi

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	0,61 %
Gruppo Geely	2,31 %
Gruppo SAIC	8,56 %

3.6.2. *Politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove*

(652) L'inchiesta ha stabilito che il governo della RPC, sia a livello centrale sia a livello decentrato, ha trasferito fondi ai produttori di veicoli elettrici a batteria sotto forma di erogazioni di denaro per ogni singolo veicolo elettrico a batteria venduto in Cina, a diretto vantaggio dei produttori di veicoli elettrici a batteria. Si tratta di un trasferimento diretto di fondi ai produttori di veicoli elettrici a batteria sulla base delle loro vendite in Cina.

- (653) Il regime si applica ai veicoli alimentati da energie nuove, compresi i veicoli elettrici a batteria, venduti sul mercato interno. L'importo delle erogazioni è stabilito a livello dell'amministrazione centrale e varia a seconda del periodo in cui hanno avuto luogo le vendite e del tipo di veicolo alimentato da energie nuove (ad esempio veicoli elettrici a batteria o veicoli ibridi ricaricabili).
- (654) Il programma si applica esclusivamente alle vendite di modelli di veicoli alimentati da energie nuove che sono elencati in un catalogo pubblicato dal governo della RPC. Per ricevere le erogazioni, i produttori di veicoli elettrici a batteria sono tenuti a presentare ogni anno una relazione completa per la liquidazione, corredata di informazioni dettagliate sulle vendite realizzate nell'anno precedente, tra cui fatture di vendita, specifiche tecniche dei prodotti e informazioni dettagliate sull'immatricolazione dei veicoli. Le autorità competenti a vari livelli dell'amministrazione verificano quindi i dati ricevuti, dopodiché i fondi sono trasferiti ai produttori.

(a) Base giuridica

- (655) La base giuridica di questo programma è la comunicazione sulle politiche di sostegno finanziario per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove per il periodo 2016-2020 ([2015] n. 134), modificata dalla comunicazione del ministero delle Finanze sull'adeguamento della politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove ([2016] n. 958), ulteriormente modificata dalla comunicazione sui regimi di sovvenzioni fiscali per il miglioramento della promozione e dell'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove ([2020] n. 86) e dalla comunicazione sulla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove nel 2022 ([2021] n. 466).

(b) Risultanze dell'inchiesta

Intenzione del governo della RPC di sostenere direttamente l'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria

- (656) Contrariamente a quanto sostenuto dal governo della RPC e da altre parti, secondo cui tale sovvenzione era finalizzata a produrre vantaggi per i consumatori, l'inchiesta ha stabilito che il programma era inteso ad incrementare le vendite dei produttori nazionali mediante erogazioni provenienti da risorse statali. Il programma mira a promuovere lo sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove ed è rivolto specificamente ai produttori di questo tipo di veicoli (anziché ai consumatori).
- (657) Lo scopo principale di questo regime di sovvenzioni era promuovere lo sviluppo accelerato dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, compresa l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Specificamente la comunicazione sulla politica di sostegno finanziario per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove dal 2016 al 2020 prevede quanto segue: "Al fine di mantenere la continuità politica e promuovere lo sviluppo accelerato dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, il ministero delle Finanze, il ministero della Scienza e della tecnologia, il ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione e la commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme (di seguito "i quattro ministeri e commissioni") continueranno ad attuare politiche di sovvenzioni per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove dal 2016 al 2020, conformemente alle prescrizioni contenute nei "Pareri orientativi dell'Ufficio generale del Consiglio di Stato sull'accelerazione della promozione e dell'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove" (Guobanfa [2014] n. 35). Le modifiche e le revisioni successive contengono una formulazione analoga ⁽²¹¹⁾.
- (658) La politica in materia di sovvenzioni fiscali pone al centro non tanto i consumatori quanto piuttosto i produttori di veicoli alimentati da energie nuove. I produttori di veicoli alimentati da energie nuove sono i destinatari del programma; sono loro a dover soddisfare i requisiti che consentono di ricevere le erogazioni e devono fornire le informazioni relative ai loro processi di produzione e di vendita. A tale proposito devono trasmettere tra l'altro relazioni sul calcolo dei fondi dell'anno precedente, unitamente a informazioni dettagliate concernenti le vendite dei prodotti, le operazioni, comprese le fatture di vendita, e i parametri tecnici dei prodotti, nonché informazioni relative all'immatricolazione dei veicoli. Questi produttori sono stati inoltre incoraggiati a sviluppare piattaforme di controllo e monitoraggio per la comunicazione di tali informazioni.
- (659) I produttori di veicoli alimentati da energie nuove (insieme alle amministrazioni locali) erano anche direttamente soggetti a un meccanismo sanzionatorio in caso di frode; inoltre il quadro giuridico prevede la possibilità di intraprendere azioni direttamente nei confronti delle imprese produttrici che ottengono le sovvenzioni con mezzi illeciti.

⁽²¹¹⁾ Comunicazione del ministero delle Finanze sull'adeguamento della politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove (Caijian [2016] n. 958), comunicazione sui regimi di sovvenzioni fiscali per il miglioramento della promozione e dell'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove (Caijian [2020] n. 86) e comunicazione sulla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove nel 2022 (Caijian [2021] n. 466).

- (660) Infine le ragioni principali dell'interruzione del programma, avvenuta il 31 dicembre 2022, erano legate allo sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove in Cina. Il governo della RPC ha riconosciuto ⁽²¹²⁾ di avere deciso di porre fine al programma non appena ha ritenuto che l'industria cinese dei veicoli alimentati da energie nuove avesse raggiunto un livello di sviluppo e una dimensione adeguati.
- (661) Inoltre il fatto che il programma fosse limitato ai veicoli alimentati da energie nuove di produzione nazionale dimostra che il suo obiettivo era sviluppare la produzione anziché il consumo di veicoli elettrici a batteria. Di fatto la Commissione ha appurato che nessun veicolo importato ha beneficiato di questo regime. Il governo della RPC è stato specificamente invitato a fornire informazioni volte a chiarire in che misura i veicoli elettrici a batteria importati avessero beneficiato del regime durante la sua vigenza. Il governo della RPC ha affermato che i veicoli elettrici a batteria importati erano ammissibili a beneficiare di tale programma ma ha riconosciuto che questa sovvenzione non era mai stata concessa a società importatrici o a produttori stranieri. In realtà il governo della RPC non è stato in grado di dimostrare l'esistenza di una procedura che consentisse ai produttori o agli importatori stranieri di richiedere e ricevere fondi nell'ambito della politica in materia di sovvenzioni fiscali. Inoltre, in base alle informazioni disponibili ⁽²¹³⁾, i veicoli alimentati da energie nuove potevano essere oggetto di sovvenzioni solo se la batteria era fabbricata da una società cinese. Di conseguenza si è giunti alla conclusione che tale programma ha procurato vantaggi soltanto ai produttori di veicoli elettrici a batteria in Cina ed è stato ideato unicamente per loro.

Durata del programma, ruolo delle autorità locali e regimi paralleli istituiti

- (662) Come spiegato al considerando da 641 a 659, i veicoli alimentati da energie nuove venduti dopo il 31 dicembre 2022 non possono più beneficiare della politica in materia di sovvenzioni fiscali. L'inchiesta ha tuttavia appurato che i produttori di veicoli elettrici a batteria hanno continuato a beneficiare di questo regime di sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta e continueranno a trarre vantaggio dai fondi ricevuti nell'ambito di tale regime per un lungo periodo dopo il periodo dell'inchiesta.
- (663) Ad esempio il trasferimento di fondi in relazione a tutti i veicoli elettrici a batteria ammissibili venduti e immatricolati nel 2020 è avvenuto solo alla fine del 2023. Dall'inchiesta è inoltre emerso che durante il periodo dell'inchiesta sono stati trasferiti fondi ai produttori esportatori inseriti nel campione in relazione ad automobili vendute nel 2018. La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di veicoli elettrici a batteria continueranno a beneficiare del trasferimento diretto di denaro nell'ambito di questo regime negli anni successivi al periodo dell'inchiesta.
- (664) L'inchiesta ha inoltre rivelato che le autorità locali, sotto la guida diretta o indiretta del governo della RPC, hanno istituito numerosi programmi analoghi, alcuni dei quali sono molto simili al regime nazionale. Tali iniziative locali condividono l'obiettivo comune di incentivare la produzione di veicoli elettrici a batteria, il che si tradurrà nel sostegno costante dei produttori cinesi di questo tipo di veicoli.

(c) Vantaggio

- (665) Durante il PI i produttori di veicoli elettrici a batteria hanno beneficiato di erogazioni dirette di denaro da parte del governo della RPC sulla base delle vendite da loro dichiarate.
- (666) I produttori inseriti nel campione e il governo della RPC hanno sostenuto che la sovvenzione va principalmente a vantaggio dei consumatori e non dei produttori poiché, secondo quanto asserito, i produttori anticiperebbero le sovvenzioni ai consumatori per conto del governo al momento della vendita dei veicoli. Nell'ambito di tale regime, quando un produttore di veicoli elettrici a batteria vende un veicolo alimentato da energie nuove, la società stabilisce un prezzo con il cliente. Il prezzo pagato dal cliente sarebbe ottenuto per effetto di uno sconto concesso sottraendo l'importo della sovvenzione da un prezzo base teorico stabilito dalla società. Tale sconto dovrebbe riflettere l'importo della sovvenzione. In tal senso si presume che il cliente paghi un prezzo scontato, per il quale la società è successivamente rimborsata dal governo.
- (667) Nonostante la presunta intenzione di avvantaggiare i consumatori, in realtà il governo della RPC ha effettuato trasferimenti diretti di fondi sotto forma di erogazioni dirette di denaro a favore dei produttori di veicoli elettrici a batteria sulla base della loro attività economica e delle vendite passate da loro dichiarate. Ciò rappresenta inequivocabilmente un chiaro incentivo alla produzione di veicoli elettrici a batteria e ha conferito un vantaggio tangibile ai produttori.

⁽²¹²⁾ Conformemente alla comunicazione sulla politica in materia di sovvenzioni fiscali per la promozione e l'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove nel 2022 (Caijian [2021] n. 466).

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

- (668) L'inchiesta ha inoltre rivelato che la presenza o l'assenza della sovvenzione non era correlata al prezzo finale applicato ai consumatori. La sovvenzione non ha avuto alcun impatto significativo sul prezzo applicato ai consumatori né prima né dopo la sua eliminazione.
- (669) Esistono elementi comprovanti che i prezzi praticati ai consumatori per modelli rappresentativi sono rimasti stabili o sono addirittura diminuiti nelle tre società inserite nel campione dopo la conclusione formale del programma relativo al regime di sovvenzioni fiscali nel dicembre 2022. Se, durante il periodo di validità del regime, i prezzi dei veicoli venduti nel 2022 fossero stati ridotti dell'importo della sovvenzione, nel gennaio del 2023, essendo cessata la possibilità di usufruire della sovvenzione, i prezzi di tali veicoli avrebbero dovuto aumentare dello stesso importo.
- (670) Tuttavia è avvenuto esattamente il contrario. I prezzi di tali modelli sono rimasti invariati o sono progressivamente diminuiti nel restante periodo dell'inchiesta. Pertanto la sovvenzione nel 2022 non ha avvantaggiato i consumatori in termini di riduzione dei prezzi. I produttori hanno invece fissato prezzi che consentivano loro di coprire l'intero importo della sovvenzione.
- (671) L'inchiesta ha inoltre stabilito che il governo della RPC non ha attuato misure volte a garantire che i vantaggi della sovvenzione fossero trasferiti ai clienti e che i produttori potessero fissare i prezzi a loro discrezione. Pertanto, proprio per la sua struttura concettuale e il suo funzionamento, tale regime era inteso a procurare un vantaggio ai produttori di veicoli alimentati da energie nuove.
- (672) A causa dello scarto temporale tra la vendita dei veicoli elettrici a batteria e l'erogazione dei fondi pubblici (che i produttori non sono in grado di prevedere), l'incertezza quanto ai tempi di erogazione può estendersi fino a quattro anni. Di conseguenza il vantaggio per i produttori si concretizza pienamente nel momento in cui essi ricevono i fondi.

(d) Specificità

- (673) La sovvenzione è specifica in quanto interessa solo l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, compresa l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Inoltre tra i produttori di veicoli elettrici a batteria i soli ad avere beneficiato del programma sono i produttori cinesi, per i quali il regime è stato appositamente istituito.

(e) Conclusioni

- (674) La Commissione ha ritenuto che la politica in materia di sovvenzioni fiscali di cui sopra costituisca una sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base, in quanto esiste un contributo finanziario sotto forma di trasferimento diretto di fondi che conferisce un vantaggio alla società in questione.

(f) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (675) La sovvenzione è stata concessa sulla base delle quantità di veicoli elettrici a batteria venduti in Cina. L'entità del vantaggio nel periodo dell'inchiesta è stata calcolata sulla base dei fondi che i produttori inseriti nel campione hanno ricevuto durante il periodo dell'inchiesta per i veicoli elettrici a batteria nell'ambito di tale regime.
- (676) Il tasso di sovvenzione determinato per i produttori esportatori inseriti nel campione riguardo a tale regime durante il periodo dell'inchiesta ammonta a:

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	2,18 %
Gruppo Geely	2,14 %
Gruppo SAIC	2,28 %

3.7. **Fornitura di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato**

3.7.1. *Concessione da parte della pubblica amministrazione di diritti di uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato*

- (677) Nella RPC tutti i terreni sono di proprietà dello Stato o di un collettivo, costituito da villaggi o città, prima che un titolo di proprietà o possesso del terreno possa essere registrato o concesso a società o singoli proprietari. Tutte le parcelle di terreno nelle zone urbanizzate appartengono allo Stato e tutte le parcelle di terreno nelle zone rurali sono di proprietà dei villaggi o delle città.

(678) A norma della costituzione della RPC e della legge fondiaria, le società e i privati possono però acquistare "diritti di uso dei terreni". Per i terreni industriali la locazione è in genere di 50 anni, rinnovabile per altri 50 anni.

(a) Base giuridica/quadro normativo

(679) In Cina le disposizioni sui diritti di uso dei terreni rientrano nella legge fondiaria della Repubblica popolare cinese ⁽²¹⁴⁾. Fanno inoltre parte della base giuridica anche i seguenti documenti:

- (1) legge in materia di proprietà della Repubblica popolare cinese (ordinanza n. 62 del presidente della Repubblica popolare cinese); ⁽²¹⁵⁾
- (2) legge fondiaria della Repubblica popolare cinese (ordinanza n. 28 del presidente della Repubblica popolare cinese) ⁽²¹⁶⁾;
- (3) legge della Repubblica popolare cinese sulla gestione del patrimonio immobiliare urbano (ordinanza n. 29 del presidente della Repubblica popolare cinese) ⁽²¹⁷⁾;
- (4) regolamento provvisorio della Repubblica popolare cinese sull'assegnazione e sul trasferimento dei diritti di uso dei terreni di proprietà dello Stato nelle aree urbane (decreto n. 55 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese) ⁽²¹⁸⁾;
- (5) regolamento di esecuzione della legge fondiaria della Repubblica popolare cinese (ordinanza del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese [2014] n. 653) ⁽²¹⁹⁾;
- (6) disposizioni sull'assegnazione dei diritti di uso dei terreni edificabili di proprietà dello Stato mediante gara d'appalto, asta e offerta (avviso n. 39 della CSRC) ⁽²²⁰⁾; e
- (7) avviso del Consiglio di Stato su importanti aspetti riguardanti il rafforzamento del controllo fondiario (Guo Fa (2006) n. 31) ⁽²²¹⁾.

(b) Risultanze dell'inchiesta

(680) Secondo l'articolo 10 delle disposizioni sull'assegnazione dei diritti di uso dei terreni edificabili di proprietà dello Stato mediante gara d'appalto, asta e offerta, le autorità locali fissano i prezzi dei terreni in base al sistema di valutazione dei terreni urbani, aggiornato ogni tre anni, e alla politica industriale del governo.

(681) Nel corso di inchieste precedenti ⁽²²²⁾ la Commissione ha accertato che i prezzi corrisposti per i diritti di uso dei terreni nella RPC non erano rappresentativi dei prezzi di mercato determinati dal libero gioco della domanda e dell'offerta sul libero mercato, poiché il sistema di aste è stato giudicato poco chiaro, non trasparente e non funzionante nella pratica, ed è stato rilevato che i prezzi erano fissati arbitrariamente dalle autorità. Come indicato al considerando precedente, le autorità stabiliscono i prezzi in base al sistema di valutazione dei terreni urbani, secondo il quale tali autorità, nel fissare il prezzo dei terreni industriali, devono tenere conto di vari parametri, compresa la politica industriale.

(682) Dall'inchiesta attuale non sono emerse variazioni significative a tale riguardo. Ad esempio la Commissione ha riscontrato che la maggior parte dei gruppi di società inseriti nel campione ha ottenuto i propri diritti di uso dei terreni esattamente al prezzo offerto dalle autorità locali in una procedura di gara.

⁽²¹⁴⁾ Cfr. la legge fondiaria della RPC del 25 giugno 1986, modificata, disponibile al seguente indirizzo: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560>.

⁽²¹⁵⁾ Cfr. la legge in materia di proprietà della RPC del 16 marzo 2007, disponibile al seguente indirizzo: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

⁽²¹⁶⁾ Cfr. il regolamento di esecuzione della legge fondiaria della RPC del 27 dicembre 1998, modificato, disponibile al seguente indirizzo: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

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

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

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

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

⁽²²²⁾ Cfr. il caso sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo (considerando da 295 a 299), il caso sugli pneumatici (considerando da 488 a 490), il caso sui prodotti in fibra di vetro (considerando da 500 a 502), il caso sui cavi di fibre ottiche (considerando da 541 a 543) e il caso sui fogli e nastri sottili di alluminio (considerando da 540 a 548).

(683) I suddetti elementi di prova contraddicono le asserzioni del governo della RPC secondo cui i prezzi pagati per i diritti di uso di terreni nella RPC sono rappresentativi di un prezzo di mercato determinato dal libero gioco della domanda e dell'offerta.

(c) Conclusioni

(684) Dalle risultanze della presente inchiesta emerge che la situazione riguardo all'acquisizione dei diritti di uso dei terreni nella RPC non è trasparente e che le autorità hanno fissato arbitrariamente i prezzi.

(685) Di conseguenza la concessione dei diritti di uso dei terreni da parte del governo della RPC dovrebbe essere considerata una sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iii), e punto 2), del regolamento di base, sotto forma di una fornitura di beni che conferisce un vantaggio alle società beneficiarie. Come precisato ai considerando da 676 a 679, non esiste un vero mercato fondiario nella RPC e l'uso di un parametro di riferimento esterno (cfr. considerando 688) dimostra che l'importo pagato per i diritti di uso dei terreni dai produttori esportatori inseriti nel campione è decisamente inferiore al normale valore di mercato.

(686) Nel contesto di un accesso agevolato ai terreni industriali per le società appartenenti a taluni settori, la Commissione ha rilevato che il prezzo fissato dalle autorità locali deve tenere conto della politica industriale del governo, come indicato al considerando 680. Nell'ambito di tale politica industriale, l'industria dei veicoli elettrici a batteria figura tra le industrie incentivate. Inoltre, a norma della decisione n. 40 del Consiglio di Stato, le autorità pubbliche devono tenere conto del "repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale" e delle politiche industriali al momento del conferimento di terreni. L'articolo XVIII della decisione n. 40 chiarisce che le industrie "soggette a restrizioni" non avranno accesso ai diritti di uso di terreni. Ne consegue che la sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettere a) e c), del regolamento di base, in quanto la concessione agevolata di terreni è limitata alle società appartenenti a determinati settori, in questo caso il settore dei veicoli elettrici a batteria, e le pratiche della pubblica amministrazione in questo settore sono poco chiare e non trasparenti.

(d) Calcolo dell'importo della sovvenzione

(687) Come rilevato in inchieste precedenti ⁽²²³⁾ e in conformità dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, sono stati usati come parametro di riferimento esterno i prezzi dei terreni relativi al territorio doganale separato di Taiwan, Penghu, Kinmen e Matsu ("Taipei cinese") ⁽²²⁴⁾. Il vantaggio conferito ai beneficiari è calcolato prendendo in considerazione la differenza tra l'importo effettivamente pagato da ciascuno dei produttori esportatori inseriti nel campione (ossia il prezzo effettivamente pagato come indicato nel contratto e, se del caso, il prezzo indicato nel contratto ridotto dell'importo dei rimborsi/sussidi delle amministrazioni locali) per i diritti di uso dei terreni e l'importo che di norma avrebbe dovuto essere pagato sulla base del parametro di riferimento del Taipei cinese.

(688) La Commissione considera il Taipei cinese un riferimento esterno adeguato per i seguenti motivi:

- il livello comparabile dello sviluppo economico, del PIL e della struttura economica del Taipei cinese e della maggioranza delle province e delle città della RPC ove hanno sede i produttori esportatori inseriti nel campione;
- la vicinanza fisica della RPC e del Taipei cinese;
- l'elevato grado di infrastruttura industriale sia nel Taipei cinese sia in molte province della RPC;
- i solidi legami economici e gli intensi scambi transfrontalieri tra il Taipei cinese e la RPC;
- l'elevata densità di popolazione in molte delle province della RPC e nel Taipei cinese;
- le analogie tra il tipo di terreni e di negoziazioni utilizzati per la costruzione del pertinente parametro di riferimento nel Taipei cinese e quelli della RPC;
- e le caratteristiche comuni del Taipei cinese e della RPC sotto l'aspetto demografico, linguistico e culturale.

⁽²²³⁾ Cfr. il caso sugli pneumatici, il caso sui prodotti in fibra di vetro, il caso sui cavi di fibre ottiche e il caso sui fogli e nastri sottili di alluminio.

⁽²²⁴⁾ Decisione confermata dal Tribunale nella causa T-444/11 *Gold East Paper (Jiangsu) Co. Ltd e Gold Huasheng Paper (Suzhou Industrial Park) Co. Ltd/Consiglio dell'Unione europea*, sentenza dell'11 settembre 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

- (689) Secondo il metodo applicato in inchieste precedenti ⁽²²⁵⁾, la Commissione ha utilizzato il prezzo medio del terreno al metro quadro fissato nel Taipei cinese, rettificato per tenere conto dell'inflazione e dell'andamento del PIL a partire dalla data dei rispettivi contratti relativi ai diritti di uso dei terreni. Le informazioni relative ai prezzi dei terreni industriali nel 2013 sono state ricavate dal sito Internet dell'ufficio industriale del ministero degli Affari economici di Taiwan ⁽²²⁶⁾. I prezzi relativi agli anni precedenti sono stati adeguati tenendo conto dei tassi d'inflazione e dell'andamento del PIL pro capite ai prezzi correnti in USD per il Taipei cinese, pubblicati dall'FMI per il 2013.
- (690) Il tasso di sovvenzione determinato per i produttori esportatori inseriti nel campione riguardo a tale sovvenzione durante il periodo dell'inchiesta ammonta a:

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	1,20 %
Gruppo Geely	0,84 %
Gruppo SAIC	0,67 %

3.7.2. *Fornitura di batterie e dei principali fattori produttivi per la produzione di batterie (ossia litio-ferro-fosfato) da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato*

(a) *Introduzione*

- (691) Nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova la Commissione ha riscontrato l'esistenza di un gran numero di piani specifici in base ai quali il governo della RPC o le amministrazioni locali sostengono specificamente lo sviluppo del settore delle materie prime e dei fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria, nonché delle batterie. Dal contenuto della nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova è emerso che il governo della RPC ha creato un quadro in base al quale la filiera dell'industria dei veicoli elettrici a batteria è sostenuta a tutti i livelli, dall'estrazione delle materie prime essenziali per la produzione dei fattori produttivi ai fattori produttivi intermedi fino al prodotto finale, con l'obiettivo di consentire il rapido e forte sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Ciò è stato confermato dall'analisi effettuata dalla Commissione, da cui risulta che il governo della RPC prospetta che i fornitori di materie prime a monte e i fornitori di batterie facciano parte di un quadro più ampio per lo sviluppo e la promozione dell'industria dei veicoli elettrici a batteria considerata nel suo complesso.
- (692) Il litio, il cobalto, il nichel, il rame (utilizzato sotto forma di fogli di rame), l'alluminio (utilizzato anche in forma di fogli di alluminio e come nastro di alluminio per l'involucro delle celle) e la grafite sono le principali materie prime utilizzate nelle batterie al litio-ferro-fosfato (di seguito anche "litio") e agli ossidi di nichel-manganese-cobalto. Entrambi i tipi di batterie rientrano nella categoria delle cosiddette "batterie agli ioni di litio". La Commissione ha rilevato che il gruppo BYD era, tra quelli inseriti nel campione, l'unico produttore esportatore di veicoli elettrici a batteria integrato verticalmente che produceva batterie al litio-ferro-fosfato per veicoli elettrici a batteria. La Commissione ha raccolto presso il gruppo BYD informazioni sulle materie prime utilizzate nella produzione delle celle per il pacco batterie (ossia nastro di alluminio, foglio di alluminio, foglio di rame, grafite e litio-ferro-fosfato). Data l'importanza che il litio-ferro-fosfato riveste nel processo di produzione delle batterie (rappresenta circa [il 25 %-35 %] del costo di produzione della batteria), la Commissione ha concentrato l'inchiesta nella fase provvisoria sulla fornitura di litio-ferro-fosfato per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- (693) Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha rilevato in particolare che l'unico gruppo integrato verticalmente si riforniva di litio-ferro-fosfato da fornitori collegati e indipendenti per la produzione di batterie destinate ai veicoli elettrici a batteria. Il litio-ferro-fosfato è il tipo di litio utilizzato nelle batterie al litio-ferro-fosfato ed è ottenuto miscelando carbonato di litio con fosfato di ferro. Il litio-ferro-fosfato è il componente principale delle celle delle batterie e rappresenta complessivamente circa il [25-35] % del costo del pacco batterie.
- (694) Gli altri due gruppi (SAIC e Geely) acquistavano le loro batterie da fornitori indipendenti e collegati, nonché da joint venture con Contemporary Amperex Technology Company Limited ("CATL"). Il pacco batterie è la componente che incide di più sul costo dei veicoli elettrici a batteria e rappresenta complessivamente il [40-50] % del costo di produzione.

⁽²²⁵⁾ Cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro, il caso sui prodotti d'acciaio a rivestimento organico, il caso sui pannelli solari e il caso sui cavi di fibre ottiche.

⁽²²⁶⁾ <https://ivr.land.moi.gov.tw>.

(695) In questa fase del procedimento, la Commissione si è quindi concentrata sui principali fattori di costo nella produzione dei veicoli elettrici a batteria, vale a dire 1) la fornitura di batterie per quanto riguarda il produttore esportatore di veicoli elettrici a batteria non integrato e 2) la fornitura di litio-ferro-fosfato (principale materia prima utilizzata nella produzione delle batterie) per quanto riguarda il produttore esportatore di veicoli elettrici a batteria integrato.

(b) Omessa collaborazione e utilizzo dei dati disponibili

(696) Come indicato nella sezione 3.3.1.1, il governo della RPC non ha trasmesso ai fornitori noti in Cina il questionario specifico destinato ai fornitori di materie prime e batterie per veicoli elettrici a batteria, nonostante fosse stato invitato a procedere in tal senso. Inoltre il governo della RPC non ha fornito informazioni essenziali relative alle caratteristiche del mercato interno dei fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria in Cina e ai suoi operatori economici.

(697) Poiché la Commissione non ha ricevuto dal governo della RPC informazioni sul quadro legislativo vigente, sulla struttura del mercato interno, sui meccanismi di fissazione dei prezzi e sui prezzi, nonché sulla partecipazione azionaria delle società, la Commissione ha ritenuto di non aver ricevuto informazioni essenziali pertinenti per l'inchiesta.

(698) In assenza di informazioni fornite dal governo della RPC in merito al numero e all'assetto proprietario dei fornitori nazionali di materie prime e di batterie per i veicoli elettrici a batteria, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base. A tale riguardo la Commissione ha esaminato piani specifici riguardanti l'industria cinese delle batterie per i veicoli alimentati da energie nuove, compresi i veicoli elettrici a batteria, e la situazione dei fornitori di materie prime che riforniscono il produttore esportatore integrato verticalmente e dei fornitori di batterie collegati che riforniscono i due produttori esportatori non integrati verticalmente inseriti nel campione. Ove necessario a causa dell'assenza di informazioni nel fascicolo, la Commissione ha dovuto trarre conclusioni basandosi sui fatti e sulle informazioni disponibili nel fascicolo.

(699) Come indicato nella sezione 3.3.2, il gruppo SAIC non ha fornito informazioni in merito ai costi di produzione, le distinte dei materiali, le specifiche del prodotto, compresa la composizione chimica della materia prima acquistata dai fornitori, né l'elenco giustificativo delle singole operazioni di acquisto per i fornitori, nonostante fosse stato invitato a procedere in tal senso. In tale contesto la Commissione ha ritenuto che mancassero informazioni essenziali per potere elaborare conclusioni sufficientemente precise e che fosse necessario basarsi sui dati disponibili a norma dell'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base.

(700) Di conseguenza, per quanto riguarda i produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria non integrati, la Commissione ha potuto basarsi unicamente sulle informazioni raccolte presso il gruppo Geely. Considerando che entrambi i produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria non integrati acquistano le loro batterie da fornitori di batterie analoghi e avendo potuto basare le sue conclusioni in merito alla fornitura di batterie al gruppo Geely su dati forniti direttamente dai suoi fornitori, la Commissione ritiene che le informazioni relative al gruppo Geely possano ragionevolmente sostituire le informazioni necessarie per formulare conclusioni in merito al gruppo SAIC. Tuttavia la Commissione si è comunque basata sulle informazioni raccolte presso il gruppo SAIC, che potevano essere verificate, in particolare sui nominativi delle imprese che forniscono batterie al gruppo SAIC.

3.7.2.1. Fornitura di batterie da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

(701) Per stabilire l'esistenza di una sovvenzione compensabile, a norma degli articoli 3 e 4 del regolamento di base devono essere presenti tre elementi: 1) un contributo finanziario; 2) un vantaggio e 3) la specificità.

3.7.2.1.1. *Contributo finanziario*

(a) Fornitori di batterie che agiscono in qualità di "enti pubblici"

(702) La Commissione ha esaminato in primo luogo se i fornitori di batterie potessero essere considerati enti pubblici, in modo che la fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato potesse essere attribuita al governo della RPC ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), del regolamento di base. Come spiegato in dettaglio nella sezione 3.5.1.1, considerando da 409 a 418, il criterio giuridico per l'esistenza di un ente pubblico deve essere interpretata conformemente alla giurisprudenza dell'OMC ivi illustrata. Sulla base della giurisprudenza pertinente, di cui ai considerando da 409 a 418, l'eventualità che i produttori dei fattori produttivi

in Cina impegnati nella fornitura di fattori produttivi siano "enti pubblici" (ossia entità che possiedono, esercitano o cui sono conferiti poteri per esercitare funzioni pubbliche) dovrebbe essere verificata tenendo debitamente conto i) del contesto giuridico ed economico prevalente nel paese in cui operano le entità oggetto dell'inchiesta, ii) del rapporto tra le entità in questione e la pubblica amministrazione e iii) delle caratteristiche e funzioni fondamentali delle entità interessate.

- (703) Inoltre come indicato al considerando 416, l'organo d'appello ha evidenziato la pertinenza dell'omessa collaborazione da parte del governo in questione al fine di stabilire se alcuni enti siano enti pubblici⁽²²⁷⁾. Di fatto in una situazione in cui un'autorità incaricata dell'inchiesta deve esaminare gli elementi relativi al rapporto tra la pubblica amministrazione e determinate entità che esercitano funzioni pubbliche, la pubblica amministrazione è in possesso di informazioni essenziali che sono necessarie per trarre conclusioni circa la qualifica di ente pubblico. Se il governo impedisce l'accesso a tali informazioni, l'autorità incaricata dell'inchiesta potrebbe trarre conclusioni dall'omessa collaborazione, desumendo ad esempio che le informazioni richieste confermerebbero la presenza fondamentale dello Stato nelle entità in questione, il che implica l'esercizio di un controllo significativo su tali entità. Pertanto l'esistenza di indizi formali di una partecipazione dello Stato, di un controllo diretto da parte dello Stato e di un intervento pubblico sul mercato per conseguire determinati obiettivi strategici potrebbe dimostrare, anche laddove la pubblica amministrazione in questione non collabori, che i produttori di fattori produttivi sono investiti di poteri pubblici ed esercitano funzioni pubbliche.
- (704) Infine, per essere considerati enti pubblici, i fornitori in questione non dovrebbero necessariamente essere controllati dal governo della RPC in ogni operazione di vendita di fattori produttivi ai produttori a valle. La questione centrale è stabilire se le entità stesse possiedono le caratteristiche e le funzioni essenziali per poter essere considerate enti pubblici.

(1) *Contesto giuridico ed economico prevalente nella RPC*

- (705) Come spiegato in dettaglio nei considerando da 197 a 203, il contesto giuridico ed economico della RPC in cui operano i fornitori di fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria è caratterizzato da una forte presenza e da un controllo sostanziale da parte del governo, laddove lo Stato esercita un'influenza determinante sull'allocazione delle risorse e sui loro prezzi. Pertanto, nel contesto dell'analisi del contesto giuridico ed economico creato dal governo della RPC per la fornitura di fattori produttivi destinati ai veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, è opportuno ricordare in prima battuta il livello di intervento del governo della RPC e del PCC sull'economia cinese (cfr. in particolare il considerando 201).
- (706) In linea con la dottrina dell'economia di mercato socialista, il governo della RPC pretende di plasmare la struttura economica del paese, non da ultimo alla luce dell'articolo 11 della costituzione, in base al quale il governo esercita esplicitamente la vigilanza e il controllo anche sui settori non pubblici dell'economia (cfr. in particolare il considerando 199), dunque persino sui fornitori privati di fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria. Basandosi su tale fondamento costituzionale e sulle strutture istituzionali e organizzative esistenti, il governo della RPC è in grado di perseguire i suoi obiettivi strategici, in particolare attraverso l'elaborato sistema di pianificazione (cfr. anche il considerando 203) e l'adozione di misure specifiche, comprese misure di sostegno, a favore dei principali operatori dei settori incentivati.
- (707) Come illustrato in appresso, lo sviluppo del settore delle batterie e di quello dei fattori produttivi a monte per la produzione delle batterie sono interconnessi, in quanto lo sviluppo del settore dei fattori produttivi a monte e intermedi è a sua volta funzionale allo sviluppo del settore dei veicoli elettrici a batteria. Il governo della RPC non solo ha presentato politiche e misure per lo sviluppo del settore dei veicoli elettrici a batteria e dell'indotto industriale ma ha creato un quadro onnicomprensivo. Tale quadro dimostra come il governo della RPC intervenga sul mercato affinché i fornitori di fattori produttivi agiscano non da operatori del libero mercato ma come entità che esercitano le funzioni pubbliche assegnate, ossia il compito di sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Nella presente sezione sono dunque esaminati gli obiettivi strategici relativi ai materiali a monte (ossia i principali fattori produttivi nella produzione di batterie) e ai fattori produttivi intermedi come le batterie, nonché le misure specifiche adottate dal governo della RPC per perseguire tali obiettivi.

⁽²²⁷⁾ Relazione dell'organo d'appello, *US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*, WT/DS379/AB/R, punto 349.

(2) *Obiettivi strategici del governo della RPC per lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria*

- (708) Nella sezione 3.1 sono stati esposti in maniera dettagliata gli antefatti e il contesto pertinenti che illustrano l'importanza attribuita dal governo della RPC allo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, anche attraverso lo sviluppo delle industrie dell'indotto, che sono funzionali al successo dei produttori di veicoli elettrici a batteria. L'obiettivo strategico generale di incoraggiare il settore dei veicoli elettrici a batteria, anche attraverso la fornitura di fattori produttivi, è dimostrato da numerosi regolamenti e altri documenti e piani strategici emanati da diversi organismi statali allo scopo di vigilare su ogni aspetto di tali settori inerente alle batterie e/o ai relativi fattori produttivi.
- (709) Il piano d'azione del 2017 per la promozione dello sviluppo dell'industria delle batterie di alimentazione per autoveicoli (*"piano d'azione sulle batterie 2017"*), ⁽²²⁸⁾esaminato tra l'altro ai considerando da 230 a 232, dimostra che l'orientamento strategico del governo investe l'intera catena del valore dei veicoli alimentati da energie nuove.
- (710) Tale piano è stato adottato *"al fine di attuare la 'Comunicazione del Consiglio di Stato sull'emanazione del piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove (2012-2020)' (Guofa [2012] n. 22) e i 'Pareri orientativi dell'Ufficio generale del Consiglio di Stato sull'accelerazione della promozione e dell'applicazione dei veicoli alimentati da energie nuove' (Guobanfa [2014] n. 35) (...) e di promuovere lo sviluppo solido e sostenibile dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove"* ⁽²²⁹⁾. Inoltre il piano d'azione sulle batterie 2017 prevede uno sviluppo dell'industria delle batterie che a sua volta è funzionale allo sviluppo del settore dei veicoli alimentati da energie nuove, in cui rientra l'industria dei veicoli elettrici a batteria (*"le batterie di alimentazione sono il cuore pulsante dei veicoli elettrici e sono cruciali per lo sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove"*). Tali collegamenti tra il piano per le batterie e i principali piani a sostegno della produzione di veicoli elettrici a batteria dimostrano che il governo della RPC ha incentivato lo sviluppo dell'industria delle batterie in quanto funzionale allo sviluppo del settore dei veicoli elettrici a batteria. In particolare è evidente che lo sviluppo dell'industria delle batterie è finalizzato a consentire lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria attraverso la riduzione dei costi in modo da garantire un approvvigionamento di batterie meno costose. Il piano dimostra infine che il governo della RPC favorisce i produttori nazionali di batterie, al fine di rafforzarli e di incoraggiarne la penetrazione del mercato all'estero.
- (711) Oltre al piano d'azione sulle batterie 2017 sopracitato, la base giuridica delle norme e dei regolamenti più pertinenti è la seguente:
- 13° piano quinquennale per lo sviluppo delle industrie strategiche ed emergenti ⁽²³⁰⁾;
 - 14° piano quinquennale per lo sviluppo del settore delle materie prime (*"14 piano quinquennale per le materie prime"*) ⁽²³¹⁾;
 - repertorio delle industrie incentivate nella regione occidentale (ordinanza n. 40 [2021]) (*"repertorio delle industrie incentivate"*) ⁽²³²⁾;
 - repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (ordinanza n. 49 [2019]) (*"repertorio della ristrutturazione industriale"*) ⁽²³³⁾;
 - piano di sviluppo dell'industria dei veicoli a risparmio energetico e dei veicoli alimentati da energie nuove (2012-2020) (*"piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020"*) ⁽²³⁴⁾;
 - pareri orientativi riguardanti il potenziamento degli investimenti nelle industrie strategiche emergenti e lo sviluppo e il rafforzamento di nuovi punti di crescita e poli di crescita (ordinanza n. 1409 [2020]) (*"pareri orientativi in materia di investimenti"*) ⁽²³⁵⁾;

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

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

⁽²³⁰⁾ Disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Una traduzione in inglese è disponibile all'indirizzo <https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/>.

⁽²³¹⁾ Il testo integrale del piano è disponibile all'indirizzo: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²³²⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.

⁽²³³⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

⁽²³⁴⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.

⁽²³⁵⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Una traduzione in inglese è disponibile all'indirizzo <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

- comunicazione del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione e dell'amministrazione statale per la regolamentazione del mercato concernente lo sviluppo stabile e coordinato della filiera industriale e della catena di approvvigionamento delle batterie agli ioni di litio ("*Comunicazione sull'industria delle batterie*")⁽²³⁶⁾;
- piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (2021-2035) ("*piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2021-2035*")⁽²³⁷⁾;
- Made in China 2025 ("*MIC 2025*")⁽²³⁸⁾;
- legge sulle risorse minerarie⁽²³⁹⁾;
- condizioni standardizzate dell'industria delle batterie agli ioni di litio – versione 2021 ("*condizioni standardizzate*")⁽²⁴⁰⁾.

(712) Le istruzioni dei suddetti piani sono rispettate e attuate nei corrispondenti piani provinciali, regionali, comunali e locali, di cui si forniscono in appresso alcuni esempi:

- piano d'azione per la promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria dei nuovi materiali e delle nuove batterie di alimentazione nella provincia di Guizhou nel 2022 ("*piano d'azione di Guizhou*")⁽²⁴¹⁾
- *pareri orientativi sull'accelerazione dello sviluppo di alta qualità dell'industria delle batterie al litio, delle nuove energie e dei nuovi materiali* della provincia di Fujian ("*pareri orientativi di Fujian*")⁽²⁴²⁾;
- piano speciale della città di Ningde per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera durante il 14° piano quinquennale ("*piano di produzione dei Ningde*")⁽²⁴³⁾;
- piano di sviluppo del comune di Shandong Zhaozuang 2021- - 2025 relativo allo sviluppo dell'industria delle batterie al litio ("*Piano di sviluppo di Shandong*")⁽²⁴⁴⁾;
- "*pareri sul sostegno allo sviluppo di alta qualità della filiera dell'industria delle automobili alimentate da energie nuove*" della provincia di Shenzhen ("*piano di Shenzhen*")⁽²⁴⁵⁾;
- 14° piano quinquennale di sviluppo delle batterie al litio di Suining, provincia del Sichuan ("*piano di Suining*")⁽²⁴⁶⁾;
- piano per le risorse minerarie di Yichun (2021-2025)⁽²⁴⁷⁾;
- comunicazione su diverse misure politiche volte a migliorare e rafforzare l'industria delle batterie al litio per le nuove energie nella nostra provincia (comunicazione n. 21 [2022]) ("*Misure sulle batterie agli ioni di litio*")⁽²⁴⁸⁾;

⁽²³⁶⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.

⁽²³⁷⁾ La versione in cinese è disponibile all'indirizzo: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm e https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzlggh/gjzgxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, compendio in inglese disponibile all'indirizzo: <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf>.

⁽²³⁸⁾ Cfr.: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; traduzione in inglese disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

⁽²³⁹⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Una versione inglese è disponibile sul sito web dell'Assemblea nazionale del popolo (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

⁽²⁴⁰⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Cfr. in particolare l'allegato 1.

⁽²⁴¹⁾ Disponibile all'indirizzo: <http://gzvcp.org/index.php?id=483>.

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

⁽²⁴³⁾ Disponibile all'indirizzo <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghg/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

⁽²⁴⁴⁾ Disponibile all'indirizzo: <http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbn/jjzj/202206/P020220608303013167796.pdf>.

⁽²⁴⁵⁾ Disponibile all'indirizzo <https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf>.

⁽²⁴⁶⁾ Disponibile all'indirizzo <https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html>.

⁽²⁴⁷⁾ Disponibile all'indirizzo <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%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf>.

⁽²⁴⁸⁾ Disponibile all'indirizzo <http://www.yichun.gov.cn/yycrmzf/jjxzc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

— *"serie di pareri sul potenziamento della gestione delle risorse minerarie di litio" del comune di Yichun ("risorse minerarie di litio di Yichun")* ⁽²⁴⁹⁾.

(713) Tutti i piani di cui sopra sono interconnessi con i piani più generali per il settore dei veicoli elettrici a batteria di cui alla sezione 3.1. In particolare il governo della RPC ha creato un quadro di sostegno che interessa tutti i livelli della filiera dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, dalla fase di estrazione e fornitura delle materie prime per la produzione di fattori produttivi ai fattori produttivi quali batterie, motori elettrici ecc. fino al prodotto finale.

(714) La legge sulle risorse minerarie ⁽²⁵⁰⁾ è la legge nazionale che disciplina l'estrazione delle risorse minerarie e la registrazione dei diritti di estrazione. È stata inizialmente promulgata dal comitato permanente dell'Assemblea nazionale del popolo il 19 marzo 1986 e successivamente è stata modificata nel 1996 e nel 2009. L'articolo 3 della legge sulle risorse minerarie stabilisce che "[l]e risorse minerarie appartengono allo Stato" e l'articolo 4 precisa che "[l]e imprese minerarie di proprietà dello Stato costituiscono l'ente principale nel settore dell'estrazione delle risorse minerarie. Lo Stato assicura il consolidamento e l'ampliamento delle imprese minerarie di proprietà dello Stato". Le "Norme di attuazione della legge sulle risorse minerarie" ⁽²⁵¹⁾ ("legge di attuazione") ribadiscono che le risorse minerarie sono di proprietà dello Stato, descrivendo nei dettagli la materia disciplinata dalla legge ⁽²⁵²⁾, e precisano all'articolo 3 che "la proprietà dello Stato sulle risorse minerarie del suolo e del sottosuolo non è modificabile[...]. Il Consiglio di Stato rappresenta lo Stato per l'esercizio della proprietà sulle risorse minerarie. Il Consiglio di Stato autorizza il proprio dipartimento competente per la geologia e i minerali a imporre un controllo unificato sull'assegnazione delle risorse minerarie in tutto il paese". Ai sensi dell'articolo 24 della legge di attuazione "la distribuzione, lo sviluppo e l'utilizzo delle risorse minerarie in tutto il paese dovrebbero tenere conto degli interessi attuali e a lungo termine delle amministrazioni centrali e locali e assicurare una pianificazione unificata, una protezione efficace, uno sfruttamento razionale e un utilizzo globale". In altre parole il governo della RPC garantisce che tali imprese di proprietà dello Stato realizzino gli obiettivi strategici stabiliti dal governo della RPC e pertanto agiscono entro tali vincoli giuridici. Ai sensi dell'articolo 25 il Consiglio di Stato e i dipartimenti competenti elaborano il piano nazionale delle risorse minerarie, che "stabilisce un accordo unificato sull'assegnazione delle risorse minerarie nazionali e definisce ragionevolmente i limiti di esame, approvazione e sfruttamento delle risorse minerarie tra il governo centrale e le amministrazioni delle province, delle regioni autonome e dei comuni direttamente sotto il governo centrale". Il governo ha quindi il controllo totale sull'assegnazione delle risorse, può decidere a chi concedere i diritti minerari e può stabilire i limiti di estrazione, sulla base dei principi di "pianificazione unificata, distribuzione geografica razionale, esplorazione multifunzionale, estrazione razionale e utilizzo multifunzionale" (articolo 7 della Legge sulle risorse minerarie). A seguito di tali norme vincolanti le imprese di proprietà dello Stato in questione esercitano funzioni pubbliche.

(715) Nel dicembre 2021 il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione (MIIT), il ministero della Scienza e della tecnologia e il ministero delle Risorse naturali hanno pubblicato il 14° piano quinquennale per le materie prime ⁽²⁵³⁾. Il piano riguarda diversi settori industriali e sostiene la creazione di imprese e di cluster industriali nel settore del litio, del nichel e del cobalto; prevede inoltre di "[i]stituire un sistema di riserve di risorse minerarie al quale lo Stato e le imprese partecipino congiuntamente mettendo in comune riserve di prodotti e riserve di aree di risorse. Migliorare il sistema del mercato di scambio di minerali e istituire un meccanismo di fissazione dei prezzi aperto, trasparente, equo e ragionevole" ⁽²⁵⁴⁾.

(716) Se da un lato la legge sulle risorse minerarie e il 14° piano quinquennale per le materie prime si applicano livello nazionale e chiariscono, in termini piuttosto perentori, che le risorse minerali appartengono allo Stato, dall'altro lato il piano di sviluppo dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (2021-2035) contiene elementi attestanti l'esistenza di un sostegno in tutta la catena di approvvigionamento, il cui scopo è incentivare il settore dei veicoli alimentati da energie nuove, che comprende sia i veicoli elettrici a batteria sia i veicoli ibridi. Il piano impone di "[p]romuovere lo sviluppo dell'intera catena del valore delle batterie di alimentazione [e] incoraggiare le imprese a migliorare la propria capacità di procurarsi risorse fondamentali quali litio, nichel, cobalto e platino" ⁽²⁵⁵⁾.

⁽²⁴⁹⁾ Disponibile all'indirizzo <https://www.yichun.gov.cn/yycrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

⁽²⁵⁰⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.mee.gov.cn/ywggz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Una versione inglese è disponibile sul sito web dell'Assemblea nazionale del popolo (NPC): http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

⁽²⁵¹⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Una traduzione in inglese è disponibile sul sito web della FAO: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf>.

⁽²⁵²⁾ Ad esempio litio, rame, bauxite, nichel, grafite, fosforo, sale minerale, ecc.

⁽²⁵³⁾ Il testo integrale del piano è disponibile all'indirizzo: https://www.miit.gov.cn/zwgk/czwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

⁽²⁵⁴⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

⁽²⁵⁵⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

- (717) Il 13° piano quinquennale per lo sviluppo delle industrie strategiche ed emergenti ha definito i seguenti obiettivi: *"A fronte delle esigenze di sviluppo dell' (...) industria dei veicoli alimentati da energie nuove e di altre industrie, [la Cina intende] espandere il settore delle leghe leggere ad alta resistenza, delle fibre ad alte prestazioni, delle leghe speciali, dei materiali inorganici non metallici avanzati, dell'acciaio speciale di alta qualità, dei nuovi materiali per schermi, dei materiali per le batterie di alimentazione, (...) [e] aumentare il valore aggiunto dei nuovi materiali, introdurre marchi per i nuovi materiali e rafforzare la competitività a livello internazionale".* Il piano prevede anche il compito fondamentale 21, *"Realizzare l'applicazione su larga scala dei veicoli alimentati da energie nuove e organizzare l'attuazione di progetti di miglioramento delle batterie di alimentazione per i veicoli alimentati da energie nuove"*, a riprova del fatto che lo sviluppo del settore delle batterie è funzionale al conseguimento dell'obiettivo ultimo di sviluppare l'industria dei veicoli alimentati da energie nuove (compresi i veicoli elettrici a batteria).
- (718) Il repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (ordinanza n. 49 [2019])⁽²⁵⁶⁾, pubblicato dalla Commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma (NDRC) e avente efficacia dal 1° gennaio 2020, si articola in tre categorie, ossia *"incentivato"*, *"soggetto a restrizioni"* e *obsoleto*, e dimostra come il governo incoraggi e sostenga esplicitamente lo sviluppo di determinate industrie e di specifiche tecnologie, disincentivandone, limitandone e persino vietandone altre. Tutti i principali elementi della catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria, quali i materiali per elettrodi positivi come il litio-ferro-fosfato, le batterie agli ioni di litio, gli elettroliti, i progetti di esplorazione del litio⁽²⁵⁷⁾, i materiali per fogli di rame ad alte prestazioni, la grafite, l'alluminio e l'acciaio per le nuove energie sono inseriti tra i settori incentivati. Si tratta di un'ulteriore conferma del fatto che il governo non considera l'industria dei veicoli elettrici a batteria un'industria a sé stante, ma prevede la creazione di un quadro generalizzato per lo sviluppo di tale industria e per la creazione di condizioni di mercato favorevoli che consentano ai produttori di veicoli elettrici a batteria di acquisire un vantaggio competitivo rispetto agli operatori stranieri. Il repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale del 2019 è stato sostituito dall'edizione 2024, avente efficacia dal 1° febbraio 2024⁽²⁵⁸⁾. Il repertorio più recente riserva maggiore attenzione ai nuovi settori ad alta tecnologia e alle tecnologie verdi che rientrano nella categoria delle *"industrie incentivate"*, come la produzione intelligente, l'automazione di macchina, l'idrogeno verde, la cattura, l'utilizzo e lo stoccaggio del carbonio e le celle solari di prossima generazione.
- (719) Il piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2021-2035 conferma che l'orientamento strategico investe l'intera catena di approvvigionamento, dalle materie prime fondamentali quali litio, nichel e cobalto fino agli incrementi di efficienza a livello di processi e produzione, con l'obiettivo di *"attuare azioni innovative nel settore delle tecnologie per le batterie; svolgere ricerche su tecnologie fondamentali come i materiali per elettrodi positivi e negativi, gli elettroliti, i separatori e gli elettrodi a membrana, rafforzare la ricerca tecnica sulle carenze delle batterie di alimentazione ad alta resistenza, leggere, ad elevata sicurezza, a basso costo e a lunga durata"*⁽²⁵⁹⁾. Le batterie per i veicoli alimentati da energie nuove sono trattate anche nella sezione 2 del capitolo IV, dal titolo *"Promuovere l'applicazione innovativa di sistemi fondamentali"*, che mira a promuovere lo sviluppo dell'intera catena del valore delle batterie. Si tratta in particolare di incoraggiare le società ad assicurarsi l'accesso a risorse fondamentali quali litio, nichel, cobalto e platino. Il piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2021-2035 e il piano d'azione sulle batterie 2017, che prevedono anche incentivi ed esenzioni fiscali nonché sostegno pubblico agli investimenti, sono i principali piani messi a punto dal governo per l'industria delle batterie.
- (720) La strategia Made in China 2025 è un ulteriore esempio del sostegno pubblico generalizzato di cui beneficia il settore. Si tratta di una strategia nazionale, annunciata nel 2015, che si concentra su dieci settori chiave destinati a ricevere sostegno e attenzione speciali nel periodo fino al 2025. Il sostegno è concesso attraverso prestiti di banche statali su base non commerciale e l'esenzione dal rispetto di determinate norme e regolamenti, tra gli altri privilegi. L'industria cinese delle batterie è inclusa nei settori da sostenere in quanto funzionale al settore dei veicoli alimentati da energie nuove: *Veicoli a risparmio energetico e veicoli alimentati da energie nuove: Continuare a sostenere lo sviluppo di veicoli elettrici e di veicoli a celle a combustibile, (...) e migliorare sul piano ingegneristico e industriale le tecnologie fondamentali, comprese le batterie di alimentazione, i motori di trazione, i motori a combustione interna ad alta efficienza, le trasmissioni avanzate, i materiali leggeri, nonché le capacità di controllo intelligente, **in modo da creare un sistema industriale e di innovazione completo, dai componenti chiave ai veicoli completi** [grassetto aggiunto], e promuovere marchi indipendenti di veicoli a risparmio energetico e alimentati da energie nuove per allinearsi ai livelli internazionali avanzati*⁽²⁶⁰⁾.

⁽²⁵⁶⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

⁽²⁵⁷⁾ Nella sezione 11 (settore petrolchimico), punto 2): *"Esplorazione, sviluppo e utilizzo globale di risorse minerarie chimiche scarse quali zolfo, potassio, boro, litio e bromo; sviluppo e applicazione di tecnologie per l'utilizzo globale degli sterili di trattamento dei minerali fosfatici; selezione e utilizzo di minerali di fosforite e fluorite di bassa e media qualità; e utilizzo globale delle risorse associate ai minerali di fosforite e fluorite"*.

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

⁽²⁵⁹⁾ Cfr. la nota 237.

⁽²⁶⁰⁾ Cfr. il punto III.6.6 della comunicazione del Consiglio di Stato sulla MIC 2025, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

- (721) I "pareri orientativi riguardanti il potenziamento degli investimenti nelle industrie strategiche emergenti e lo sviluppo e il rafforzamento di nuovi punti di crescita e poli di crescita" (ordinanza n. 1409 [2020])⁽²⁶¹⁾ della NDRC impongono al governo di creare cluster industriali in settori industriali fondamentali come quelli dei nuovi materiali⁽²⁶²⁾ e dei veicoli alimentati da energie nuove, nonché di "promuovere la formazione di nuovi poli di crescita regionali", di ottimizzare il contesto imprenditoriale e di intensificare il sostegno fiscale e agli investimenti. I pareri orientativi inoltre promuovono le industrie strategiche emergenti nazionali attraverso il "ricorso a politiche fiscali, fondiari, finanziarie, nonché in materia di scienza e tecnologia, talenti, proprietà intellettuale ecc."⁽²⁶³⁾. La sezione IV dei pareri orientativi fornisce istruzioni più chiare sul finanziamento e sul sostegno agli investimenti, ad esempio: fondi pubblici, capitale di rischio e fondi di investimento del settore finanziati dallo Stato. I pareri orientativi incoraggiano gli istituti finanziari a intensificare il sostegno alle imprese chiave nella catena di produzione e a ottimizzare i servizi finanziari per le imprese a monte e a valle della catena di produzione; incoraggiano altresì le banche a creare centri di servizi finanziari o unità operative per le industrie emergenti, compresa quella dei veicoli alimentati da energie nuove. Sostengono esplicitamente la cooperazione tra l'amministrazione pubblica, le banche e le imprese e promuovono l'incremento dell'emissione di obbligazioni da parte di imprese che operano nei settori strategici emergenti, compreso quello dei veicoli alimentati da energie nuove. A livello finanziario, i dipartimenti responsabili designati sono la PBoC, la China Banking and Insurance Regulatory Commission, la China Securities Regulatory Commission e la NDRC⁽²⁶⁴⁾.
- (722) Inoltre sia i produttori di batterie sia i fornitori delle materie prime utilizzate nella loro produzione sono inclusi anche nel repertorio delle industrie incentivate e possono beneficiare di un'aliquota fiscale ridotta del 15 %.
- (723) Mentre gli obiettivi e le misure previsti nei piani e nei documenti strategici a livello centrale forniscono orientamenti in merito allo sviluppo del settore delle batterie e dei fattori produttivi a monte connessi al settore dei veicoli alimentati da energie nuove a beneficio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria nel suo complesso, i piani provinciali e locali mirano anche ad affrontare le specificità del rispettivo territorio e delle società ivi stabilite. In particolare tali piani definiscono obiettivi e traguardi dettagliati per sviluppare la produzione locale e controllare le catene di approvvigionamento per l'industria nazionale, includendo ogni singolo aspetto inerente allo sviluppo dell'industria e fornendo istruzioni chiare sul tipo di incentivi offerti alle società lungo la catena di approvvigionamento.
- (724) Esistono diversi piani locali per le risorse minerarie, che rappresentano gli orientamenti rivolti a province e città per quanto riguarda l'esplorazione e l'estrazione di risorse minerarie e fissano l'obiettivo per il 2025 in materia di esplorazione e sviluppo delle risorse minerarie. Uno di questi esempi è il piano per le risorse minerarie di Yichun (2021-2025)⁽²⁶⁵⁾. L'obiettivo dichiarato del piano per le risorse minerarie di Yichun è quello di costruire una base industriale per le batterie al litio in grado di esercitare un'influenza internazionale⁽²⁶⁶⁾. Il piano offre inoltre una panoramica dettagliata delle nuove miniere e industrie previste nella zona. Ad esempio la creazione della zona di sviluppo minerario di Yichun Yashan per il tantalio, il niobio e il litio ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo del polo industriale di Yichun per le batterie al litio e il settore delle nuove energie per un valore di 100 miliardi⁽²⁶⁷⁾.
- (725) Il piano di Suining contiene disposizioni concernenti obiettivi di sviluppo ("entro il 2025 [...] la [produzione annua di] materiali per elettrodi positivi supererà le 800 000 tonnellate e i precursori per elettrodi positivi supereranno le 500 000 tonnellate"), obiettivi di produzione annua ("accelerare [...] la capacità di produzione annua di batterie agli ioni di litio, [che] dovrebbe raggiungere i 100 GWh, compresa una capacità di produzione di batterie di alimentazione di 60 GWh. [...] Promuovere la creazione di un complesso energetico urbano per le batterie al litio "cinque in uno" per la "ricarica, lo stoccaggio, la preparazione, la sostituzione e la vendita" e adoperarsi affinché i ricavi operativi dell'industria delle batterie al litio della città superino i 100 miliardi di CNY"), nonché obiettivi di profitto ("entro il 2025 (...) ci adopereremo per far

⁽²⁶¹⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Una traduzione in inglese è disponibile all'indirizzo <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>.

⁽²⁶²⁾ Sezione II, punto 4): "Migliorare i livelli tecnici di terre rare, vanadio-titanio, tungsteno-molibdeno, litio, rubidio-cesio, grafite e altre risorse speciali nei collegamenti tra estrazione, fusione e trasformazione profonda".

⁽²⁶³⁾ Sezione III, punto 9), dei pareri orientativi riguardanti il potenziamento degli investimenti nelle industrie strategiche emergenti.

⁽²⁶⁴⁾ Sezione IV, punto 15), dei pareri orientativi riguardanti il potenziamento degli investimenti nelle industrie strategiche emergenti.

⁽²⁶⁵⁾ Disponibile all'indirizzo <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%B D%93%E8%A7%84%E5%88%92%E5%BC%88%2021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>.

⁽²⁶⁶⁾ Cfr. il capitolo 4, sezione 1, del piano per le risorse minerarie di Yichun.

⁽²⁶⁷⁾ Cfr. la colonna 6 del piano per le risorse minerarie di Yichun.

crescere tre imprese con ricavi operativi superiori a 10 miliardi di CNY e 15 imprese con ricavi operativi superiori a 1 miliardo di CNY, e per creare un cluster di sviluppo a più livelli costituito da piccole, medie e grandi imprese e da microimprese"); il piano di sviluppo di Shandong fornisce invece istruzioni sugli obiettivi di vendita ("Dal 2021 al 2025 introdurremo più di 5-10 imprese leader nel settore delle batterie al litio per la produzione di batterie di alimentazione leggere, accumulatori e batterie per lo stoccaggio dell'energia, favoriremo la crescita di un gruppo di imprese di sostegno con ricavi di vendita compresi tra 500 milioni e 1 miliardo di CNY e formeremo un cluster industriale di 50-100 imprese a monte e a valle della filiera dell'industria delle batterie al litio per le nuove energie").

- (726) Jiangxi è un importante polo di produzione di litio ed è la provincia in cui si trova Yichun, denominata la "capitale asiatica del litio"⁽²⁶⁸⁾. Grazie alle sue ricche riserve di litio, la provincia presta particolare attenzione al settore dei nuovi materiali energetici e delle batterie al litio. Nell'ottobre 2022 la provincia ha pubblicato la "comunicazione su diverse misure politiche volte a migliorare e rafforzare l'industria delle batterie al litio per le nuove energie nella nostra provincia" (comunicazione n. 21 [2022])⁽²⁶⁹⁾ ("misure"). Il sostegno è evidente a tutti i livelli della catena di approvvigionamento, dall'approvvigionamento di risorse minerarie fino alla creazione di industrie nel settore delle batterie al litio. Le misure ad esempio prevedono la creazione di fondi di orientamento per l'esplorazione, lo sviluppo e gli investimenti nel settore delle risorse minerarie di litio⁽²⁷⁰⁾. L'industria delle batterie a Jiangxi è sostenuta attraverso vari tipi di compensazione, premi⁽²⁷¹⁾ e sostegno in termini di uso dei terreni, dell'energia elettrica⁽²⁷²⁾, del gas ecc.⁽²⁷³⁾, compresi pegni su azioni, e indennizzi assicurativi.
- (727) La Commissione ha inoltre rilevato che già nel 2009 il comune di Yichun ha iniziato a indirizzare e tutelare le risorse minerarie della città per promuovere lo sviluppo dell'industria delle batterie per le nuove energie. Tale questione è oggetto della "Serie di pareri sul potenziamento della gestione delle risorse minerarie di litio del comune di Yichun"⁽²⁷⁴⁾ ("Risorse minerarie di litio di Yichun"); L'articolo 3 stabilisce inoltre che l'ufficio del "gruppo incaricato di guidare lo sviluppo del settore delle batterie al litio per le nuove energie" di Yichun ha il compito di guidare e coordinare lo sviluppo e l'utilizzo a livello globale delle risorse minerarie di litio nella città e di garantire un approvvigionamento stabile di litio per le imprese cittadine produttrici di batterie. All'articolo 6 l'amministrazione comunale dà inoltre istruzione alle imprese di estrazione del litio di "sostenere e aiutare attivamente le imprese del settore delle batterie e delle nuove energie [di Yichun] affinché diventino più grandi e più forti, istituire un partenariato strategico di cooperazione a lungo termine reciprocamente vantaggioso tra [le società minerarie e le imprese produttrici di batterie]". L'articolo 7 fornisce istruzioni sul meccanismo di fissazione dei prezzi esistente per evitare il monopolio dei prezzi. Il gruppo è incaricato di "assumere un ruolo guida nell'organizzazione delle imprese nel settore delle nuove energie (litio) e [delle società minerarie] per effettuare adeguamenti sulla base dell'andamento del mercato, con il presupposto di determinare un prezzo di riferimento, e negoziare e determinare in maniera uniforme il prezzo di approvvigionamento della mica di litio necessaria alle imprese attive nel settore delle nuove energie (litio)".
- (728) Anche i piani provinciali di Fujian e i piani comunali di Ningde contengono disposizioni specifiche sul tipo di sostegno offerto, che talvolta menzionano addirittura in maniera esplicita le imprese sostenute. È il caso del maggiore produttore mondiale di batterie, CATL, che proprio in questa provincia ha la sua sede e dispone di importanti impianti di produzione.

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

⁽²⁶⁹⁾ Disponibile all'indirizzo <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>.

⁽²⁷⁰⁾ Punto 5 delle misure.

⁽²⁷¹⁾ Punto 3 delle misure.

⁽²⁷²⁾ Punto 1 delle misure.

⁽²⁷³⁾ Punto 8 delle misure.

⁽²⁷⁴⁾ Disponibile all'indirizzo: <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>.

- (729) Il 13° piano quinquennale della provincia di Fujian per lo sviluppo dei veicoli alimentati da energie nuove indica che “[la provincia di Fujian], di cui CATL rappresenta il fulcro, promuoverà attivamente l’espansione di filiere industriali come quella delle batterie di alimentazione” ⁽²⁷⁵⁾.
- (730) I “pareri orientativi di Fujian” sostengono gli investimenti in progetti di alta qualità nei settori delle batterie al litio, delle nuove energie e dei nuovi materiali e mirano a promuovere la collaborazione tra gli istituti finanziari e le industrie collegate e fondi speciali per la realizzazione di investimenti e la concessione di prestiti, aumentare il sostegno creditizio per progetti nei settori delle batterie al litio, delle nuove energie e dei nuovi materiali, compreso un sostegno sotto forma di sconto sugli interessi a favore dei grandi progetti di costruzione nel campo delle basi di produzione delle batterie al litio, delle nuove energie e dei nuovi materiali. Il piano propone inoltre di creare un sistema di innovazione industriale indipendente e “controllabile”, a sostegno dello sviluppo di piattaforme di innovazione come il Centro nazionale di ricerca ingegneristica sulle tecnologie di stoccaggio elettrochimico di CATL. Ciò riflette l’attuazione delle politiche nazionali da parte di un’amministrazione pubblica locale, in collaborazione con un’impresa privata. In effetti la costruzione di una piattaforma di innovazione nel settore delle batterie di alimentazione, basata sulla collaborazione tra imprese, università e centri di ricerca, è uno dei compiti essenziali del piano d’azione sulle batterie 2017 ⁽²⁷⁶⁾.
- (731) Il piano speciale della città di Ningde per lo sviluppo di alta qualità dell’industria manifatturiera durante il 14° piano quinquennale ⁽²⁷⁷⁾ stabilisce l’obiettivo di raggiungere una capacità di produzione di batterie al litio di 350 GWh entro il 2025 e di diventare un leader del settore attraverso lo sviluppo di CATL. I profondi legami tra CATL e le amministrazioni di diversi comuni e province si riflettono anche nell’accordo di cooperazione strategica firmato nel 2021 tra CATL e il governo provinciale del popolo di Guizhou ⁽²⁷⁸⁾, che è sfociato nel progetto di base per la produzione di accumulatori e batterie per lo stoccaggio dell’energia basati su nuove energie ⁽²⁷⁹⁾. Questi profondi legami sono inoltre confermati esplicitamente dal direttore operativo di CATL Guizhou, il quale ha dichiarato che “la società CATL Guizhou continuerà ad aderire a uno sviluppo innovativo e di alta qualità (...) e a sostenere attivamente e rispettare gli obiettivi di sviluppo di alta qualità del comitato di lavoro e di gestione del partito del nuovo distretto di Gui’an e a contribuire alla creazione di una nuova filiera industriale per le nuove energie a Guiyang e a Gui’an” ⁽²⁸⁰⁾. Guiyang e Gui’an sono entrambe situate nella provincia di Guizhou. Il profondo coinvolgimento della pubblica amministrazione risulta evidente anche dall’accordo di cooperazione globale con il governo di Zhaoqing ⁽²⁸¹⁾ e dagli accordi di cooperazione strategica con il governo della provincia di Sichuan ⁽²⁸²⁾ e con lo Shudao Investment Group, un gruppo di investimento di proprietà statale ⁽²⁸³⁾. CATL collabora inoltre nel settore dell’esafluorofosfato di litio, un tipo di litio utilizzato come elettrolita nelle batterie agli ioni di litio, e del fosfato di ferro con il Guizhou Phosphate Chemical Group, un’impresa di proprietà statale. Inoltre nel dicembre 2021 CATL Guizhou, una controllata di CATL, ha creato insieme al Guizhou Phosphate Chemical Group la società mineraria Guizhou Shidai Mining Co., Ltd ⁽²⁸⁴⁾. Il Guizhou Phosphate Chemical Group è menzionato nel piano d’azione di Guizhou, che definisce obiettivi di produzione specifici per le società situate nella provincia di Guizhou che producono materiali utilizzati per la transizione energetica. Il piano contiene obiettivi chiari riguardo alla produzione annua di litio-ferro-fosfato (l’elettrolita che conduce gli ioni assicurandone il trasporto tra l’anodo e il catodo nelle batterie agli ioni di litio) e indica chiaramente quali sono i dipartimenti e le unità statali competenti per il conseguimento di tali obiettivi. In particolare, tra le varie società menzionate, si precisa che Guizhou Phosphorus Chemical New Energy dovrebbe raggiungere una produzione annua di fosfato di ferro pari a 30 000 tonnellate, mentre Guizhou Yuneng dovrebbe raggiungere una produzione annua di litio-ferro-fosfato pari a 150 000 tonnellate.

⁽²⁷⁵⁾ Disponibile all’indirizzo: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.

⁽²⁷⁶⁾ Cfr. la sezione III, punto 1), del piano d’azione sulle batterie 2017.

⁽²⁷⁷⁾ Disponibile all’indirizzo <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>.

⁽²⁷⁸⁾ Disponibile all’indirizzo <https://www.catl.com/en/news/790.html>.

⁽²⁷⁹⁾ Informazioni disponibili all’indirizzo <https://www.catl.com/news/6263.html>.

⁽²⁸⁰⁾ Cfr. Guizhou Daily, 10 marzo 2023, disponibile all’indirizzo http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.

⁽²⁸¹⁾ CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL, 12 ottobre 2023. Disponibile all’indirizzo <https://www.catl.com/en/news/6122.html>.

⁽²⁸²⁾ Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL, 5 febbraio 2024, disponibile all’indirizzo: <https://www.catl.com/en/news/6213.html>.

⁽²⁸³⁾ CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL, 18 febbraio 2024. Disponibile all’indirizzo <https://www.catl.com/en/news/6218.html>.

⁽²⁸⁴⁾ CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost, 4 gennaio 2022. Disponibile all’indirizzo <https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/>.

- (732) Lo sviluppo di CATL è indissolubilmente legato a quello della città di Ningde, in quanto quest'ultima si prefigge di raggiungere una capacità di produzione di batterie al litio di 350 GWh entro il 2025 e di diventare un leader industriale "[concentrandosi] sulla promozione della terza, quarta e quinta fase di espansione delle capacità di CATL e di CATL New Energy Technology e sulla realizzazione di progetti di CATL FAW, continuare a espandere i due principali leader industriali CATL e CATL New Energy Technology, ampliare ulteriormente la capacità di produzione di batterie di alimentazione e la quota di mercato [...]" ⁽²⁸⁵⁾. Altre misure di sostegno comprendono sovvenzioni per l'acquisto di attrezzature ⁽²⁸⁶⁾, premi basati sulla produzione annua delle imprese ⁽²⁸⁷⁾ e sostegno finanziario ⁽²⁸⁸⁾.
- (733) Infine per quanto riguarda Shenzhen, che ospita tra l'altro la sede di BYD, il piano di Shenzhen fornisce istruzioni dettagliate sul tipo di sostegno finanziario che gli istituti bancari e finanziari dovrebbero fornire all'industria lungo tutta la sua catena di approvvigionamento, dall'acquisto di beni fino al rafforzamento del consumo di veicoli alimentati da energie nuove. Ad esempio il piano di Shenzhen prevede di "sost[enere] le imprese fondamentali nell'emissione di effetti relativi alla catena di approvvigionamento e incoraggiare gli istituti finanziari ad aumentare il finanziamento tramite effetti scontati relativi alla catena di approvvigionamento, [...]sost[enere...] gli istituti finanziari bancari affinché si concentrino sull'orientamento dello sviluppo dell'economia dell'industria dei veicoli alimentati da energie nuove [...] elaborando piani di servizi finanziari per l'intero ciclo di vita e attuando metodi flessibili di determinazione dei prezzi dei prestiti e di rimborso degli interessi" ⁽²⁸⁹⁾. Per quanto riguarda le società che producono veicoli alimentati da energie nuove, il piano impone agli istituti finanziari di "aumentare il sostegno creditizio per la trasformazione tecnologica, gli investimenti in R&S; l'espansione della produzione, aumentare la quota di prestiti a medio e lungo termine" ⁽²⁹⁰⁾ e "[s]ondare e sviluppare attivamente prodotti innovativi come i prestiti garantiti da pegni su diritti a ricavi legati ai punti per i veicoli alimentati da energie nuove e i prestiti per la riduzione delle emissioni di carbonio a sostegno dello sviluppo verde e a basse emissioni di carbonio delle società produttrici di veicoli" ⁽²⁹¹⁾.
- (734) Le società produttrici di batterie di alimentazione sono sostenute dagli istituti finanziari attraverso garanzie finanziarie, prestiti legati a investimenti, prestiti sindacati ecc. ⁽²⁹²⁾, mentre le società produttrici di motori e centraline elettroniche di controllo beneficiano di un sostegno sotto forma di prestiti legati ad attività nel settore della scienza e della tecnologia, capitale di rischio, finanziamenti mediante conferimenti di capitale ecc. ⁽²⁹³⁾. Nella fase finale di consumo dei veicoli alimentati da energie nuove, "[g]li istituti finanziari del settore bancario sono incoraggiati ad aumentare il proprio sostegno a favore del credito al consumo per l'acquisto di automobili, sondare soluzioni innovative nel campo dei prodotti di finanziamento online, adottare nuovi metodi digitali di controllo del rischio, migliorare l'esperienza del cliente e fornire servizi finanziari differenziati" ⁽²⁹⁴⁾. Inoltre il piano di Shenzhen impone di "[s]ostenere le società automobilistiche per quanto riguarda la creazione di società di credito al consumo per l'acquisto di automobili e altri istituti per la fornitura di servizi finanziari professionali relativamente al consumo di veicoli alimentati da energie nuove, e aumentare ulteriormente il tasso di penetrazione del mercato di tali veicoli" ⁽²⁹⁵⁾. La sezione III, punto 1.9, del piano di Shenzhen prevede il sostegno dell'intera filiera industriale da parte degli istituti finanziari per tutti i tipi di imprese produttrici di veicoli alimentati da energie nuove (start-up, piccole e medie imprese, microimprese) attraverso l'erogazione di prestiti, investimenti diretti esteri, garanzie pubbliche, fondi di compensazione del rischio di credito bancario, premi e sovvenzioni. Infine il piano di Shenzhen raccomanda di "[f]are buon uso dei fondi destinati a progetti che beneficino di sovvenzioni di finanziamento per l'emissione di obbligazioni da parte di imprese di Shenzhen, al fine di sostenere società qualificate produttrici di veicoli alimentati da energie nuove nell'emissione di strumenti di finanziamento del debito, obbligazioni societarie, obbligazioni aziendali e altre obbligazioni creditizie societarie". Il settore è sostenuto sia a livello nazionale sia a livello internazionale ("[o]ttimizzare i servizi finanziari transfrontalieri per sostenere le società produttrici di veicoli alimentati da energie nuove affinché acquistino una statura mondiale") ⁽²⁹⁶⁾.
- (735) I piani sottolineano la necessità di integrare ulteriormente l'industria delle batterie e quella dei veicoli elettrici garantendo l'approvvigionamento delle materie prime essenziali, ridurre i costi e sostenere la promozione delle batterie e lo sviluppo delle attività di R&S in tale settore al fine di migliorare le prestazioni dei veicoli elettrici a batteria e promuoverne la diffusione.

⁽²⁸⁵⁾ Capitolo III, sezione 1, del piano di produzione di Ningde.

⁽²⁸⁶⁾ Cfr. il punto 2 delle misure per la città di Ningde, disponibile all'indirizzo: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzlj/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.

⁽²⁸⁷⁾ Cfr. ad esempio il punto 3 delle misure per la città di Ningde.

⁽²⁸⁸⁾ Ad esempio al punto 7 delle misure per la città di Ningde: "Incoraggiare le imprese statali a sondare la possibile creazione di fondi azionari per progetti relativi alla catena [di approvvigionamento] nel settore delle nuove energie".

⁽²⁸⁹⁾ Sezione III, punto 1.7, del piano di Shenzhen.

⁽²⁹⁰⁾ Sezione III, punto 1.1), del piano di Shenzhen.

⁽²⁹¹⁾ *Ibidem*.

⁽²⁹²⁾ Sezione III, punto 1.2), del piano di Shenzhen.

⁽²⁹³⁾ Sezione III, punto 1.3), del piano di Shenzhen.

⁽²⁹⁴⁾ Sezione III, punto 1.6), del piano di Shenzhen.

⁽²⁹⁵⁾ *Ibidem*.

⁽²⁹⁶⁾ Sezione III, punto 1.1.2), del piano di Shenzhen.

(736) La Commissione ha inoltre rilevato nei vari piani e documenti strategici elencati nella presente sezione che le imprese attive nella produzione e nella trasformazione di fattori produttivi per l'industria dei veicoli elettrici a batteria possono beneficiare di una serie di regimi agevolati, quali:

- accesso a fondi pubblici, capitale di rischio e fondi di investimento del settore finanziati dallo Stato.
- obbligazioni
- restrizioni all'esportazione
- pegni su azioni garantiti dallo Stato
- fondi di orientamento
- indennizzi assicurativi
- terreni, energia elettrica e gas a prezzi più bassi
- prestiti concessi da banche statali su base non commerciale;
- regimi di agevolazione fiscale
- sovvenzioni all'acquisto
- premi.

(737) In sintesi gli elementi di prova e i documenti di cui sopra confermano che l'obiettivo strategico perseguito dal governo della RPC era quello di incoraggiare lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria anche attraverso il sostegno delle industrie delle batterie e dei relativi fattori produttivi quale fattore chiave per l'efficace conseguimento di tale obiettivo.

(3) *Misure specifiche adottate dal governo della RPC che perseguono i suoi obiettivi strategici per lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria*

(a) *Sostegno pubblico all'industria dei produttori di batterie e dei relativi fattori produttivi*

(738) Oltre a quelle menzionate al considerando 736, la Commissione ha individuato diverse fonti giuridiche che indicano l'esistenza di un sostegno pubblico all'industria dei produttori di batterie e relativi fattori produttivi, il cui obiettivo finale è sviluppare tali settori a vantaggio dei produttori di veicoli elettrici a batteria. Tali fonti mostrano chiaramente la forte interferenza e il controllo da parte del governo centrale nel settore delle batterie e dei relativi fattori produttivi per quanto riguarda la produzione, gli obiettivi di vendita e il controllo dei prezzi. Non si tratta di un semplice quadro normativo applicabile ai fornitori di fattori produttivi, giacché questi ultimi sono investiti di poteri che hanno permesso loro di esercitare funzioni pubbliche in relazione alla commercializzazione e alla fornitura di fattori produttivi (ossia batterie e litio), in modo da conseguire l'obiettivo pertinente del governo, ossia sviluppare il settore dei veicoli alimentati da energie nuove, che comprende i veicoli elettrici a batteria. Le misure di sostegno del settore del litio-ferro-fosfato e delle batterie dimostrano l'intenzione di favorire lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria sostenendo l'industria dei fattori produttivi a monte. Grazie al sostegno del governo della RPC, i fornitori di fattori produttivi dispongono degli strumenti per esercitare le funzioni pubbliche a loro assegnate, ossia sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria.

(739) La Commissione ha inoltre verificato se anche i produttori di batterie ricevessero un sostegno finanziario dal governo della RPC in modo da poter attuare le politiche nazionali e agire in qualità di enti pubblici. In considerazione delle scarse informazioni di cui disponeva a causa dell'omessa collaborazione, la Commissione ha dovuto basarsi sui dati disponibili. A tale riguardo la Commissione si è basata su informazioni pubblicamente disponibili relative a CATL e sulle informazioni fornite dai produttori di batterie collegati ai gruppi Geely e SAIC.

- (740) Le informazioni disponibili relative a CATL hanno dimostrato che tale società è stata in grado di diventare redditizia e influente grazie al sostegno pubblico e alle caratteristiche del mercato interno cinese. In particolare, secondo fonti pubbliche, fino al 2020 i finanziamenti pubblici rappresentavano un quinto del suo reddito netto⁽²⁹⁷⁾. Tale sostegno è stato confermato da una pubblicazione più recente da cui emerge che *nel 2023 CATL ha ricevuto 5,72 miliardi di CNY (790 milioni di USD), un importo che è più che raddoppiato rispetto all'anno precedente* e che rappresenta il "13 % del suo utile netto"⁽²⁹⁸⁾.
- (741) La Commissione ha inoltre appurato che i produttori di batterie collegati ai gruppi Geely e SAIC che hanno risposto al questionario hanno beneficiato anche di sovvenzioni compensabili quali finanziamenti agevolati, regimi di esenzione e di riduzione delle imposte e sussidi. Ciò è anche in linea con le risultanze della Commissione di cui al considerando 735.
- (742) In assenza di collaborazione da parte dei fornitori di litio-ferro-fosfato indipendenti, la Commissione non ha potuto verificare se anche i fornitori di litio-ferro-fosfato beneficiassero del sostegno pubblico in modo analogo ai produttori di batterie. Tenendo conto però del quadro normativo e delle politiche nazionali in vigore, la Commissione ha potuto concludere che, analogamente ai produttori di batterie, anche i produttori di litio-ferro-fosfato hanno beneficiato di finanziamenti pubblici in varie forme.
- (743) Di conseguenza la Commissione ha concluso che il governo della RPC ha mantenuto a galla artificialmente, dal punto di vista finanziario, i produttori di batterie e i produttori di litio-ferro-fosfato, al fine di consentire loro di esercitare i poteri pubblici di cui sono investiti per vendere batterie e litio-ferro-fosfato ai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- (b) *Misure del governo della RPC in materia di fissazione dei prezzi delle batterie e di riduzione dei costi per l'industria dei veicoli elettrici a batteria*
- (744) Il governo della RPC ha attuato varie misure volte a garantire che le batterie e i relativi fattori produttivi fossero forniti all'industria dei veicoli elettrici a batteria a prezzi contenuti. Inoltre il governo della RPC ha fatto sì che i corrispondenti costi sostenuti dall'industria dei veicoli elettrici a batteria per questi fattori produttivi così importanti per la produzione di detti veicoli fossero ridotti. Tali misure hanno chiaramente favorito l'industria dei veicoli elettrici a batteria, come dimostrano i documenti di cui in appresso.
- (745) Istruzioni specifiche sul costo delle batterie erano già state fornite nel piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020, il quale prevedeva che, entro il 2015, i moduli delle batterie di alimentazione avrebbero dovuto costare meno di 2 CNY/wattora e che tale costo avrebbe dovuto essere ridotto a meno di 1,5 CNY/wattora entro il 2020⁽²⁹⁹⁾. Il piano imponeva inoltre la creazione di 2-3 imprese leader nel settore delle batterie di alimentazione con un volume di produzione e di vendita di oltre 10 miliardi di wattora, e la costituzione di 2-3 imprese portanti per la produzione di elettrodi positivi e negativi, elettroliti e altri materiali essenziali⁽³⁰⁰⁾. Il piano dimostra come il governo abbia svolto un ruolo centrale nello sviluppo dell'industria, *"ader[endo] al connubio tra orientamenti governativi e spinta di mercato"*. In particolare, nel corso del periodo iniziale, il governo *"provvederà attivamente a pianificare orientamenti e incentivi strategici, raccogliere risorse scientifiche, tecnologiche e industriali, incoraggiare lo sviluppo e la produzione di veicoli a risparmio energetico e di veicoli alimentati da energie nuove e orientare il consumo nel mercato"*⁽³⁰¹⁾. Tale obiettivo doveva essere raggiunto attraverso l'assegnazione di fondi a livello centralizzato, nonché mediante regimi di agevolazione fiscale e sostegno da parte degli istituti finanziari⁽³⁰²⁾.
- (746) Il piano d'azione sulle batterie 2017, elaborato in conformità con gli obiettivi stabiliti nella strategia Made in China 2025, definiva tre compiti fondamentali: in primo luogo *"ridurre ulteriormente i costi e garantire l'approvvigionamento di batterie di alimentazione di alta qualità prima del 2018"*; in secondo luogo *"entro il 2020 la densità di energia specifica per il sistema cercherà di raggiungere i 260 wattora/chilogrammo e il costo sarà ridotto a meno di 1 CNY/wattora; in terzo luogo entro il 2025 la densità di energia raggiungerà i 500 wattora/chilogrammo."*

⁽²⁹⁷⁾ Cfr. la relazione annuale 2020 di CATL e anche: *Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries*, The New York Times, 22 dicembre 2021, disponibile all'indirizzo <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⁾ Sezione 5, punto 1), del piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020.

⁽³⁰⁰⁾ Sezione 2, punto 2), del piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020.

⁽³⁰¹⁾ Sezione 2, punto 2), del piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020.

⁽³⁰²⁾ Sezione 5, punti 2) e 3), del piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020.

- (747) A tale riguardo, gli elementi di prova relativi ai massimali sui prezzi dimostrano che la fornitura di tali beni regolamentata dal governo della RPC diventa una funzione pubblica che viene esercitata dai fornitori di fattori produttivi, i quali agiscono in qualità di enti pubblici. Il governo della RPC sta definendo obiettivi di sviluppo qualitativi assai specifici al fine di conseguire la stabilità del mercato e di ridurre i costi. Pertanto la crescita dell'industria delle batterie deve essere "coordinata" ⁽³⁰³⁾ e le attività di R&S sono orientate al miglioramento delle batterie di alimentazione agli ioni di litio ⁽³⁰⁴⁾, che rappresentano il principale tipo di batteria utilizzato per i veicoli elettrici a batteria. Per conseguire tali obiettivi, il piano d'azione sulle batterie 2017 prevedeva un "aumento [del] sostegno strategico" ⁽³⁰⁵⁾. Tale sostegno strategico comprende il "ruolo di indirizzo del governo" e "[e]senzione dall'accisa qualora il prodotto costituito dalla batteria elettrica soddisfi i requisiti per l'esenzione; [p]ossono beneficiare di incentivi fiscali le imprese del settore delle batterie, quali le imprese di alta tecnologia, il trasferimento di tecnologie e lo sviluppo tecnologico" ⁽³⁰⁶⁾.
- (748) Il piano d'azione sulle batterie 2017 illustra anche i rapporti tra il governo e le associazioni di categoria, come evidenziato nella sezione 4, punto 3), del piano: "consent[ire] alle associazioni di categoria e ad altre organizzazioni di svolgere appieno il loro ruolo e promuovere uno scambio e una cooperazione riguardo a [...] misure e suggerimenti strategici, rafforzare la gestione dell'autodisciplina nel settore e promuovere lo sviluppo coordinato dell'industria delle batterie di alimentazione e delle industrie collegate". Il ruolo delle associazioni di categoria nel sistema economico cinese è esaminato al considerando 778.
- (749) Soprattutto l'intervento pubblico lungo l'intera catena di approvvigionamento e il suo obiettivo di ridurre i prezzi a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria traspaiono dalla comunicazione sull'industria delle batterie, che prevede la cooperazione tra gli operatori a monte e a valle "per stabilizzare le aspettative, chiarire la quantità e il prezzo, garantire l'approvvigionamento e una cooperazione vantaggiosa per tutti" ⁽³⁰⁷⁾. La comunicazione sull'industria delle batterie dà inoltre istruzione ai dipartimenti di vigilanza dei mercati locali di "rafforzare la vigilanza ed esaminare e gestire in maniera rigorosa le pratiche di accaparramento, l'aumento artificiale dei prezzi, la concorrenza sleale e altri comportamenti a monte e a valle dell'industria delle batterie al litio, in modo da mantenere l'ordine sul mercato" ⁽³⁰⁸⁾.
- (750) Ciò indica inoltre quanto sia pervasiva l'ingerenza del governo della RPC nel garantire proattivamente che i prezzi nella catena di approvvigionamento delle batterie siano allineati al ribasso al fine di favorire la stabilità del mercato a vantaggio dei produttori di veicoli elettrici a batteria. Di conseguenza il governo della RPC ha stabilito che la fornitura di tali beni a un determinato prezzo è una funzione pubblica, che a sua volta è esercitata da enti pubblici.
- (751) L'ingerenza del governo nella definizione dei prezzi delle materie prime sul mercato interno risulta ancora più evidente nei comunicati stampa del MIIT. Nel corso di una conferenza stampa tenutasi a Pechino nell'aprile 2022 sulle impennate dei prezzi delle materie prime utilizzate nelle auto elettriche, un portavoce del MIIT ha dichiarato che "[il MIIT] riporterà quanto prima [i prezzi delle materie prime] a un livello ragionevole", che "il ministero contribuirà ad accelerare lo sviluppo delle risorse locali in Cina" e che "[il] funzionamento stabile del settore si trova in una situazione di forte pressione, che tutte le parti pertinenti devono contribuire ad affrontare collettivamente" ⁽³⁰⁹⁾. La conferenza stampa ha fatto seguito a un simposio sugli aumenti dei prezzi dei materiali a monte per le batterie di alimentazione, organizzato nel marzo 2022 dal MIIT e dal Dipartimento dell'Industria delle materie prime e dal primo dipartimento dell'Industria delle apparecchiature del MIIT, in collaborazione con il dipartimento responsabile dei prezzi della NDRC e con l'amministrazione statale per la regolamentazione del mercato ⁽³¹⁰⁾. Alla riunione hanno partecipato la China Nonferrous Metals Industry Association (CNMIA), la China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) e la China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance (CAPBIA) e altre organizzazioni del settore, nonché i responsabili delle principali imprese a monte e a valle attive nei settori dello sviluppo delle risorse di litio, della produzione di sali di litio, dei materiali catodici, delle batterie di alimentazione e in altre filiere industriali ⁽³¹¹⁾.

⁽³⁰³⁾ Sezione 1, punto 2), del piano d'azione sulle batterie 2017.

⁽³⁰⁴⁾ Sezione 2, punto 2), del piano d'azione sulle batterie 2017.

⁽³⁰⁵⁾ Sezione 4, punto 1), del piano d'azione sulle batterie 2017.

⁽³⁰⁶⁾ Sezione 4, punto 1), del piano d'azione sulle batterie 2017.

⁽³⁰⁷⁾ Cfr. il punto 2) della comunicazione sull'industria delle batterie.

⁽³⁰⁸⁾ Ibidem.

⁽³⁰⁹⁾ Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry, Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese, 25 aprile 2022, disponibile all'indirizzo https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.

⁽³¹⁰⁾ Disponibile all'indirizzo https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.

⁽³¹¹⁾ Disponibile all'indirizzo <https://m.yicai.com/news/101354043.html>.

- (752) La riduzione dei costi è particolarmente sottolineata negli orientamenti obbligatori del governo per l'industria delle batterie agli ioni di litio, le condizioni standardizzate del 2021, che propongono norme tecniche, ad esempio una densità minima di energia dei pacchi batterie di 180 Wh/kg⁽³¹²⁾, e di *"guidare le imprese affinché riducano i progetti di produzione che si limitano ad ampliare la capacità produttiva, rafforzino l'innovazione tecnologica, migliorino la qualità dei prodotti e riducano i costi di produzione"*⁽³¹³⁾.
- (753) La Commissione ha inoltre riscontrato che alcune delle materie prime utilizzate nella produzione di batterie sono soggette a restrizioni all'esportazione, ad esempio misure di controllo delle esportazioni e il mancato rimborso dell'IVA nazionale in caso di esportazione. L'obiettivo strategico dichiarato di tali misure è scoraggiare l'esportazione e creare un eccesso di offerta sul mercato interno, in modo da assicurare prezzi bassi sul mercato interno e quantitativi sufficienti a vantaggio delle industrie nazionali a valle, compresi i produttori di veicoli elettrici a batteria.
- (754) A tale riguardo la Commissione ha constatato che il litio-ferro-fosfato, il tipo di litio utilizzato nelle batterie, non è soggetto al rimborso IVA del 13 % all'esportazione, il che rende artificialmente più basso il prezzo sul mercato interno di tali materie prime per il consumo interno.
- (755) Dal 2006 il governo cinese ha imposto restrizioni temporanee all'esportazione di prodotti a base di grafite con la *"decisione sul controllo temporaneo delle esportazioni di prodotti a base di grafite"* (comunicazione n. 50 [2006])⁽³¹⁴⁾. La decisione sottopone sette tipi di prodotti a base di grafite⁽³¹⁵⁾ a misure di controllo temporaneo delle esportazioni. Le misure di controllo temporaneo delle esportazioni sono state abrogate dalla comunicazione *"Ottimizzazione e adeguamento delle misure di controllo temporaneo delle esportazioni di prodotti a base di grafite"* (comunicazione n. 39 [2023])⁽³¹⁶⁾, pubblicata il 20 ottobre 2023 e avente efficacia dal 1° dicembre 2023. Allo stesso tempo, sono stati aggiunti due nuovi tipi di prodotti a base di grafite all'elenco relativo al controllo delle esportazioni. La grafite è inoltre soggetta a restrizioni all'esportazione sotto forma di mancato rimborso dell'IVA nazionale al 13 % in caso di esportazione⁽³¹⁷⁾.
- (756) La Commissione ha inoltre riscontrato che alcuni tipi di rame sono anche soggetti a un dazio all'esportazione del 30 % a norma del *Piano di adeguamento tariffario 2022*⁽³¹⁸⁾ e del *Piano di adeguamento tariffario 2023*⁽³¹⁹⁾. È inoltre applicata un'ulteriore tassa provvisoria all'esportazione del 5-15 % sulla base del codice SA.
- (757) Infine la Commissione ha altresì constatato che la Cina sta consolidando la sua industria delle terre rare, altrettanto necessaria per la produzione di batterie per i veicoli elettrici a batteria, al fine di controllare, tra l'altro, i livelli dei prezzi e garantire il conseguimento di obiettivi strategici, economici e di sostenibilità. In particolare nel dicembre 2021 tre entità statali hanno realizzato una fusione per costituire China Rare Earth Group Co. Ltd, che copre circa il 62 % del totale delle forniture di terre rare pesanti in Cina⁽³²⁰⁾. Pertanto a livello nazionale il governo ha adottato altre misure, come l'imposizione di restrizioni all'esportazione, con lo stesso obiettivo di aumentare, per i produttori nazionali, la disponibilità di materie prime a basso prezzo che servono a produrre tra l'altro i veicoli elettrici a batteria.

(c) *Conclusioni*

- (758) In conclusione gli orientamenti, i pareri e i regolamenti governativi riguardanti l'industria dei veicoli elettrici a batteria dimostrano che il governo orienta l'industria verso il suo sviluppo e miglioramento attraverso la riduzione dei costi e un approvvigionamento stabile dei principali fattori produttivi. Il governo ha inoltre istituito un sistema che comporta un'evidente e costante attività di controllo e monitoraggio della fissazione dei prezzi delle batterie e dei relativi fattori produttivi, al fine di garantire che l'industria dei veicoli elettrici a batteria possa procurarsi tali prodotti a prezzi convenienti e in quantità sufficienti.

⁽³¹²⁾ Cfr. la sezione III, punto 1), delle condizioni standardizzate.

⁽³¹³⁾ Cfr. la sezione I, punto 3), delle condizioni standardizzate.

⁽³¹⁴⁾ Disponibile all'indirizzo <http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html>.

⁽³¹⁵⁾ Codici SA: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000, e 8545900000.

⁽³¹⁶⁾ Disponibile all'indirizzo <http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml>.

⁽³¹⁷⁾ Cfr. i codici SA: 38011000 all'indirizzo <https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslxc2023.html>.

⁽³¹⁸⁾ Disponibile all'indirizzo <http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjc/202201/20220103246934.shtml>, cfr. documento 7.

⁽³¹⁹⁾ Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, cfr. documento 6.

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

(759) Tutti gli elementi di cui sopra dimostrano che il governo della RPC ha istituito a livello centrale e locale una serie di politiche e misure rivolte ai fornitori di batterie e di fattori produttivi al fine di sostenere in ultima analisi l'industria dei veicoli elettrici a batteria. L'insieme di questi fattori produttivi rappresenta una parte significativa del costo di produzione dei veicoli elettrici a batteria. Grazie a tali politiche, il governo della RPC definisce obiettivi per garantire un approvvigionamento stabile e ampio di tali batterie e fattori produttivi, associato a prezzi più bassi, a vantaggio dei produttori di veicoli elettrici a batteria, attraverso una significativa riduzione dei costi, che consente loro di vendere i veicoli elettrici a batteria a prezzi inferiori, anche sul mercato dell'Unione. Le prove del sostegno finanziario fornito ai produttori di batterie sono esposte ai considerando da 739 a 743.

(1) *Relazione tra i fornitori di fattori produttivi e il governo della RPC*

(760) Dopo aver analizzato il quadro giuridico ed economico in cui operano i fornitori di fattori produttivi, pesantemente condizionato dagli obiettivi strategici del governo della RPC di sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria tramite i fornitori di fattori produttivi, la Commissione ha esaminato le caratteristiche del mercato interno cinese delle batterie, gli elementi di prova della presenza/proprietà dello Stato nei fornitori di fattori produttivi, nonché altri indizi del fatto che il governo della RPC ha esercitato un controllo significativo su tali entità (comprese le loro caratteristiche organizzative, le catene di autorità decisionale e il rapporto generale con il governo della RPC).

(761) La Commissione ha raccolto informazioni sulla *struttura del mercato interno delle batterie*. Come illustrato nella sezione 3.3.1.2, il governo della RPC non ha collaborato per quanto riguarda i fornitori di fattori produttivi operanti sul mercato interno cinese, tra cui i fornitori di batterie per veicoli elettrici a batteria, e non ha fornito chiarimenti o informazioni fondamentali sul mercato interno delle batterie. Di conseguenza la Commissione ha dovuto basare le proprie conclusioni sui dati disponibili, conformemente all'articolo 28 del regolamento di base.

(762) A tale riguardo la Commissione si è basata su quattro serie di informazioni: le informazioni presentate nella relazione Rhodium ⁽³²¹⁾, l'equilibrio geografico del mercato delle celle di batterie descritto da Benchmark Mineral Intelligence ("BMI") ⁽³²²⁾, una relazione della China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ⁽³²³⁾ e le informazioni fornite dai gruppi inseriti nel campione che hanno acquistato batterie.

(763) Le informazioni presentate nella relazione Rhodium dimostrano che *"a eccezione di LG Energy Solution, il mercato cinese delle batterie per veicoli elettrici è dominato da operatori nazionali"* ⁽³²⁴⁾. Più specificamente la relazione indica che nel 2021 i produttori cinesi di batterie detenevano una quota del mercato interno cinese superiore all'88 %, mentre ai produttori di batterie di proprietà straniera rimaneva una quota di mercato pari ad appena il 4 %. Per quanto riguarda il rimanente 8 %, non vi sono indicazioni sul paese di origine. Tuttavia, considerando la quota esigua detenuta dai principali fornitori stranieri di batterie sul mercato cinese e in assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha dedotto che anche gli altri produttori sono di proprietà cinese. La stessa relazione ha inoltre stabilito che nel 2020 CATL deteneva una quota del mercato cinese superiore al 52 %. In assenza di informazioni contrarie, la Commissione ha concluso che tali risultanze erano valide anche durante il periodo dell'inchiesta.

(764) La Commissione ha inoltre appurato che i dieci produttori di batterie individuati, presentati nella relazione Rhodium, erano membri della CBIA (o del suo consiglio esecutivo) o della CIAPS e/o erano parzialmente di proprietà dello Stato. Mentre i membri della CBIA e della CIAPS rappresentavano una quota di mercato superiore all'86 %, nel 2021 i membri che esercitavano la vicepresidenza o facevano parte del consiglio esecutivo detenevano una quota di mercato superiore al 62 %. La relazione segnalava inoltre una serie di politiche volte a favorire i fornitori nazionali di batterie cinesi ⁽³²⁵⁾.

⁽³²¹⁾ *Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries*, Rhodium Group, dicembre 2022 (di seguito la "relazione Rhodium"), pag. 42.

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

⁽³²³⁾ Cfr. la relazione della China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance, pubblicata l'11 gennaio 2024 e disponibile all'indirizzo <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⁾ Relazione Rhodium, pag. 41.

⁽³²⁵⁾ Relazione Rhodium, pag. 58.

- (765) Dall'equilibrio geografico del mercato delle celle di batterie descritto da BMI ⁽³²⁶⁾ si evince che l'offerta cinese di batterie rappresentava oltre il 170 % della domanda locale nel 2022 e nel 2023; ne emerge anche una chiara posizione dominante dei produttori cinesi di batterie sul loro mercato locale.
- (766) Inoltre la relazione della China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance ha indicato che nel 2023 i produttori nazionali di batterie cinesi detenevano circa il 97 % della capacità installata ⁽³²⁷⁾. I membri cinesi della CBIA produttori di batterie detenevano almeno il 66 % della quota di mercato; BYD, il secondo maggiore produttore che rappresentava il 27 % della capacità installata della Cina nel 2023, fa parte della CIAPS. Una società, China Aviation Lithium Battery (CALB), faceva parte del consiglio esecutivo della CBIA ed era al contempo un'impresa statale. CATL, che nel 2023 rappresentava da sola oltre il 40 % della capacità installata totale della Cina, fa parte del consiglio esecutivo della CBIA.
- (767) La Commissione ha inoltre rilevato che la CBIA e la CIAPS non pubblicano online l'elenco completo dei propri membri. La Commissione ha potuto accertare la partecipazione delle società alla CBIA, alla CIAPS e ad altre associazioni di categoria esaminando le loro relazioni annuali e altre informazioni disponibili online, come l'elenco dei membri dei rispettivi organi esecutivi. In assenza di informazioni fornite dal governo della RPC e di dati pubblici ufficiali riguardanti l'elenco completo dei membri della CBIA e della CIAPS, la Commissione ha dedotto che un numero ancora maggiore di fornitori di batterie potrebbe far parte di tali associazioni.
- (768) Infine sebbene non sia stato possibile trarre conclusioni in merito al valore degli acquisti di batterie effettuati dal gruppo SAIC a causa della sua omessa collaborazione, la Commissione ha appurato che i fornitori di batterie da esso segnalati erano tutti situati nella RPC. Per quanto riguarda il gruppo Geely, almeno il 65 % dei suoi acquisti proveniva da società che facevano parte della CBIA o della CIAPS o che erano parzialmente di proprietà dello Stato. Per quanto riguarda il gruppo SAIC, sebbene non sia stato possibile verificare il valore o il volume degli acquisti, dalle informazioni contenute nel fascicolo emerge che i suoi quattro principali fornitori di batterie erano parzialmente a partecipazione statale, diretta o indiretta, erano membri della CBIA o erano strettamente associati ad essa attraverso uno dei propri azionisti (CATL).
- (769) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che il mercato interno cinese è servito quasi esclusivamente da fornitori nazionali di batterie. Tali fornitori sono in larga maggioranza membri di associazioni quali la CBIA e la CIAPS e/o di proprietà dello Stato.
- (770) La Commissione ha esaminato ulteriormente i rapporti tra il governo della RPC e i fornitori di batterie per stabilire se il governo abbia esercitato un controllo significativo sulle entità in questione e sul loro comportamento sul mercato. Il ruolo svolto dalle associazioni è fondamentale per dimostrare in che modo il governo della RPC, attraverso le associazioni, garantisce l'attuazione dei suoi obiettivi ai fini dello sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (771) In assenza di informazioni fornite dal governo della RPC in merito al numero dei fornitori nazionali di batterie per i veicoli elettrici a batteria e in assenza di altre informazioni relative agli indizi formali del fatto che tali fornitori sono di proprietà dello Stato e sono sottoposti al suo controllo, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili a norma dell'articolo 28 del regolamento di base. A tal fine la Commissione ha esaminato la situazione dei fornitori di batterie dei due gruppi non integrati inseriti nel campione (gruppi Geely e SAIC). Come indicato sopra, il governo della RPC non ha fornito le informazioni richieste riguardo all'assetto proprietario e al controllo dei fornitori di batterie e/o delle associazioni di produttori di batterie. Inoltre i fornitori indipendenti di batterie che riforniscono i gruppi Geely e SAIC non hanno risposto al questionario e non hanno fornito informazioni in merito alla partecipazione e al controllo da parte del governo della RPC. La Commissione ha pertanto dovuto ricercare tali informazioni tra quelle di dominio pubblico. Non essendo stata in grado di reperire informazioni tra quelle di dominio pubblico, la Commissione ha dovuto trarre conclusioni sulla base dell'articolo 28 del regolamento di base.

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

⁽³²⁷⁾ Cfr. la nota 323, tabella 4.

- (772) Per quanto riguarda il gruppo SAIC, sebbene non sia stato possibile verificare informazioni relative al valore o al volume degli acquisti, dalle informazioni contenute nel fascicolo è comunque emerso che i quattro principali fornitori di batterie del gruppo SAIC, che rappresentano una quota importante degli acquisti di batterie del gruppo, erano parzialmente a partecipazione statale, diretta o indiretta. Per quanto riguarda il gruppo Geely, 3 dei 14 fornitori di batterie sono risultati parzialmente di proprietà dello Stato. È inoltre emerso che un'ampia percentuale dei fornitori di batterie dei gruppi SAIC e Geely fa parte di associazioni di categoria. La Commissione ha inoltre stabilito che almeno sette dei primi dieci produttori di batterie individuati, menzionati nella relazione Rhodium ⁽³²⁸⁾ e attivi sul mercato interno cinese nel 2020, erano parzialmente di proprietà dello Stato.
- (773) Come già indicato al considerando 763, i fornitori di batterie che risultano essere membri della CBIA o della CIAPS rappresentavano oltre l'86 % della quota di mercato in Cina nel 2020. CALB era membro del consiglio esecutivo della CBIA e al contempo un'impresa di proprietà statale (considerando 765). CATL, un importante operatore sul mercato cinese che nel 2020 deteneva il 52 % dell'intero mercato interno cinese, è un fornitore diretto e indiretto (tramite joint venture) dei gruppi Geely e SAIC ed è membro del consiglio esecutivo della CBIA.
- (774) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione si è dovuta basare su informazioni pubblicamente disponibili per determinare quali di tali fornitori siano membri di associazioni. La Commissione ha rilevato che la CBIA e la CIAPS non pubblicano online l'elenco completo dei membri. Ha tuttavia potuto accertare la partecipazione delle società alla CBIA, alla CIAPS e ad altre associazioni di categoria esaminando le loro relazioni annuali e altre informazioni disponibili online, come l'elenco dei membri dei rispettivi organi esecutivi. In assenza di informazioni fornite dal governo della RPC e di dati pubblici ufficiali riguardanti l'elenco completo dei membri della CBIA e della CIAPS, la Commissione ha dedotto che probabilmente tali associazioni contano tra i propri membri un numero di fornitori persino maggiore.
- (775) Inoltre la CBIA pubblica solo l'elenco dei membri che fanno parte del consiglio esecutivo e dei "nuovi membri". Tra questi ultimi figurano i membri che hanno aderito a partire da marzo del 2017, mentre l'associazione è stata fondata nel 1988. Secondo le informazioni disponibili online, l'associazione conta più di 500 membri ⁽³²⁹⁾. La Commissione ha cercato di reperire informazioni riguardo ai membri inclusi nell'elenco incompleto disponibile online; nell'elenco ha individuato alcune imprese di proprietà dello Stato, tra cui non solo fornitori di materie prime e produttori di batterie, ma anche istituti di ricerca e fondi di investimento statali. Su tale base la Commissione ha concluso che il governo della RPC potrebbe esercitare un controllo diretto su una vasta gamma di operatori fondamentali che sono attivi non solo nel settore delle batterie e del litio necessario per le batterie, ma anche nel settore dei veicoli elettrici a batteria nel suo complesso. Il fatto che diversi attori lungo l'intera catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria facciano parte della CBIA conferma ulteriormente che il governo della RPC ha creato un quadro che abbraccia tutti i livelli della catena di approvvigionamento.
- (776) La Commissione ha esaminato lo statuto della CBIA e della CIAPS al fine di valutare il livello di controllo statale sulle associazioni e sui loro membri. A tal fine la Commissione ha dovuto basarsi interamente sui dati disponibili a norma dell'articolo 28 del regolamento di base a causa del rifiuto da parte del governo della RPC di fornire informazioni sulle caratteristiche del suo mercato e sulle associazioni in merito alle quali la Commissione aveva chiesto raggugli, comprese la CBIA e la CIAPS (considerando 279).
- (777) Nelle sue osservazioni sull'applicazione dell'articolo 28, come illustrato al considerando 282, il governo della RPC ha negato qualsiasi controllo sulla CBIA e l'affiliazione formale dell'associazione. Dall'inchiesta è tuttavia emerso che l'affermazione secondo cui il governo della RPC non ha alcun controllo sulla CBIA e l'associazione non è formalmente affiliata ad esso era di fatto inesatta. La Commissione ha rilevato invece che il governo della RPC esercita un controllo sia CBIA sia sulla CIAPS.

⁽³²⁸⁾ Relazione Rhodium, pag. 58.

⁽³²⁹⁾ Cfr. <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) In primo luogo la CBIA è un'associazione industriale gestita direttamente dal Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato è l'organo esecutivo dell'Assemblea nazionale del popolo e il massimo organo del potere statale in Cina. È composto da un ristretto numero di persone, tra cui il premier, i vice premier e il segretario generale. L'articolo 3 dello statuto della CBIA ⁽³³⁰⁾ stabilisce inoltre che l'associazione *"aderisce alla leadership generale del partito comunista cinese e [...] istituisce organizzazioni del partito comunista cinese per svolgere le attività del partito e garantire le condizioni necessarie per le attività delle organizzazioni del partito"*. Pertanto la CBIA non è un'associazione indipendente istituita dagli operatori del mercato e che agisce secondo i principi della libera economia di mercato, bensì è un'entità guidata dal governo della RPC e gestita da quest'ultimo tramite il Consiglio di Stato e dunque è incaricata di conseguire gli obiettivi di politica pubblica definiti dal governo della RPC.
- (779) Molte associazioni di categoria cinesi definiscono nel rispettivo statuto il proprio ruolo di ponte tra i loro membri e la pubblica amministrazione. Le "misure per la vigilanza globale sulle associazioni di categoria e sulle camere di commercio" emanate dalla NDRC, dal ministero degli Affari civili e da altri otto dipartimenti nel 2016 invitavano a istituire organizzazioni del partito nelle associazioni di categoria e nelle camere di commercio e a inserire negli statuti delle associazioni di categoria una serie di prescrizioni per l'edificazione del partito ⁽³³¹⁾. Sebbene nel 2019 la NDRC abbia avviato un'attività finalizzata allo svolgimento del compito dichiarato di garantire la separazione istituzionale tra le associazioni di categoria e le camere di commercio da un lato e il governo dall'altro, i pareri della NDRC ⁽³³²⁾ emessi a tale riguardo, pur prevedendo formalmente la separazione di istituti, funzioni, attività finanziarie ecc., garantivano non solo una costante dipendenza finanziaria delle associazioni di categoria dalle autorità statali, ma anche il mantenimento del pieno controllo del PCC su di esse: *"Gli organismi preposti alle attività di edificazione del partito presso le organizzazioni sociali a tutti i livelli devono [...] rafforzare l'orientamento concreto, promuovere fortemente l'edificazione del partito nelle associazioni di categoria e nelle camere di commercio separate, [...] rafforzare in maniera globale la leadership del partito sulle associazioni di categoria e sulle camere di commercio e provvedere a che l'attività del partito proceda ininterrotta e il ruolo delle organizzazioni del partito non sia indebolito nel processo di separazione. [...] Gli organismi preposti alle attività di edificazione del partito presso le organizzazioni sociali a tutti i livelli devono esortare le associazioni di categoria e le camere di commercio a introdurre nel loro statuto l'obbligo di contribuire all'edificazione del partito, in modo da completare i meccanismi operativi che garantiscono la partecipazione delle organizzazioni del partito al processo decisionale sulle questioni principali e uniformare la gestione"* ⁽³³³⁾. I pareri garantivano inoltre la dipendenza finanziaria delle associazioni di categoria dalle autorità statali e il pieno controllo del PCC su di esse ⁽³³⁴⁾.
- (780) In secondo luogo il potere esecutivo della CBIA è esercitato dal consiglio di amministrazione, i cui membri sono eletti tra le società aderenti dall'assemblea generale composta da tutti i membri dell'associazione (articolo 21 dello statuto). Anche il governo della RPC partecipa attivamente alla selezione dei candidati al consiglio di amministrazione. A norma dell'articolo 22 dello statuto della CBIA, la commissione incaricata della selezione dei candidati comprende *"rappresentanti del collegio dei revisori dei conti"* e *"rappresentanti dell'organizzazione del partito"*. Nel caso in cui il consiglio di amministrazione non possa riunirsi, i membri della commissione sono selezionati direttamente dall'organismo competente per le attività di edificazione del partito. Gli organi competenti per l'edificazione del partito sono responsabili di tutte le attività connesse all'espansione dell'ideologia del partito. Secondo i *"pareri sull'attuazione della riforma relativa alla completa separazione delle associazioni di categoria e delle camere di commercio dagli organi amministrativi"* (di seguito denominati *"pareri sulle associazioni di categoria"*), gli organismi preposti alle attività di edificazione del partito presso le organizzazioni sociali devono *"rafforzare in maniera globale la leadership del partito nelle associazioni di categoria e nelle camere di commercio e provvedere a che l'attività del partito proceda ininterrotta e il ruolo delle organizzazioni del partito non sia indebolito nel processo di separazione. [...] Gli organismi preposti alle attività di edificazione del partito presso le organizzazioni sociali a tutti i livelli devono esortare le associazioni di categoria e le camere di commercio a introdurre nel loro statuto l'obbligo di contribuire"*

⁽³³⁰⁾ Statuto della China Battery Industry Association (di seguito "statuto della CBIA"), disponibile all'indirizzo <http://www.chinabattery.org/content/2/11/1104/1053234.html>.

⁽³³¹⁾ Le attività di edificazione del partito possono essere variegate e il loro obiettivo ultimo è espandere l'influenza del partito nelle imprese, nelle associazioni, nelle amministrazioni ecc. Una definizione ufficiale di edificazione del partito è disponibile all'indirizzo <http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html>: *"Il contenuto dell'attività di edificazione del partito è piuttosto vasto e comprende una serie di compiti quali la costruzione politica, ideologica e organizzativa, la definizione dello stile e della disciplina, la lotta contro la corruzione e la costruzione del sistema"*.

⁽³³²⁾ Pareri sull'attuazione della riforma relativa alla completa separazione delle associazioni di categoria e delle camere di commercio dagli organi amministrativi, NDRC, ministero degli Affari civili et. al., 14 giugno 2019; disponibile all'indirizzo: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

⁽³³³⁾ Sezione 4 dei Pareri della NDRC.

⁽³³⁴⁾ Cfr. la relazione sulla Cina – sezione 2.3.3, pagg. 24 e 25, e punto 3), paragrafo 2, dei pareri della NDRC, secondo cui gli organi amministrativi sono incoraggiati ad avvalersi dei servizi di associazioni di categoria qualificate.

all'edificazione del partito, in modo da completare i meccanismi operativi che garantiscono la partecipazione delle organizzazioni del partito al processo decisionale sulle questioni principali e uniformare la gestione" (335). Anche l'assemblea generale dei membri incaricata di eleggere e destituire gli amministratori deve essere convocata con l'approvazione dell'organismo competente per le attività di edificazione del partito. L'influenza del governo sulle attività quotidiane dell'associazione è ulteriormente sottolineata all'articolo 36 dello statuto, che impone ai responsabili dell'associazione di "[a]derire alla leadership del partito comunista cinese, sostenere il socialismo con caratteristiche cinesi, attuare risolutamente la linea, i principi e le politiche del partito e avere buone qualità politiche". Tra i responsabili dell'associazione figurano il presidente, 23 vicepresidenti e un segretario generale. Sono inoltre nominati vicepresidenti vari rappresentanti di imprese di proprietà dello Stato. Sulla base di quanto precede, non solo la CBIA è gestita dal Consiglio di Stato, ma il governo della RPC mantiene anche il controllo sull'amministrazione dell'associazione e sui principali responsabili delle sue attività.

- (781) L'articolo 46, paragrafo 5, del suo statuto prevede inoltre che il collegio dei revisori dei conti segnali eventuali problemi esistenti nell'attività dell'associazione agli organismi competenti per le attività di edificazione del partito e ai dipartimenti di gestione del settore. Si rammenta che nella controversia DS379, nel contesto delle banche commerciali di Stato cinesi, tra le informazioni pertinenti per valutare se un'entità fosse un ente pubblico figuravano anche elementi di prova del fatto che i dirigenti erano nominati dal governo e che pertanto il PCC conservava un'influenza notevole nella loro scelta, come indicato al considerando 415.
- (782) Il rapporto tra la CBIA e il governo della RPC è ulteriormente confermato in articoli di stampa e nelle relazioni della NDRC (336). In una relazione sull'8° congresso dei membri della CBIA tenutosi a Pechino nel 2020, Zhang Chonghe, presidente del China National Light Industry Council ("CNLIC"), di cui la CBIA fa parte e da cui quest'ultima riceve direttive (337), ha evidenziato che la CBIA ha costituito "un valido ausilio per il governo" (338), ad esempio proponendo modifiche da apportare a varie politiche industriali e facendosi portavoce delle istanze delle imprese nei confronti del governo. Come nel caso della CBIA, il CNLIC è gestito dalla SASAC del Consiglio di Stato e annovera tra le sue attività la partecipazione all'elaborazione di piani e politiche industriali, la creazione di cluster e regioni industriali incentrati sull'industria leggera, "l'uniformazione dei comportamenti dell'industria" e "lo svolgimento di altri compiti affidati dal governo e dai dipartimenti competenti" (339). In effetti l'associazione stessa dichiara di essersi sempre impegnata a "servire il governo" (corsivo e grassetto aggiunti) (340).
- (783) Le stesse disposizioni si applicano alla CIAPS. Come nel caso della CBIA (cfr. considerando 779), il potere esecutivo è esercitato dal consiglio di amministrazione (articolo 21). Il governo della RPC partecipa appieno alla selezione dei candidati al consiglio di amministrazione. A norma dell'articolo 22 dello statuto della CIAPS, la commissione incaricata della selezione dei candidati comprende "rappresentanti del consiglio di amministrazione, rappresentanti del collegio dei revisori dei conti" e "rappresentanti dell'organizzazione del partito". Nel caso in cui il consiglio di amministrazione non possa riunirsi, i membri della commissione sono selezionati direttamente dall'organismo competente per le attività di edificazione del partito. Pertanto non solo la CBIA è gestita dal Consiglio di Stato, ma il governo della RPC mantiene anche il controllo sull'amministrazione dell'associazione e sui principali responsabili delle sue attività. L'articolo 46, paragrafo 5, del suo statuto prevede inoltre che il collegio dei revisori dei conti segnali eventuali problemi esistenti nell'attività dell'associazione agli organismi competenti per le attività di edificazione del partito e ai dipartimenti di gestione del settore.

(335) Cfr. la sezione 2.3.3 della relazione sulla Cina, pagg. 25 e 26, e la sezione 4 dei pareri della NDRC.

(336) Cfr. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. In particolare Xia Nong, ispettore di primo livello del dipartimento per l'Industria della commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme, ha espresso l'auspicio che la CBIA "continui a svolgere un valido ruolo di ponte e di collegamento nel contesto del nuovo modello di sviluppo della "doppia circolazione" [...]".

(337) L'elenco delle associazioni che fanno parte della CNLIC è disponibile all'indirizzo <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html>.

(338) "Aderire all'edificazione del partito per guidare l'attività dell'associazione e promuovere la trasformazione e la modernizzazione dell'industria delle batterie e lo sviluppo verde", Sohu, 31 ottobre 2020. Disponibile all'indirizzo https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

(339) Lo statuto della CNLIC è disponibile all'indirizzo <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html>.

(340) Meng Xiangfeng, assistente del presidente di CATL, e la sua delegazione durante una visita di scambio presso l'associazione", CBIA, 15 febbraio 2023. Disponibile all'indirizzo <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html>.

- (784) L'articolo 21 dello statuto della CIAPS stabilisce che i dirigenti dell'associazione devono "[a]derire alla leadership del PCC, sostenere il socialismo con caratteristiche cinesi, attuare risolutamente la linea, i principi e le politiche del partito e avere buone qualità politiche". Come nel caso della CBIA, qualora il consiglio di amministrazione non possa riunirsi, i membri della commissione sono selezionati direttamente dal principale organo preposto all'edificazione del partito. Non solo la CIAPS è gestita dal Consiglio di Stato, ma il governo della RPC mantiene anche il controllo sulla sua amministrazione e sui principali responsabili delle sue attività.
- (785) Come dimostrato al considerando 779, il governo della RPC ha istituito un sistema che garantisce che tutti gli organi di amministrazione e di gestione dell'associazione, quali il consiglio di amministrazione, il presidente, i vicepresidenti e il segretario generale, siano selezionati in modo da promuovere gli obiettivi strategici del PCC e del governo della RPC. Come già ampiamente illustrato nei considerando da 197 a 203, 704 e 705, nella RPC il contesto giuridico ed economico in cui operano i fornitori di fattori produttivi per i veicoli elettrici a batteria è caratterizzato da un forte controllo sostanziale da parte del governo. Come si evince, tra l'altro, dall'articolo 11 della costituzione, ai sensi del quale il governo esercita esplicitamente la vigilanza e il controllo anche sui settori non pubblici dell'economia (cfr. in particolare il considerando 199).
- (786) La Commissione ha inoltre accertato la presenza e l'influenza pervasiva dei membri e delle organizzazioni del PCC in diverse imprese fornitrici di batterie. Conformemente al diritto societario⁽³⁴¹⁾, non solo nelle imprese statali ma anche nelle società private "deve essere istituita un'organizzazione del partito comunista cinese incaricata di svolgere le attività del partito conformemente alla costituzione del partito comunista cinese. La società deve garantire le condizioni necessarie per lo svolgimento delle attività dell'organizzazione del partito". Inoltre i pareri del comitato centrale del PCC e del Consiglio di Stato del 2017 relativi alla creazione di un ambiente solido per lo sviluppo degli imprenditori, la promozione dell'imprenditorialità e l'incentivazione del ruolo degli imprenditori⁽³⁴²⁾ non lasciano dubbi quanto al ruolo svolto dalle organizzazioni del PCC nelle società: "Educare e guidare gli imprenditori privati affinché sostengano la leadership del partito e sostenere le attività di edificazione del partito nelle imprese. Istituire e migliorare il meccanismo di edificazione del partito nelle imprese non pubbliche, esplorare attivamente varie modalità di edificazione del partito e adoperarsi per ampliare il raggio d'azione dell'organizzazione e delle attività del partito nelle imprese non pubbliche. Consentire alle organizzazioni del partito di svolgere appieno un ruolo politico essenziale tra le masse dei lavoratori e il ruolo politico fondamentale nello sviluppo delle imprese". Infatti i membri del PCC in CATL ritengono che il loro "lavoro di edificazione del partito consista anche nel guidare lo sviluppo dell'impresa"⁽³⁴³⁾.
- (787) Il controllo esercitato dal PCC non solo sulle imprese di proprietà dello Stato ma anche sulle entità private è ulteriormente confermato da una disposizione contenuta negli "Orientamenti sul governo societario per le società quotate", imposti dalla CSRC nel 2018⁽³⁴⁴⁾, i quali all'articolo 5 stabiliscono che "nelle società quotate, conformemente alle disposizioni del diritto societario, devono essere istituite organizzazioni del partito comunista cinese per lo svolgimento delle attività del partito. Le società quotate devono garantire le condizioni necessarie per le attività delle organizzazioni del partito. Conformemente al diritto societario e ai regolamenti pertinenti e alla luce della struttura del patrimonio netto, delle proprie operazioni commerciali e di altre condizioni effettive, le società quotate poste sotto il controllo dello Stato devono integrare nel proprio statuto prescrizioni pertinenti per quanto riguarda l'attività di edificazione del partito". Ciò conferma che il PCC esercita un'influenza su tutti i tipi di società in Cina e a tal fine può avvalersi di unità preposte all'edificazione del partito all'interno delle imprese. Inoltre alcuni dei maggiori produttori di batterie in Cina (CATL, BYD e Gotion) sono quotati alla borsa di Shenzhen e sono tenuti a conformarsi agli orientamenti emanati dalla CSRC. Ciò è confermato dall'articolo 12 dello statuto di CATL, che impone alla società di "istituire un'organizzazione del partito comunista e svolgere le attività del partito conformemente alle disposizioni della costituzione del partito comunista cinese. La società garantisce le condizioni necessarie per lo svolgimento delle attività dell'organizzazione del partito"⁽³⁴⁵⁾.

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

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

⁽³⁴³⁾ Cfr. il comunicato stampa https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.

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

⁽³⁴⁵⁾ Cfr. lo statuto di CATL del maggio 2022, disponibile sul sito web di CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.

- (788) Inoltre dal dicembre 2022 Zeng Yuqun, presidente e direttore generale di CATL, è anche vicepresidente della All-China Federation of Industry and Commerce (ACFIC) ⁽³⁴⁶⁾. L'ACFIC è una camera di commercio guidata dal PCC, "il cui organo principale è costituito da imprese private e operatori economici privati" ⁽³⁴⁷⁾. In base al suo statuto, l'ACFIC si occupa di "rafforzare e migliorare l'attività ideologica e politica degli operatori economici privati" e di "guidare gli operatori economici privati affinché associno consapevolmente il proprio sviluppo individuale a quello nazionale" (articolo 1 e articolo 1, punto 2)). A norma dell'articolo 2 dello statuto, l'ACFIC è inoltre incaricata di svolgere indagini e ricerche sull'attuazione delle politiche del PCC. Il principio che guida l'associazione è quello di assistere il governo nella gestione e nel soddisfacimento delle esigenze dell'economia privata (articolo 3).
- (789) Sulla base, tra l'altro, a) del livello di controllo esercitato dal governo della RPC sulle associazioni di categoria cinesi esaminate nella presente sezione (segnatamente la CBIA e la CIAPS), b) del fatto che la maggior parte dei produttori nazionali di batterie cinesi è risultata appartenere a tali associazioni e c) del fatto che CATL, il maggiore produttore di batterie in Cina, è rappresentata alla vicepresidenza della CBIA ⁽³⁴⁸⁾ e dell'ACFIC, una camera di commercio guidata dal PCC, con il proposito dichiarato di orientare le imprese private nell'attuazione delle politiche del PCC, la Commissione ha concluso che il mercato delle batterie è dominato da diverse società gestite e controllate dallo Stato attraverso la loro partecipazione alla CBIA e alla CIAPS. Poiché è presente nella dirigenza delle associazioni e ne orienta le decisioni commerciali, il governo della RPC esercita un controllo significativo sui fornitori di batterie attraverso la loro partecipazione alla CBIA e alla CIAPS.

(2) *Caratteristiche e funzioni essenziali dei fornitori di batterie*

- (790) Il fatto che i fornitori di fattori produttivi siano organizzati in associazioni e i rapporti che essi intrattengono con il governo della RPC dimostrano come tali imprese siano investite di poteri pubblici che esse esercitano nello svolgimento di funzioni pubbliche. Anziché agire come operatori del libero mercato, i fornitori di fattori produttivi svolgono la funzione pubblica loro assegnata, che consiste nel favorire lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. I fornitori di fattori produttivi esercitano tali funzioni, con il sostegno diretto del governo della RPC, quando forniscono fattori produttivi essenziali ai produttori di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- (791) Come già illustrato nella sezione 3.1, la Commissione ha riscontrato elementi comprovanti che il governo della RPC esercita il pieno controllo sia sulla CBIA sia sulla CIAPS e sui loro membri. La Commissione ha pertanto concentrato la propria inchiesta sulle funzioni esercitate dalla CBIA, dalla CIAPS e dai rispettivi membri, che possono essere qualificate come funzioni di natura pubblica.
- (792) La CBIA è pienamente coinvolta nell'elaborazione delle politiche industriali, attraverso la formulazione di pareri e suggerimenti indirizzati al governo, e nell'attuazione del quadro legislativo e regolamentare relativo al settore delle batterie. Il capo II, articolo 6, punti 1) e 10), dello statuto della CBIA stabilisce esplicitamente che l'ambito di attività dell'associazione è quello di "[c]ontribuire a elaborare il piano di sviluppo dell'industria delle batterie e organizzarne l'attuazione [...] e promuovere l'attuazione dei piani e delle relative politiche elaborati dal governo", nonché "[e]spletare altri compiti autorizzati o affidati dal governo e dai dipartimenti competenti". A tale riguardo, la Commissione ricorda che l'attuazione dei piani non si basa su un semplice quadro indicativo ma è prescritta dalla normativa, compresa la costituzione della RPC ⁽³⁴⁹⁾.
- (793) La Commissione ha rilevato elementi di prova al riguardo sul sito web della CBIA ⁽³⁵⁰⁾. La CBIA, insieme a rappresentanti del MIIT e a imprese chiave quali CATL e Sunwoda, un altro piccolo produttore di batterie cinesi, ha partecipato a una riunione di discussione indetta per formulare il "14° piano quinquennale di sviluppo dell'industria delle batterie" ⁽³⁵¹⁾ e proporre revisioni riguardo, tra l'altro, alle politiche industriali, ai mercati di

⁽³⁴⁶⁾ "Zeng Yuqun, presidente di CATL, è stato eletto nuovo vicepresidente della All-China Federation of Industry and Commerce", The Paper, 13 dicembre 2022. Disponibile all'indirizzo <https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html>.

⁽³⁴⁷⁾ Cfr. lo statuto dell'ACFIC, disponibile all'indirizzo <https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/>.

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

⁽³⁴⁹⁾ Relazione sulla Cina – capitolo 4.3.1, pag. 93, e articoli 62, 67 e 89 della costituzione della Repubblica popolare cinese, disponibili all'indirizzo https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

⁽³⁵⁰⁾ Cfr. "La China Battery Industry Association organizza un tavolo di discussione sulla formulazione del '14° piano quinquennale di sviluppo dell'industria delle batterie", China Battery Industry Association, 23 agosto 2021. Disponibile all'indirizzo <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html>.

⁽³⁵¹⁾ Successivamente perfezionato come "14° piano quinquennale per lo sviluppo dello stoccaggio delle nuove energie". Disponibile all'indirizzo <https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf>.

consumo nazionale ed esteri e allo sviluppo verde. Secondo quanto riportato sul sito web della CBIA, il gruppo di lavoro e il MIIT hanno collaborato strettamente alla preparazione del piano, *"affinché esso possa diventare un documento di orientamento in grado di guidare l'industria ed essere di ausilio al governo e alle imprese"*.

- (794) È stato inoltre rilevato che alla CBIA è conferito il potere straordinario di *"rafforzare la disciplina nel settore"* e di regolamentare le attività dell'associazione, dell'industria e dei membri, nonché di coordinare le relazioni con i membri ⁽³⁵²⁾. Il rafforzamento dell'autodisciplina nel settore e il comportamento sul mercato corrispondono a istruzioni specifiche previste da diversi piani nazionali, come indicato ai considerando 747 e 748. L'articolo 11 dello statuto della CBIA prevede che i membri rispettino le norme e attuino le delibere dell'associazione.
- (795) Oltre agli elementi di prova contenuti nello statuto della CBIA, nella presentazione dell'associazione, disponibile sul suo sito web, si legge che il suo scopo è quello di *"riflettere le istanze delle imprese e delle industrie, regolamentare il comportamento delle imprese e delle industrie, salvaguardare i diritti e gli interessi legittimi dei suoi membri, attuare le politiche e le leggi nazionali, promuovere il miglioramento continuo dell'economia e del livello tecnologico e gestionale dell'intero settore e promuovere lo sviluppo dell'intero settore, [...] promuovere il mercato per l'industria [...] e coordinare le problematiche relative alle attività di produzione, vendita ed esportazione delle imprese"* ⁽³⁵³⁾. Secondo il programma della CBIA ⁽³⁵⁴⁾, la missione dell'associazione è *"mettersi completamente al servizio delle esigenze dei membri, dello sviluppo industriale e della governance"*, mentre l'obiettivo è *"creare un'associazione di prim'ordine che guidi lo sviluppo dell'industria globale delle batterie"*. Ai sensi dell'articolo 2 dello statuto, l'associazione deve peraltro fungere da ponte tra i suoi membri e la pubblica amministrazione. Ai sensi dell'articolo 10, punto 2), dello statuto della CBIA, i membri controllano anche l'operato dell'associazione.
- (796) LA CIAPS è un'altra associazione costituita da imprese e istituti collegati all'industria delle batterie. L'associazione ha lo scopo non solo di mettersi al servizio dei suoi membri ma anche di aiutarli ad espandersi sul mercato nazionale e sui mercati esteri, nonché di promuovere in generale il progresso tecnologico e lo sviluppo industriale del settore. Analogamente alla CBIA, l'articolo 3 dello statuto della CIAPS ⁽³⁵⁵⁾ prevede che l'associazione aderisca alla leadership del partito comunista cinese, rispetti le politiche nazionali e svolga le attività del partito. La CIAPS ha anche il compito di rivolgere raccomandazioni ai dipartimenti governativi per quanto riguarda l'elaborazione delle politiche e della normativa applicabili all'industria delle batterie (articolo 6, punto 1)) e di fungere da tramite nei rapporti con il governo trasmettendo a quest'ultimo le istanze dei propri membri e assistendo i membri nell'attuazione delle politiche statali (articolo 6, punto 1)), organizzare l'elaborazione di norme e regolamenti per il settore, *"assistere il governo nella regolamentazione dei comportamenti sul mercato, espandere i mercati per i membri, creare condizioni propizie per un contesto esterno di concorrenza leale e ordinata"* e salvaguardare gli interessi sia dei suoi membri sia dell'industria (articolo 6, punto 3)). Infine l'articolo 6, punto 14), stabilisce che l'associazione *"esplet[ta] compiti assegnati dai dipartimenti governativi e svolg[e] altre attività a favore del settore"*. I membri che partecipano alla CIAPS hanno anche il potere di controllare l'operato dell'associazione (articolo 10).
- (797) Inoltre lo statuto della CIAPS impone determinati obblighi ai suoi membri, come previsto dall'articolo 11, ai sensi del quale i membri sono tenuti a *"rispettare lo statuto e i vari regolamenti dell'associazione e attuare le delibere dell'associazione"*.
- (798) Pertanto la CIAPS non solo svolge un ruolo consultivo nei confronti del governo e funge da facilitatore tra il governo della RPC e i membri dell'associazione, ma è anche investita di poteri straordinari per quanto riguarda la regolamentazione dei comportamenti posti in atto sul mercato dai suoi membri e da altri soggetti attivi nel settore delle batterie. Lo statuto della Shenzhen Battery Industry Association (SBIA), di cui fa parte Sunwoda, contiene disposizioni analoghe sui comportamenti di mercato dei propri operatori e sul meccanismo di fissazione dei prezzi. La SBIA è gestita dal governo di Shenzhen e svolge esplicitamente un ruolo di coordinamento in caso di controversie tariffarie tra i suoi membri. In particolare lo statuto della SBIA stabilisce quanto segue: *"[s]otto la guida del dipartimento responsabile per la gestione dei prezzi, controllare la fissazione di prodotti o servizi all'interno del settore, coordinare le controversie tariffarie tra i membri e mantenere una concorrenza equa"* ⁽³⁵⁶⁾.

⁽³⁵²⁾ Cfr. l'articolo 6, punto 8), dello statuto della CBIA.

⁽³⁵³⁾ Disponibile all'indirizzo <http://www.chinabattery.org/detail/1101.html>.

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

⁽³⁵⁵⁾ Disponibile all'indirizzo <https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html>.

⁽³⁵⁶⁾ Cfr. articolo 8, punto 8), dello statuto della SBIA, disponibile all'indirizzo: <http://www.szbattery.org/bylaws.html>.

- (799) Come nel caso della CBIA, i membri della CIAPS sono investiti di poteri pubblici nel senso che possono, singolarmente e collettivamente, influenzare l'associazione e prendere decisioni per conto di essa, espletare compiti o funzioni per conto del governo ai fini dello sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tali associazioni esercitano anche funzioni pubbliche in quanto il loro ruolo consiste nell'attuare le politiche del governo della RPC volte ad assicurare la disponibilità di batterie e materie prime a prezzi contenuti per lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria e nel vigilare sul pieno rispetto di tali politiche da parte di tutti i fornitori pertinenti. Alla luce di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che la CIAPS e i suoi membri fossero "organismi pubblici" ai sensi dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.
- (800) La Commissione ha inoltre valutato se i singoli fornitori di batterie, e in particolare CATL, un importante operatore sul mercato interno cinese, siano titolari di poteri pubblici e li esercitino nello svolgimento di funzioni pubbliche. È comprovato che i fornitori di batterie rispettano e attuano gli obiettivi strategici del governo della RPC di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i), e svolgono pertanto funzioni pubbliche.
- (801) Il ruolo di ente pubblico che esercita funzioni pubbliche è chiaramente dimostrato dal comportamento di CATL nel mercato delle batterie e dei veicoli elettrici a batteria, ove la società ha creato una rete di joint venture strategiche con le seguenti imprese statali: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive e, più di recente, BAIC⁽³⁵⁷⁾. Tali partenariati dimostrano l'esistenza di stretti legami con l'amministrazione pubblica, che non soltanto contribuiscono a consolidare la posizione di CATL ma vanno anche a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, in quanto garantiscono che questi produttori di veicoli elettrici a batteria possano contare su forniture stabili da parte di un membro del consiglio esecutivo della CBIA⁽³⁵⁸⁾. Nello stesso spirito, CATL ha anche firmato un accordo di joint venture con il gruppo Geely⁽³⁵⁹⁾ che mira a garantire un "approvvigionamento stabile" e a "ridurre il prezzo di acquisto dei componenti e, di conseguenza, aumentare la competitività delle auto elettriche". Ciò dimostra che tali dinamiche non riguardano unicamente i produttori di veicoli elettrici a batteria di proprietà dello Stato ma influenzano anche il comportamento delle imprese private.
- (802) Per quanto riguarda le operazioni con società collegate, la Commissione ha appurato che l'articolo 46 dello statuto di CATL stabilisce che le operazioni tra la società e le sue parti collegate possono essere esentate dall'obbligo di essere sottoposte alla delibera dell'assemblea degli azionisti quando [...] la "fissazione dei prezzi delle operazioni con parti collegate è stabilita dallo Stato"⁽³⁶⁰⁾. Una disposizione analoga è contenuta nel relativo sistema di gestione delle transazioni di CATL (articolo 22)⁽³⁶¹⁾. La Commissione ha ritenuto che tale disposizione non sarebbe per alcun motivo necessaria se in questo settore non esistessero casi in cui i prezzi sono fissati dallo Stato, in particolare per quanto concerne l'acquisto/la vendita di materie prime e/o batterie. Tenuto conto dei suddetti accordi di joint venture conclusi tra CATL e produttori statali di veicoli elettrici a batteria, dell'esistenza di joint venture tra CATL e i due produttori non integrati inseriti nel campione e del fatto che un'ampia quota delle batterie acquistate dai gruppi Geely e SAIC proviene da CATL, è evidente che il governo della RPC svolge un ruolo fondamentale nel meccanismo di fissazione dei prezzi relativo alle batterie fornite all'industria dei veicoli elettrici a batteria e che CATL esercita poteri pubblici nello svolgimento delle sue funzioni.

⁽³⁵⁷⁾ "FAW/CATL hanno creato una nuova società, Ningde, un marchio popolare, riunendo sei imprese partner statali", Sohu, 26 aprile 2024. Disponibile all'indirizzo https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

⁽³⁵⁸⁾ Per quanto riguarda SAIC, cfr. CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II, Gasgoo, 22 giugno 2021. Disponibile all'indirizzo: <https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html>

Cfr. ultimo paragrafo: "Tale accordo consente loro di avviare discussioni su un'ampia gamma di tematiche, tra cui lo sviluppo congiunto, la stabilità dell'approvvigionamento [...]".

Per quanto riguarda FAW, cfr. China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL, Yicai, 28 febbraio 2019, disponibile all'indirizzo <https://www.yicai.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl>: "Per quanto riguarda FAW, l'accordo potrebbe garantire un flusso stabile di forniture di unità di alimentazione a un prezzo competitivo".

Per quanto riguarda GAC, cfr. GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures, GAC Group, 19 luglio 2018. Disponibile all'indirizzo <https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931>: "Per quanto riguarda GAC, questa cooperazione garantirà un approvvigionamento stabile di componenti essenziali per i veicoli alimentati da energie nuove, ridurrà ulteriormente i costi di approvvigionamento e migliorerà la competitività della società sul mercato".

⁽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) Essendo il maggiore produttore di batterie in Cina e detenendo il 52 % del mercato interno delle batterie ⁽³⁶²⁾, CATL è anche ampiamente presente nei piani nazionali e locali, in particolare nelle province di Guizhou e Fujian. Nella provincia di Guizhou CATL ha sottoscritto diversi accordi di cooperazione con l'amministrazione locale, come illustrato al considerando 730. Inoltre la creazione del Centro nazionale di ricerca ingegneristica sulle tecnologie di stoccaggio elettrochimico di CATL riflette uno dei compiti principali previsti nel piano d'azione sulle batterie 2017 ⁽³⁶³⁾ (considerando 729). CATL, *"quale struttura portante dello sviluppo dell'industria cinese delle batterie al litio [...], ha preso l'iniziativa e ha istituito congiuntamente il Centro nazionale di ricerca ingegneristica sulle tecnologie di stoccaggio elettrochimico"* ⁽³⁶⁴⁾. Il centro di ricerca comprende sei università, tra cui l'università di Tsinghua e l'università di Xiamen, due unità di ricerca scientifica ossia il China Electric Power Research Institute e il China Automotive Technology R&D Center e sette imprese a monte e a valle tra cui Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Le unità di ricerca scientifica e Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd sono tutte imprese di proprietà dello Stato.
- (804) Il Centro nazionale di ricerca ingegneristica sulle tecnologie di stoccaggio elettrochimico è uno degli esempi più recenti dello svolgimento, da parte di CATL, di compiti essenziali a livello nazionale. Ad esempio nella relazione di CATL sulla responsabilità sociale d'impresa del 2019, la società sottolinea, tra i principali risultati raggiunti nel 2016, di avere *"espletato compiti specifici nel settore R&S sia per quanto riguarda i veicoli alimentati da energie nuove sia per quanto riguarda la rete intelligente nell'ambito del piano nazionale per le attività fondamentali di R&S nel quadro del 13° piano quinquennale; fondato CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd.; creato un gruppo di esperti accademici; costituito Jiangsu CATL Technology Co., Ltd"* ⁽³⁶⁵⁾.
- (805) Oltre alla cooperazione con le imprese di proprietà dello Stato e allo svolgimento di compiti fondamentali a livello nazionale, la Commissione ha constatato che nel 2023 CATL ha iniziato a offrire sconti sui prezzi, il che ha indotto altri operatori a seguire il suo esempio al fine di mantenere la propria quota di mercato. In base alle informazioni disponibili online, CATL ha fornito carbonato di litio ai produttori di automobili a 200 000 CNY/tonnellata (un prezzo inferiore a quello di mercato, che è circa 470 000 CNY/tonnellata) al fine di fidelizzare alcuni clienti, ossia Li Auto, NIO, Huawei e Zeekr, uno dei marchi commercializzati dal gruppo Geely ⁽³⁶⁶⁾. Il programma preferenziale di CATL è rivolto ad alcune imprese "strategiche", che hanno l'obbligo di acquistare l'80 % delle loro batterie da CATL nei tre anni successivi ⁽³⁶⁷⁾. Nel luglio 2023 il produttore di batterie avrebbe anche chiesto ai fornitori di materiali catodici di offrire uno sconto compreso tra il 5 % e il 10 % nel fissare i prezzi del carbonato di litio ⁽³⁶⁸⁾. Per stare al passo con CATL, altri produttori di batterie hanno avviato una riduzione analoga ⁽³⁶⁹⁾. Lo sconto offerto da CATL è stato confermato dagli elementi di prova riscontrati presso i produttori del gruppo Geely inseriti nel campione che sono stati sottoposti a verifica. In effetti durante il periodo dell'inchiesta si è rilevato che i modelli prodotti dal marchio Zeekr erano soggetti a un margine di sovvenzione più elevato per le batterie rispetto ad altri produttori.
- (806) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha ulteriormente esaminato se il fatto che i fornitori di batterie fossero investiti di poteri pubblici e fossero considerati "enti pubblici" abbia avuto un impatto sui prezzi per i produttori nazionali di veicoli elettrici a batteria cinesi.

⁽³⁶²⁾ Relazione Rhodium, pag. 42.

⁽³⁶³⁾ Cfr. la sezione III, punto 1), del piano d'azione sulle batterie 2017.

⁽³⁶⁴⁾ "La grandiosa cerimonia di premiazione del Centro nazionale di ricerca ingegneristica sulle tecnologie di stoccaggio elettrochimico si è tenuta presso CATL", CATL, 22 gennaio 2019. Disponibile all'indirizzo: <https://www.catl.com/news/4041.html>.

⁽³⁶⁵⁾ Cfr. pagina 10 della relazione sulla responsabilità sociale d'impresa di CATL del 2019, disponibile all'indirizzo <https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf>.

⁽³⁶⁶⁾ Cfr. *CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers*, DigTimes Asia, 20 febbraio 2023. Disponibile all'indirizzo: <https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html>.

⁽³⁶⁷⁾ Ibidem.

⁽³⁶⁸⁾ Cfr. *CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices*, CnEVPost, 20 luglio 2023. Disponibile all'indirizzo: <https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/>.

⁽³⁶⁹⁾ Cfr. "CATL avvia un piano di 'sconti sul minerale di litio' per le società automobilistiche, dando inizio a una guerra dei prezzi nel settore delle batterie", 36kr, 17 febbraio 2023. Disponibile all'indirizzo <https://36kr.com/p/2135430109806721>.

- (807) Nel considerando 798 la Commissione ha concluso che tanto la CBIA quanto la CIAPS, in virtù dei poteri pubblici ad esse conferiti, potevano regolamentare e indirizzare i comportamenti economici dei propri membri a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Nel caso della CBIA, l'associazione ha il potere di "rafforzare l'autodisciplina del settore" e di "regolamentare l'associazione, l'industria e il comportamento dei membri" ⁽³⁷⁰⁾. Al fine di aiutare i suoi membri a rafforzare le proprie "capacità nell'economia reale", l'associazione provvede alla creazione di una piattaforma di servizi finanziari "per aiutare l'economia reale" ⁽³⁷¹⁾. La CBIA ha anche il potere e il compito di "coordinare le problematiche relative alle attività di produzione, vendita ed esportazione delle imprese" ⁽³⁷²⁾. Tale sistema è conforme alle disposizioni della comunicazione sull'industria delle batterie, menzionata al considerando 748, che stabilisce che i comportamenti degli operatori del settore delle batterie a monte e a valle devono essere controllati e regolamentati di conseguenza. Come già illustrato al considerando 748, la comunicazione sull'industria delle batterie dà istruzione alle autorità statali di "rafforzare la vigilanza ed esaminare e gestire in maniera rigorosa le pratiche di accaparramento, l'aumento artificiale dei prezzi, la concorrenza sleale e altri comportamenti a monte e a valle dell'industria delle batterie al litio, in modo da mantenere l'ordine sul mercato" ⁽³⁷³⁾. Tale ruolo è attribuito intrinsecamente a tutti gli enti pubblici, e dunque anche alle associazioni CBIA e CIAPS o ai loro membri.
- (808) Dato che alle associazioni di categoria in questione e ai loro membri sono conferiti poteri per quanto riguarda i meccanismi di fissazione dei prezzi, la Commissione ha esaminato l'effetto del controllo statale sulle associazioni di categoria in termini di batterie e litio/litio-ferro-fosfato.
- (809) Come già illustrato nella sezione 3.7.2.1.1, lettera i), il governo della RPC ha istituito una rete di associazioni di categoria i cui membri sono investiti di poteri pubblici ed esercitano funzioni pubbliche, in particolare in virtù del potere di controllare l'associazione di cui fanno parte, che a sua volta è investita del potere di esercitare funzioni pubbliche. Tale constatazione si basa in particolare sull'influenza che associazioni quali la CBIA e la CIAPS esercitano sul quadro legislativo, regolamentare e normativo in vigore nella RPC. Per tutte le associazioni e i loro membri, la Commissione ha rilevato che tali poteri non si limitano all'elaborazione di politiche e leggi, ma comprendono anche il rafforzamento dell'autodisciplina nel settore, laddove le associazioni regolamentano il comportamento dei loro membri, e si estendono alla fissazione dei prezzi delle materie prime e all'orientamento dei comportamenti di mercato delle società nella RPC.
- (810) Come indicato nella sezione 3.3.1.2, a seguito dell'omessa collaborazione del governo della RPC, la Commissione non ha ricevuto risposte al questionario da nessun fornitore indipendente di batterie, né informazioni relative al mercato cinese delle batterie, ad esempio riguardo alla sua struttura, all'assetto proprietario dei suoi operatori economici o al livello dei prezzi. Inoltre, sebbene fosse stata contattata da due dei gruppi inseriti nel campione con i quali aveva costituito joint venture, CATL si è rifiutata di rispondere al questionario e pertanto la Commissione non ha potuto disporre di informazioni essenziali per valutare la situazione di CATL sulla base dei suoi dati.
- (811) Come si indica nella sezione 3.3.2.3, inoltre, in assenza di informazioni verificabili fornite dal gruppo SAIC, la Commissione ha avuto a disposizione soltanto una serie limitata di informazioni riguardanti esclusivamente il gruppo Geely. Considerando la quota assai inferiore, rispetto al gruppo SAIC, che questa società detiene sul mercato cinese per le vendite di veicoli elettrici a batteria e di conseguenza il volume inferiore di acquisti di batterie, tali informazioni non sono state considerate di per sé sufficienti per trarre conclusioni significative in merito all'effetto che il controllo governativo sull'associazione dell'industria delle batterie elettriche esercita sui prezzi delle batterie applicati ai produttori di veicoli elettrici a batteria. La Commissione pertanto si è dovuta basare su altri dati disponibili.
- (812) I dati su cui si è basata la Commissione consistevano in informazioni pubblicamente disponibili, come informazioni sull'andamento del mercato comunicate da BMI ⁽³⁷⁴⁾, informazioni sul principale operatore presente nel mercato cinese delle batterie, CATL, informazioni verificate sugli acquisti relative al gruppo Geely e alcune informazioni verificate relative a un fornitore di batterie collegato al gruppo SAIC.

⁽³⁷⁰⁾ Articolo 6, punto 8), dello statuto della CBIA.

⁽³⁷¹⁾ Articolo 6, punto 6), dello statuto della CBIA.

⁽³⁷²⁾ Cfr. la presentazione della CBIA.

⁽³⁷³⁾ Ibidem.

⁽³⁷⁴⁾ Agenzia che comunica dati e pubblica informazioni sull'andamento del mercato per la catena di approvvigionamento delle batterie agli ioni di litio per veicoli elettrici, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

- (813) I dati BMI presentano valutazioni mensili dei prezzi delle celle di batterie agli ioni di litio per i mercati cinese, europeo, asiatico (esclusa la RPC) e nordamericano, espresse su base franco fabbrica. Per quanto riguarda il periodo dell'inchiesta, ne risulta che nei mercati dell'UE, dell'America del Nord o dell'Asia il prezzo franco fabbrica delle celle nichel-manganese-cobalto per kWh era superiore di una percentuale compresa fra il 10 % e il 30 % rispetto al mercato cinese, indipendentemente dalle specifiche sostanze chimiche di nichel-manganese-cobalto (111, 523, 622 o 811). In mancanza di una valutazione pubblicamente disponibile per i prezzi delle celle al litio-ferro-fosfato, e data l'omessa collaborazione da parte del governo della RPC, si è ritenuto che la differenza di prezzo tra il mercato cinese e gli altri mercati vigesse anche per le celle al litio-ferro-fosfato. Per valutare tale confronto, si consideri che nel 2022 e nel 2023 la quota dei produttori cinesi di batterie nei mercati dell'UE e dell'America settentrionale ha superato il 60 %⁽³⁷⁵⁾; si può quindi concludere che i produttori cinesi di batterie determinano i prezzi su tali mercati. Se da un lato tale confronto dimostra che i prezzi sui mercati non cinesi sono sistematicamente più elevati, dall'altro la Commissione ha ritenuto che tale analisi abbia carattere prudenziale: infatti le quotazioni dei prezzi sono state effettuate a livello franco fabbrica, e quindi i costi di spedizione dalla RPC verso tali mercati non sono stati presi in considerazione. Se si includessero i costi di spedizione, data la quota detenuta dai produttori cinesi di batterie su tali mercati, la differenza di prezzo sarebbe ancora più elevata.
- (814) Per quanto riguarda CATL, in mancanza di dati più precisi la Commissione ha analizzato le relazioni annuali di CATL per il periodo 2021-2022⁽³⁷⁶⁾. Le relazioni hanno evidenziato un deterioramento della redditività sul mercato interno cinese, compensato dai maggiori profitti registrati sul versante delle esportazioni. Sebbene la società abbia dichiarato elevati margini di profitto lordo sul mercato interno e sul mercato estero delle batterie nel dicembre 2021, questa tendenza si è invertita nel giugno 2022, quando la società ha iniziato a perdere redditività sul mercato interno cinese, accrescendo però il margine di profitto sul versante delle esportazioni. Data la mancanza di collaborazione da parte di CATL (concretizzatasi nell'omessa collaborazione del governo della RPC o nel rifiuto di CATL di rispondere al questionario nella sua qualità di fornitore collegato di batterie a due gruppi inseriti nel campione), la Commissione si è basata sui dati disponibili e ha dedotto che il calo di redditività sul mercato interno cinese delle batterie rispecchiava le politiche governative volte a fornire batterie ai produttori di veicoli elettrici a batteria sul mercato interno per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. I mercati di esportazione al contrario non sono stati interessati da tali politiche; pertanto la redditività è rimasta stabile ed è persino aumentata a seguito dei prezzi più elevati offerti da CATL su tali mercati. Ciò dimostra chiaramente che CATL non è stata in grado di massimizzare i propri profitti in Cina, né di prendere decisioni commerciali razionali come normale operatore di mercato operante in un'economia di mercato aperta. Al contrario CATL è stata costretta dalle politiche del governo della RPC a fornire batterie a prezzi inferiori all'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria, e ha potuto raggiungere un normale livello di profitto solo sulle esportazioni di batterie, i cui prezzi non erano inquinati dalle politiche generali del governo della RPC a favore dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tale prassi è confermata anche dalle disposizioni contenute negli statuti della CATL e nel relativo sistema di gestione delle transazioni, come si illustra al considerando 801; secondo tali disposizioni i prezzi di qualsiasi tipo di transazione con entità collegate sono fissati dallo Stato.
- (815) Il gruppo Geely acquistava le batterie da fornitori indipendenti e collegati attraverso proprie entità, sotto forma di pacchi e moduli. Data l'esistenza di joint venture tra il gruppo Geely e CATL, queste due società sono state considerate collegate nel quadro del presente procedimento. Su tale base la Commissione ha stabilito che la maggior parte degli acquisti è stata effettuata da società collegate.
- (816) Durante il periodo dell'inchiesta i fornitori collegati di batterie dei gruppi SAIC e Geely vendevano anche batterie per l'esportazione. La Commissione ha stabilito che queste esportazioni sono state effettuate a prezzi più elevati (su base kWh) rispetto al prezzo pagato dal gruppo Geely a fornitori indipendenti. La Commissione ha stabilito inoltre che i fornitori collegati di batterie dei gruppi SAIC e Geely esportavano le stesse batterie a un prezzo notevolmente superiore a quello praticato sul mercato interno. A seconda dei modelli la differenza di prezzo superava il 25 %, e ciò indica politiche dei prezzi diverse a seconda della destinazione delle batterie, a sostegno delle risultanze di cui al considerando 813.

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

⁽³⁷⁶⁾ Relazione annuale CATL per il 2022, pagg. 17 e 18, e relazione semestrale CATL 2023, pagg. 15 e 148.

(817) Sulla base di quanto precede la Commissione ha concluso che il controllo governativo sulle associazioni dell'industria delle batterie elettriche e sui loro membri comporta un trattamento preferenziale per i produttori nazionali di veicoli elettrici a batteria. Più concretamente i produttori di batterie praticano ai produttori di veicoli elettrici a batteria sul mercato interno prezzi inferiori rispetto a quelli praticati sui mercati di esportazione. Di conseguenza la Commissione ha concluso che i produttori di batterie, che agiscono in qualità di enti pubblici, hanno attuato politiche nazionali volte a fornire batterie ai produttori nazionali di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

(3) *Conclusioni*

(818) Sulla base delle informazioni analizzate in precedenza, la Commissione ha ritenuto che le società che forniscono batterie siano investite di poteri pubblici ed esercitino funzioni pubbliche, in quanto attuano le politiche del governo della RPC di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i), e non possono agire secondo i principi del libero mercato al fine di massimizzare i propri profitti. Decisioni e gestione di queste società, chiaramente influenzate dalle politiche del governo della RPC, sono volte a fornire batterie a prezzi inferiori per lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, nonché a seguire gli orientamenti sugli obiettivi di produzione, che pertanto non si possono considerare espressione di un comportamento privato in un'economia di libero mercato. Gli elementi di prova riscontrati per il comportamento in materia di fissazione dei prezzi adottato sul mercato di esportazione rispetto a quello adottato sul mercato interno confermano ulteriormente che i produttori di batterie in Cina rispettano le politiche del governo della RPC piuttosto che i principi del libero mercato.

(819) Inoltre, considerando le funzioni svolte dalle associazioni di categoria cinesi di cui i fornitori di batterie facevano parte (ossia la CBIA e la CIAPS) e l'influenza pervasiva del governo della RPC sulle associazioni, nonché i poteri che i membri di tali associazioni hanno acquisito partecipando alle associazioni stesse, la Commissione ha concluso che la partecipazione alla CBIA e alla CIAPS ha conferito ai membri poteri pubblici, nel senso che i membri hanno il potere, individualmente e collettivamente, di influenzare l'associazione e di prendere decisioni per suo conto, di svolgere compiti o funzioni per conto del governo al fine di sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tali associazioni esercitano anche funzioni pubbliche in quanto il loro ruolo consiste nell'attuare le politiche del governo della RPC, volte ad assicurare la disponibilità di batterie a prezzi contenuti a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, e nel vigilare sul pieno rispetto di tali politiche da parte di tutti i fornitori pertinenti. A causa dei piani del governo della RPC e di tutti questi rigorosi meccanismi di controllo e supervisione che disciplinano le associazioni, gli atti di tali associazioni, dei loro membri e degli altri fornitori sono di fatto atti del governo della RPC.

(820) Le caratteristiche del mercato interno cinese e i meccanismi di fissazione dei prezzi applicati e monitorati dalle associazioni dei produttori di batterie, dai loro membri e dai fornitori di batterie e di litio-ferro-fosfato confermano ulteriormente la conclusione secondo cui tutti questi soggetti sono investiti di poteri pubblici ed esercitano funzioni pubbliche. In particolare il governo della RPC ha creato un contesto in cui batterie e litio-ferro-fosfato sarebbero forniti ai produttori di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

(821) Su tale base la Commissione ha concluso che i fornitori di batterie sono considerati enti pubblici ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), del regolamento di base.

(b) Fornitori di batterie che agiscono in qualità di enti privati su incarico o per ordine del governo della RPC

(822) In alternativa, anche se i produttori di batterie non si dovessero considerare enti pubblici ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), del regolamento di base, la Commissione ha stabilito, sulla base delle informazioni illustrate nella presente sezione, che essi si dovrebbero considerare investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base, per le ragioni illustrate di seguito. Pertanto la loro condotta sarebbe in ogni caso attribuita al governo della RPC.

(823) L'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), secondo trattino, del regolamento di base afferma che vi è un contributo finanziario se una pubblica amministrazione: "incarica o dà ordine a un ente privato di svolgere una o più delle funzioni illustrate nei punti i), ii) e iii), che di norma spettano alla pubblica amministrazione, e l'attività svolta non differisca in sostanza dalla prassi della pubblica amministrazione". Il tipo di funzioni descritte all'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iii), del regolamento di base si realizza quando "la pubblica amministrazione fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni [...]". Queste disposizioni rispecchiano l'articolo 1.1, lettera a), punto 1), punti iii) e iv), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative e dovrebbero essere interpretate e applicate alla luce della pertinente giurisprudenza dell'OMC.

- (824) Nella controversia *US – Export Restraints*, il panel dell'OMC ha stabilito che il significato ordinario dei due termini "incaricare" e "dare ordine" di cui all'articolo 1.1, lettera a), punto 1), punto iv), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative, richiede che l'intervento della pubblica amministrazione integri un concetto di delega (nel caso dell'incarico) o di imposizione (nel caso dell'ordine). Il panel ha respinto l'argomentazione di "causa ed effetto" formulata dagli Stati Uniti e ha chiesto un intervento esplicito e positivo di delega o di imposizione. In un procedimento successivo (*US – Countervailing duties on DRAMS*) l'organo di appello ha tuttavia sostenuto che la sostituzione dei termini "incarichi" e "dia ordine" con i termini "deleghi" e "imponga" è una norma troppo rigida. Secondo l'organo d'appello, un "incarico" si verifica quando un governo conferisce una responsabilità a un organismo privato e un "ordine" si riferisce a situazioni in cui il governo esercita la sua autorità su un organismo privato. In entrambi i casi, il governo ricorre a un ente privato quale sostituto che eroga il contributo finanziario, e "nella maggior parte dei casi ci si aspetterebbe che un incarico o un ordine dati a un organismo privato comportino una qualche forma di minaccia o di incentivo".
- (825) L'articolo 1.1, lettera a), punto 1), punto iv), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative non consente al contempo ai membri di istituire misure compensative sui prodotti "quando il governo si limita a esercitare i suoi poteri normativi generali" o quando il suo intervento "può avere o non avere un risultato particolare, semplicemente in funzione di determinate circostanze fattuali e dell'esercizio della libera scelta da parte degli attori operanti in tale mercato". L'incarico e l'ordine implicano invece "un ruolo del governo più attivo rispetto a semplici atti di incentivazione". Inoltre, l'OMC non ha ritenuto che il fatto di "lasciare una certa discrezionalità a un ente privato sia necessariamente in contrasto con il fatto di incaricare o dare ordine al medesimo ente privato [...]. Anche se possono sussistere casi in cui l'ampiezza della discrezionalità lasciata all'ente privato è tale da rendere impossibile stabilire con certezza che tale ente privato è stato incaricato o ha ricevuto un ordine (di svolgere un particolare compito), si tratta di una questione fattuale/probatoria da affrontare caso per caso". Conformemente a tali decisioni dell'OMC, non tutte le misure governative suscettibili di conferire vantaggi equivalgono a un contributo finanziario ai sensi dell'articolo 3 del regolamento di base e dell'articolo 1.1, lettera a), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.
- (826) In sintesi le pertinenti decisioni dell'OMC prevedono quanto si indica in appresso.
- i. Per accertare l'esistenza di un "contributo finanziario" a norma dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative occorre concentrarsi sulla natura dell'intervento governativo, piuttosto che sugli effetti o sui risultati di tale intervento. In altri termini, è ampiamente riconosciuto che i governi intervengono nel mercato come autorità di regolamentazione e, così facendo, provocano effetti sul mercato e sui relativi operatori. In questo senso, ad esempio, un governo può istituire legittimamente tasse all'esportazione intese a generare entrate nel caso di un prodotto di base molto competitivo sui mercati internazionali. Per contro, non è legittima l'imposizione di restrizioni all'esportazione quando appare evidente che l'uso di tale strumento, in combinazione con altri meccanismi intesi a trattenere i prodotti di base sul mercato interno e a costringere i fornitori a vendere a prezzi inferiori a quelli di mercato, rientra in un sistema più ampio elaborato dal governo per sostenere una particolare industria o una serie di industrie e rafforzarne la competitività. Quindi, la natura dell'intervento governativo, tenendo conto del relativo contesto, oggetto e scopo, è pertinente nella valutazione dell'elemento del "contributo finanziario";
 - ii. "l'incarico" o "l'ordine" comporterebbero un intervento esplicito e positivo destinato a una parte particolare in relazione a un'attività o un compito particolare, diversamente dalla situazione in cui un governo interviene nel mercato in una qualche forma e l'intervento può avere o non avere un particolare risultato in funzione delle circostanze fattuali e dell'esercizio della libera scelta da parte degli attori operanti in tale mercato. In ultima analisi, la questione fondamentale all'origine dei concetti di incarico od ordine è se la condotta in esame, ossia il contributo finanziario sotto forma di fornitura di merci per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, si possa attribuire al governo o rientri comunque nell'esercizio della libera scelta degli operatori privati alla luce di considerazioni di mercato, come ad esempio restrizioni normative;
 - iii. l'articolo 1.1, lettera a), punto 1), punto iv), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative è, in sostanza, una disposizione antielusione e pertanto la constatazione di un incarico o di un ordine implica che il governo conferisca una responsabilità a un ente privato o eserciti la propria autorità su quest'ultimo affinché eroghi un contributo finanziario. Nella maggior parte dei casi, ci si aspetterebbe che un incarico o un ordine dati a un ente privato comportino una qualche forma di minaccia o incentivo, che a sua volta potrebbe fungere da elemento di prova di un incarico o di un ordine. È probabile però che, per esercitare la propria autorità su un ente privato, i governi dispongano di altri mezzi che in alcuni casi possono essere "più sottili" di un'imposizione o non comportare lo stesso grado di coercizione;

iv. deve esistere un "nesso dimostrabile" tra l'intervento del governo e la condotta dell'ente privato. Non esiste motivo per cui l'analisi di un incarico o un ordine di una pubblica amministrazione non si debba fondare su elementi di prova circostanziali (quali atti impliciti e informali di delega o imposizione), purché siano probanti e validi. A tale proposito, l'elemento di prova dell'intenzione del governo di sostenere l'industria a valle (ad esempio, mediante politiche dichiarate pubblicamente o decisioni del governo, o altri interventi governativi) o l'esistenza di altre misure governative che garantiscono un particolare risultato sul mercato (ad esempio, una restrizione alle esportazioni associata a una misura che impedisce agli operatori soggetti a tale restrizione di mantenere scorte dei propri prodotti o la regolamentazione dei prezzi da parte del governo al fine di mantenere bassi i prezzi praticati sul mercato interno per il prodotto in esame), possono essere pertinenti per determinare l'esistenza di un "contributo finanziario" a norma dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), punto iv), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative, in particolare come maniera indiretta per il governo di fornire merci, come previsto al punto iii). In alcune circostanze un "orientamento" emanato da una pubblica amministrazione può costituire un ordine. Infine, a seconda delle circostanze, un ente privato può decidere di non adempiere una funzione per la quale è stato investito di un incarico o di un ordine, malgrado le possibili conseguenze negative. Ciò non dimostra comunque di per sé che l'ente privato non sia stato investito dell'incarico o dell'ordine.

(827) In linea con tale giurisprudenza, supponendo che i fornitori di batterie siano "enti privati" ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base, la Commissione ha esaminato, da un lato, la natura delle azioni del governo della RPC, ossia se l'intervento del governo della RPC comporti l'incarico o l'ordine ai produttori di batterie di fornire batterie ai produttori di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato; e dall'altro, l'azione dei fornitori di batterie, ossia se i produttori di batterie forniscano fattori produttivi ai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, e quindi se esista un nesso dimostrabile tra le azioni del governo della RPC e la condotta dei fornitori di batterie che fungono da sostituto del governo della RPC. La Commissione ha valutato infine se la funzione svolta dai fornitori di batterie sia di norma di competenza della pubblica amministrazione, ossia se la fornitura di batterie ai produttori di veicoli elettrici a batteria in Cina sia un'attività che di norma spetta alla pubblica amministrazione e se tale funzione non differisca in sostanza dalla prassi normalmente seguita da una pubblica amministrazione, ossia se la fornitura effettiva di fattori produttivi da parte dei produttori non differisca in sostanza da quanto avrebbe fatto la pubblica amministrazione stessa.

(828) Alla luce della giurisprudenza dell'OMC citata ai considerando da 822 a 826, la Commissione ha esaminato in primo luogo se il sostegno del governo della RPC all'industria cinese dei veicoli elettrici a batteria, sotto forma di fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, fosse effettivamente un obiettivo delle varie misure governative in questione e non un mero "effetto collaterale" dell'esercizio del potere normativo generale. L'inchiesta ha esaminato in particolare se i prezzi inferiori constatati per le batterie rientrassero tra gli obiettivi del governo o se i prezzi più bassi fossero invece un sottoprodotto "involontario" dell'esercizio dei poteri generali di una pubblica amministrazione. La Commissione ha concluso che i vari interventi del governo della RPC avevano come obiettivo quello di sostenere l'industria dei veicoli elettrici a batteria, e che i prezzi più bassi delle batterie erano uno degli obiettivi perseguiti da tali misure, che a loro volta sono state attuate attraverso le associazioni di categoria che hanno l'obbligo di rispettare e far rispettare tali piani.

(829) Nel corso degli anni il governo della RPC ha adottato una serie di misure per conseguire il proprio obiettivo strategico. Nella sezione 3.1 sono stati illustrati in maniera dettagliata gli antefatti e il contesto pertinenti ed è stata spiegata l'importanza che il governo della RPC attribuisce allo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria e delle industrie dell'indotto.

(830) Come si illustra dettagliatamente nella precedente sezione 3.7.2.1.1, punto i), il governo della RPC ha introdotto una serie di misure che si applicano a tutte le società, indipendentemente dal fatto che siano di proprietà dello Stato o di proprietà privata, per indirizzarle alla fornitura di batterie a prezzi bassi. In particolare il piano d'azione sulle batterie 2017 contiene istruzioni specifiche sulla fissazione dei prezzi delle batterie, imponendo che entro il 2020 la densità di energia specifica per il sistema cerchi di raggiungere i 260 wattora/chilogrammo e il costo delle batterie di alimentazione si riduca a meno di 1 CNY/wattora. Entro il 2025 la densità di energia raggiungerà i 500 wattora/chilogrammo.

- (831) In Cina inoltre il settore delle batterie gode di un notevole sostegno. Esiste un gran numero di disposizioni, emanate da diversi organismi pubblici che controllano ogni aspetto del settore delle batterie, come si illustra nella sezione 3.7.2.1.1, punto i): in particolare il piano d'azione sulle batterie 2017 di cui ai considerando da 708 a 710, il piano per i veicoli alimentati da energie nuove 2012-2020 (considerando 744) e le misure adottate in Jiangxi, Fujian e Shenzhen (considerando da 725 a 733). Nelle politiche nazionali e locali la Commissione ha riscontrato elementi di prova del fatto che i produttori di batterie beneficiavano di una serie di misure di sostegno, di cui al considerando 735. Queste misure comprendono premi, concessione di terreni e fornitura di elettricità e gas a prezzi più bassi, prestiti erogati da banche statali su base non commerciale e regimi fiscali agevolati. La Commissione ha inoltre stabilito che i produttori di batterie collegati ai gruppi Geely e SAIC che hanno inviato un questionario beneficiavano anche di regimi agevolati, come finanziamenti agevolati, regimi di esenzione e riduzione delle imposte e sussidi (considerando 740).
- (832) Sostenendo finanziariamente i produttori di batterie, il governo della RPC ha dato inoltre ordine alle società di aumentare e sostenere l'offerta interna di batterie a favore dello sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tale sostegno incoraggia i fornitori di batterie ad allineare pienamente il proprio comportamento agli obiettivi strategici del governo della RPC, ossia lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (833) Inoltre, nella sezione precedente, la Commissione ha già stabilito in che modo il governo della RPC garantisce un particolare comportamento da parte dei fornitori di batterie attraverso le associazioni di categoria cinesi (CBIA e CIAPS), che non sono associazioni di categoria indipendenti, dato il livello di controllo che il governo della RPC esercita su di esse (considerando da 777 a 784) e le funzioni che svolgono (considerando da 791 a 798). Come già si è illustrato nei considerando 763 e 772, i fornitori di batterie membri della CBIA e/o della CIAPS rappresentavano una quota di mercato dell'86 % nel 2020, e il 93 % della capacità installata totale della Cina nel 2023. La Commissione ha inoltre constatato che le suddette associazioni di categoria cinesi non erano associazioni indipendenti che agivano secondo i principi della libertà economica, bensì entità guidate dal governo della RPC e gestite da quest'ultimo tramite il Consiglio di Stato (considerando da 777 a 784). In particolare si è accertato che entrambe le associazioni svolgevano compiti su incarico del governo e che il loro ruolo consiste nell'assistere il governo nell'attuazione delle politiche governative e nel disciplinare il comportamento dei propri membri. Il fatto che alle associazioni e ai loro membri sia conferito il potere di "rafforzare l'autodisciplina dell'industria" e di "regolamentare l'associazione, l'industria e il comportamento dei propri membri" e, nel caso specifico della CBIA, anche quello di "coordinare le questioni relative alla produzione, alle vendite e all'esportazione delle imprese". Queste due associazioni esercitano pertanto funzioni pubbliche, in quanto il loro ruolo consiste nell'attuare le politiche del governo della RPC volte ad assicurare la disponibilità di batterie a prezzi inferiori a vantaggio dell'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria, e nel vigilare sul pieno rispetto di tali politiche da parte di tutti i fornitori pertinenti. Alla luce di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che la CBIA e la CIAPS fossero "enti pubblici" ai sensi dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative.
- (834) Inoltre, in occasione del 7° congresso dei membri della CBIA, l'associazione ha affermato che "l'associazione dovrebbe assolvere pienamente la sua funzione di organizzazione di autoregolamentazione dell'industria, assumersi le importanti responsabilità di mantenere il comportamento di mercato, guidare l'industria verso una concorrenza ordinata e vincoli normativi, controllare l'autodisciplina e ottimizzare lo sviluppo, [...] **essa limita e punisce i comportamenti che alterano l'ordine del mercato e danneggiano gli interessi e l'immagine dell'industria**, e opera per creare un ambiente di sviluppo equo e ordinato per l'industria delle batterie" [grassetto aggiunto] ⁽³⁷⁷⁾. Ciò dimostra che i membri devono rispettare gli orientamenti con cui l'associazione intende disciplinare il comportamento economico dei propri membri al fine di rispettare le politiche del governo della RPC, ed evitare le conseguenze cui potrebbero incorrere ad opera della CBIA. Ciò dimostra inoltre che il governo della RPC, attraverso le associazioni, impone ai produttori di batterie di rispettare un determinato comportamento. Ulteriori elementi di prova del fatto che il governo della RPC partecipa attivamente al mercato e interviene quando sorgono problemi relativi ai prezzi e all'offerta sono stati reperiti nei comunicati stampa rilasciati dal MIIT nel 2022 (considerando 750), quando il MIIT si è impegnato a "riportare al più presto [i prezzi delle materie prime] verso un livello ragionevole" ⁽³⁷⁸⁾.

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

⁽³⁷⁸⁾ Cfr. nota 308.

- (835) La Commissione ha inoltre osservato che le disposizioni contenute negli statuti della CATL e nel relativo sistema di gestione delle transazioni, come si illustra al considerando 801, prevedono casi in cui i prezzi di qualsiasi tipo di transazione con entità collegate sono fissati dallo Stato. Dato che CATL è di gran lunga il principale fornitore sul mercato interno e ha joint venture con produttori di veicoli elettrici a batteria di proprietà dello Stato e con i due produttori non integrati inseriti nel campione, in assenza di collaborazione da parte di CATL la Commissione ha inferito che il governo della RPC svolge un ruolo chiave nel meccanismo dei prezzi relativo alle batterie fornite all'industria dei veicoli elettrici a batteria, e che il comportamento di CATL, per quanto riguarda il mercato interno cinese, non è quello di un operatore del libero mercato.
- (836) Ciò è ulteriormente esemplificato dal comportamento irrazionale di CATL sul mercato interno e su quelli di esportazione (considerando 813), in cui CATL sacrifica gli utili sulle vendite di batterie nel mercato interno cinese. In effetti questo comportamento irrazionale dimostra che CATL è stato investito dalle politiche del governo della RPC dell'ordine di fornire batterie a prezzi più bassi all'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria, e non ha seguito un comportamento guidato dal mercato; ciò sembra indicare che CATL venda batterie principalmente su mercati di esportazione in cui avrebbe potuto ottimizzare considerevolmente i profitti durante il periodo dell'inchiesta. Come si spiega ai considerando da 738 a 742, il governo della RPC ha inoltre sostenuto finanziariamente i fornitori di batterie per mantenere in attività le società in questione e consentire loro di sviluppare ulteriormente le proprie capacità, in modo da poter perseguire il comportamento irrazionale ordinato dal governo della RPC, ossia fornire batterie a prezzi bassi e in quantità sufficienti ai produttori di veicoli elettrici a batteria, anziché riorientare le vendite verso le esportazioni, ottenendo profitti significativi.
- (837) Alla luce degli elementi di prova disponibili la Commissione ha ritenuto che il governo della RPC abbia svolto "un ruolo più attivo rispetto a semplici atti di incentivazione", come richiesto dall'organo di appello dell'OMC ⁽³⁷⁹⁾. Le misure adottate dal governo della RPC restringono la libertà d'azione dei produttori di batterie in quanto limitano in pratica la loro decisione commerciale relativa al prezzo di vendita del prodotto, come si illustra nei piani di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i), a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Il ruolo del governo della RPC è andato ben al di là di un normale intervento in veste di autorità di regolamentazione del mercato nel settore delle batterie. Le misure pertinenti non disciplinavano soltanto gli aspetti generali del mercato, ma imponevano un comportamento specifico alle imprese produttrici di batterie. Tutte queste misure sono state adottate per consentire alle imprese produttrici di batterie di fornire batterie a prezzi più bassi a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tale intenzione è stata resa evidente da numerose dichiarazioni e azioni politiche trattate nella sezione 3.7.2.1.1, punto i).
- (838) Obbligando le imprese produttrici di batterie a conformarsi a tali misure, a loro volta applicate attraverso le associazioni di categoria che hanno l'obbligo di rispettare e far rispettare tali piani, il governo della RPC le ha private della possibilità di scegliere liberamente le proprie strategie di vendita in base a considerazioni di mercato. In altre parole tali misure costituiscono un evidente "nesso dimostrabile" tra le azioni del governo e la condotta delle imprese produttrici di batterie. Il governo della RPC ha utilizzato le imprese produttrici di batterie come sostituto per sostenere i produttori di veicoli elettrici a batteria.
- (839) Infine la Commissione ha valutato se la fornitura effettiva di fattori produttivi da parte dei produttori non differisca in sostanza da quanto avrebbe fatto il governo stesso. La Commissione ha ritenuto che sia questo il caso di specie. Invece di fornire le batterie direttamente all'industria dei veicoli elettrici a batteria al fine di conseguire gli obiettivi di politica pubblica del governo della RPC, ossia la promozione dello sviluppo di tale industria, il governo della RPC, con una serie di misure, induce soggetti privati a farlo per suo conto. Inoltre, nella misura in cui la fornitura di beni da parte della pubblica amministrazione comporta alcuni costi operativi (come la concessione di sovvenzioni ai fattori produttivi o la rinuncia a redditi mediante la fornitura di beni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato), tale azione si dovrebbe interpretare come una funzione che di norma spetta alla pubblica amministrazione ⁽³⁸⁰⁾.

⁽³⁷⁹⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 115.

⁽³⁸⁰⁾ Cfr. relazione del panel *United States — Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea*, WT/DS296, 21 febbraio 2005, nota 57 ("[R]iteniamo che il riferimento alle funzioni che "di norma spettano alla pubblica amministrazione" si debba interpretare anche come riferimento alle funzioni di tassazione e di costi operativi. (...) Nella misura in cui i prestiti e le misure di ristrutturazione comportano oneri fiscali o costi operativi, essi possono rientrare nell'ambito di applicazione di tale disposizione").

- (840) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'insieme delle misure adottate dal governo della RPC ha determinato un contributo finanziario, sotto forma della fornitura di batterie, da parte del governo, ai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base. I fornitori di batterie sono spinti dal governo della RPC a fornire batterie all'industria dei veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato⁽³⁸¹⁾; pertanto la loro condotta deve essere imputata al governo della RPC e non è semplicemente un risultato involontario delle azioni del governo della RPC. Il governo della RPC assicura il controllo dei prezzi delle batterie tramite le associazioni di categoria e il sostegno concesso ai produttori di batterie affinché questi ultimi rispettino gli obiettivi strategici del governo della RPC.

3.7.2.1.2. Vantaggio, specificità e calcolo dell'importo della sovvenzione

(a) Vantaggio

- (841) Come si illustra nella sezione 3.3.1.2, nessun fornitore produttore indipendente di litio-ferro-fosfato o di batterie ha comunicato informazioni alla Commissione rispondendo al questionario specifico destinato ai fornitori di fattori produttivi in Cina. Data l'esistenza di un rapporto tra i due produttori non integrati inseriti nel campione e CATL, anche quest'ultima è stata invitata a compilare un questionario, ma non lo ha fatto.
- (842) Di conseguenza la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili conformemente all'articolo 28 del regolamento di base, al fine di determinare il livello del vantaggio per i produttori esportatori inseriti nel campione che hanno acquistato batterie sul mercato interno.
- (843) La Commissione ha concluso che i fornitori di batterie erano considerati enti pubblici o società private investiti dal governo della RPC dell'incarico e/o dell'ordine di fornire batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- (844) A norma dell'articolo 3, punto 2, dell'articolo 5 e dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base, la Commissione ha valutato l'importo delle sovvenzioni compensabili in termini del vantaggio conferito al beneficiario, di cui si è accertata l'esistenza durante il periodo dell'inchiesta.
- (845) Al fine di determinare l'esistenza di un vantaggio e il relativo importo, la Commissione ha dapprima valutato se i prezzi in Cina potessero costituire un valore di riferimento adeguato.
- (846) In considerazione dell'omessa collaborazione da parte del governo della RPC e della conseguente mancanza di informazioni sul mercato interno cinese delle batterie, la Commissione ha ritenuto inopportuno basare il proprio valore di riferimento sui prezzi praticati nel mercato interno cinese, in considerazione dell'ampia quota di mercato dei fornitori di batterie che erano membri della CBIA o della CPIAS e delle risultanze che il mercato cinese era distorto a causa delle politiche nazionali e settoriali applicabili attuate dai fornitori nazionali di batterie, di cui alla sezione 3.7.2.1, e in particolare di quelle relative alla fissazione dei prezzi.
- (847) La Commissione ha individuato due possibili fonti per stabilire un valore di riferimento adeguato per le batterie: Bloomberg New Energy Financials ("BNEF") e Benchmark Mineral Intelligence ("BMI")⁽³⁸²⁾. BNEF ha costituito un'utile fonte di informazioni, ma non è stato possibile ricorrevi per calcolare i potenziali prezzi di riferimento per il periodo dell'inchiesta utilizzando prezzi mensili. BNEF non ha individuato neppure un prezzo per sostanza chimica per zona geografica, né ha comunicato i prezzi franco fabbrica in modo che nei confronti tra i prezzi emergesse l'influenza esercitata da condizioni di consegna diverse. Al contrario i dati BMI consentivano di calcolare i valori di riferimento per il PI, per sostanza chimica (litio-ferro-fosfato e nichel-manganese-cobalto) e per zona geografica⁽³⁸³⁾, a livello franco fabbrica. I dati BMI erano anche in grado di ponderare le diverse componenti delle sostanze chimiche delle batterie al nichel-manganese-cobalto (111, 523, 622, 811) sulla base della corrispondente domanda nel settore dei veicoli elettrici. Indicavano però soltanto i prezzi per kWh a livello di cella e non a livello di pacco. Considerando il livello di precisione in termini di periodo di tempo, area geografica, sostanza chimica e condizioni di consegna, BMI è stata considerata la fonte più idonea per stabilire un prezzo di riferimento per le celle. Inoltre i prezzi franco fabbrica utilizzati dalla fonte selezionata costituivano un'alternativa prudentiale, in quanto gli acquisti effettivi di batterie potrebbero essere stati effettuati con varie condizioni di consegna, tra cui costi di trasporto differenti.

⁽³⁸¹⁾ Cfr. anche la sezione 3.7.2.1 sul vantaggio.

⁽³⁸²⁾ Agenzia che comunica dati e pubblica informazioni sull'andamento del mercato per la catena di approvvigionamento delle batterie agli ioni di litio per veicoli elettrici, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

⁽³⁸³⁾ Le regioni disponibili erano l'America settentrionale, l'Asia, la Cina e l'Europa.

- (848) Al fine di calcolare un valore di riferimento corrispondente per le celle di batterie al nichel-manganese-cobalto al di fuori della Cina ⁽³⁸⁴⁾, la Commissione ha utilizzato un prezzo di riferimento medio ponderato sulla domanda di componenti delle sostanze chimiche per le batterie al nichel-manganese-cobalto nel settore dei veicoli elettrici, come indica BMI. In assenza di un valore di riferimento per le celle di batterie al litio-ferro-fosfato al di fuori della Cina, si è ritenuto ragionevole stabilire tale prezzo applicando il rapporto tra i valori di riferimento per le celle di batterie al nichel-manganese-cobalto all'interno e al di fuori della Cina ⁽³⁸⁵⁾.
- (849) Al fine di calcolare un valore di riferimento corrispondente per i pacchi batterie, la Commissione ha utilizzato i valori di riferimento per le celle di batterie al nichel-manganese-cobalto e al litio-ferro-fosfato al di fuori della Cina descritti nei considerando precedenti e ha applicato il rapporto celle/pacchi, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili pubblicate da BNEF ⁽³⁸⁶⁾. Il rapporto celle/pacchi è stato confermato dai dati sul fascicolo forniti da uno dei gruppi che hanno collaborato.
- (850) Il vantaggio per il gruppo Geely è stato calcolato prendendo in considerazione la differenza tra l'importo effettivamente pagato dai produttori esportatori inseriti nel campione per le batterie (celle, moduli e pacchi) e l'importo che si sarebbe dovuto pagare normalmente sulla base del valore di riferimento stabilito.
- (851) Come si illustra al considerando 815, la Commissione ha stabilito che due fornitori collegati di batterie vendevano batterie per l'esportazione a un prezzo notevolmente superiore a quello praticato per le stesse batterie sul mercato interno cinese.
- (852) Sebbene non sia stato possibile trarre conclusioni precise in merito agli acquisti di batterie effettuati dal gruppo SAIC a causa della mancanza di cooperazione descritta nella sezione 3.3.2, la Commissione ha stabilito che almeno i quattro principali fornitori di batterie erano di proprietà dello Stato, membri della CBIA e/o ad essa strettamente associati tramite CATL. È emerso che il gruppo Geely acquistava oltre il 65 % delle sue batterie da società che facevano parte di una di queste due associazioni. Sulla base di quanto sopra e in assenza di ulteriori informazioni, ciò è stato considerato rappresentativo della situazione presente sul mercato interno cinese delle batterie.
- (853) Di conseguenza si è ritenuto che i due produttori non integrati inseriti nel campione acquistassero le batterie da operatori chiave considerati enti pubblici o enti privati investiti di un incarico o di un ordine dal governo della RPC, e che i produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria potessero acquistare le batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.
- (854) Inoltre, a causa della parziale omessa collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni fondamentali sulla situazione del mercato in Cina per i fornitori di batterie, né sugli eventuali adeguamenti che sarebbe stato necessario apportare.
- (855) Su tale base la Commissione ha concluso che le condizioni prevalenti sul mercato cinese non giustificavano adeguamenti, alla luce dell'assenza di condizioni di mercato nel paese di origine e in linea con le disposizioni dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, e ha pertanto calcolato il valore di riferimento utilizzando il metodo descritto in precedenza.

(b) *Specificità*

- (856) La serie di misure applicate dal governo della RPC era destinata esclusivamente all'industria dei veicoli alimentati da energie nuove, di cui fanno parte i veicoli elettrici a batteria, in quanto le batterie in questione soggette alle misure sono utilizzate solo dall'industria dei veicoli alimentati da energie nuove.

Inoltre gli specifici atti giuridici e i vari documenti di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i), individuano chiaramente nell'industria dei veicoli elettrici a batteria il beneficiario delle misure in questione.

- (857) La Commissione ha quindi concluso che le sovvenzioni sotto forma di fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato non sono erogate indistintamente, ma sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base. Inoltre nessuna delle parti interessate ha fornito elementi di prova tali da comprovare che detta forma di sovvenzioni fosse basata su criteri o condizioni oggettivi ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base.

⁽³⁸⁴⁾ Il valore di riferimento al di fuori della Cina si basava sui prezzi applicabili in America settentrionale, Europa e Asia, con l'esclusione quindi della Cina.

⁽³⁸⁵⁾ Il valore di riferimento all'interno della Cina si basava sui prezzi applicabili in Cina. Il valore di riferimento al di fuori della Cina si basava sui prezzi applicabili in America settentrionale, Europa e Asia, con l'esclusione quindi della Cina.

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

(c) *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

- (858) La Commissione ha analizzato i prezzi su base kWh e ha tenuto conto della sostanza chimica (nicel-manganese-cobalto o litio-ferro-fosfato), del tipo di batteria (modulo o pacco) e della relazione. Su tale base ha concluso che i prezzi di acquisto dalle società collegate erano in media⁽³⁸⁷⁾ superiori ai prezzi di acquisto da fornitori indipendenti. Tale differenza superava l'8 % e in alcuni casi addirittura il 20 % per determinate combinazioni di sostanza chimica/tipo di batteria.
- (859) Alla luce di tali differenze la Commissione ha analizzato le informazioni contenute nel fascicolo relative al prezzo di trasferimento, al fine di determinare se si potesse ritenere che tali operazioni fossero effettuate alle normali condizioni di mercato. Le informazioni contenute nel fascicolo, vale a dire gli accordi sui prezzi e i contratti che erano stati comunicati, non contenevano alcuna informazione al riguardo. In tale contesto, e poiché il gruppo Gely non ha dichiarato che queste operazioni rispecchiavano le normali condizioni di mercato, la Commissione non è stata in grado di utilizzare tali prezzi e li ha sostituiti con il prezzo praticato per kWh per prodotti simili a fornitori indipendenti. Quando alcune società del gruppo Geely non hanno acquistato da fornitori indipendenti, è stato utilizzato il prezzo medio ponderato per kWh per prodotti simili, a livello di gruppo Geely. Il confronto è stato effettuato su base kWh tenendo conto delle sostanze chimiche della batteria, vale a dire litio-ferro-fosfato e nichel-manganese-cobalto, e del tipo di batteria (cella, modulo o pacco). In assenza di un valore di riferimento applicabile per i moduli, come alternativa prudenziale è stato utilizzato il valore di riferimento per i prezzi delle celle. I valori di riferimento si basavano sui prezzi delle celle di batterie ricavati da BMI⁽³⁸⁸⁾, considerando i prezzi medi praticati per le celle al nichel-manganese-cobalto o al litio-ferro-fosfato al di fuori della Cina durante il PI, come si è stabilito nei considerando precedenti.
- (860) Considerando la parziale omessa collaborazione da parte del gruppo SAIC per quanto riguarda la fornitura di batterie e i dati corrispondenti di cui alla sezione 3.3.1.4, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili. A tale riguardo essa si è basata su un volume significativo di acquisti effettuati da parte dell'altro gruppo inserito nel campione, che ha acquistato batterie. Le transazioni considerate escludevano alcune batterie destinate a modelli di veicoli elettrici a batteria che non erano simili a quelli venduti da SAIC.

Fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo Geely	10,32 %
Gruppo SAIC	13,24 %

3.7.2.2. *Fornitura di litio-ferro-fosfato da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato*

- (861) Come si è osservato in precedenza, uno dei produttori esportatori inseriti nel campione (il gruppo BYD) è integrato verticalmente. Per questo gruppo la Commissione ha pertanto esaminato se la fornitura di materie prime fondamentali per la produzione di batterie, utilizzate nei modelli realizzati da tale gruppo, potesse costituire una sovvenzione compensabile. In questa fase la Commissione ha concentrato l'indagine sul principale componente chiave utilizzato per le batterie, il litio-ferro-fosfato, che rappresenta oltre il 25 % dei costi di produzione della batteria.
- (862) Per stabilire l'esistenza di una sovvenzione compensabile, a norma degli articoli 3 e 4 del regolamento di base devono essere presenti tre elementi: 1) un contributo finanziario; 2) un vantaggio e 3) la specificità. La Commissione esaminerà tali elementi in appresso.

3.7.2.2.1. *Contributo finanziario*(a) *Fornitori di litio-ferro-fosfato che agiscono in qualità di "enti pubblici"*

- (863) La Commissione ha esaminato in primo luogo se i fornitori di litio-ferro-fosfato potessero essere considerati enti pubblici, in modo che la fornitura di questa materia prima fondamentale per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato potesse essere attribuita al governo della RPC ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), del regolamento di base. Come si illustra in dettaglio nella sezione 3.5.1, considerando da 409 a 418, il

⁽³⁸⁷⁾ Il confronto dei prezzi tra fornitori collegati e indipendenti è stato effettuato tenendo conto dei volumi di acquisto al fine di calcolare una media ponderata della differenza tra i prezzi.

⁽³⁸⁸⁾ Agenzia che comunica dati e pubblica informazioni sull'andamento del mercato per la catena di approvvigionamento delle batterie agli ioni di litio per veicoli elettrici, <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>.

criterio giuridico per l'esistenza di un ente pubblico dev'essere interpretato conformemente alla giurisprudenza dell'OMC. Sulla base della giurisprudenza pertinente, di cui ai considerando da 409 a 418, l'eventualità che i produttori dei fattori produttivi in Cina impegnati nella fornitura di fattori produttivi siano "enti pubblici" (ossia entità che possiedono, esercitano o cui sono conferiti poteri per esercitare funzioni pubbliche), dovrebbe essere verificata tenendo debitamente conto i) del contesto giuridico ed economico prevalente nel paese in cui operano le entità oggetto dell'inchiesta, ii) del rapporto tra le entità in questione e la pubblica amministrazione e iii) delle caratteristiche e funzioni fondamentali delle entità interessate.

i) *Contesto giuridico ed economico prevalente nella RPC*

- (864) Nei considerando da 704 a 758 la Commissione ha già esaminato il contesto giuridico ed economico prevalente in Cina, dimostrando che dai fattori produttivi (comprese le materie prime come il litio-ferro-fosfato) ai fattori produttivi intermedi (come le batterie), il governo della RPC ha istituito un quadro che impone ai fornitori di fattori produttivi di rispettare gli obiettivi strategici del governo della RPC per sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria. Le misure pertinenti adottate dal governo della RPC per conseguire l'obiettivo strategico di sostenere le principali industrie lungo tutta la catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria a vantaggio dei produttori di veicoli elettrici a batteria, riguardanti sia i materiali principali a monte utilizzati nella produzione di batterie che le batterie stesse, sono trattate nella sezione 3.7.2.1.1, punto i).
- (865) In particolare, la "legge sulle risorse minerarie" e le "norme di attuazione della legge sulle risorse minerarie" (considerando 723) descrivono il modo in cui lo Stato definisce l'appartenenza delle risorse minerarie allo Stato stesso, e dimostrano il pieno controllo della pubblica amministrazione sull'assegnazione delle risorse e la facoltà per tale amministrazione di decidere a chi concedere i diritti minerari nonché i limiti di ciò che viene estratto. Il 14° piano quinquennale per le materie prime (considerando 714) promuove la creazione di un sistema di riserve di risorse minerarie in cui lo Stato e le imprese collaborano. Nel complesso il governo della RPC ha creato un sistema che gli consente di esercitare il pieno controllo sulle risorse minerarie.
- (866) Esistono inoltre vari incentivi per i fornitori di materie prime utilizzate nella produzione di batterie, ad esempio incentivi fiscali (considerando 721), fondi di orientamento, premi, pegni su azioni (considerando 720).
- (867) La Commissione ha inoltre constatato che il litio-ferro-fosfato non è soggetto al rimborso dell'IVA del 13 % all'esportazione; ciò lo rende più economico e abbondante per il consumo interno rispetto all'esportazione (considerando 753). Gli elementi di prova dell'intervento del governo della RPC nella fissazione dei prezzi delle materie prime per i veicoli alimentati da energie nuove sono stati reperiti nei comunicati stampa rilasciati dal MIIT nel 2022 (considerando 750), quando il governo si è impegnato a riportare a un livello ragionevole il prezzo delle materie prime utilizzate nei veicoli alimentati da energie nuove (compreso il litio).
- (868) Gli elementi sopra descritti dimostrano complessivamente che il governo della RPC ha istituito a livello centrale e locale una serie di politiche e misure mirate ai fornitori di fattori produttivi, al fine di sostenere in ultima analisi l'industria dei veicoli elettrici a batteria. L'insieme di questi fattori produttivi rappresenta una parte significativa del costo di produzione dei veicoli elettrici a batteria. Grazie a tali politiche del governo della RPC, che garantiscono un approvvigionamento stabile ed ampio di tali fattori produttivi, unitamente a prezzi più bassi, i produttori di veicoli elettrici a batteria beneficiano di sovvenzioni sotto forma di una significativa riduzione dei costi, che consente loro di vendere i veicoli elettrici a batteria a prezzi inferiori, anche sul mercato dell'UE.

(a) *Relazione tra i fornitori di litio-ferro-fosfato e il governo della RPC*

- (869) Dopo aver analizzato il quadro giuridico ed economico in cui operano i fornitori di fattori produttivi, pesantemente condizionato dagli obiettivi strategici del governo della RPC di sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria tramite i fornitori di fattori produttivi, la Commissione ha esaminato le caratteristiche del mercato interno cinese del litio-ferro-fosfato, gli elementi di prova della presenza/proprietà dello Stato nei fornitori di fattori produttivi, nonché altri indizi del fatto che il governo della RPC ha esercitato un controllo significativo su tali entità (comprese le loro caratteristiche organizzative, le catene di autorità decisionale e il rapporto generale con il governo della RPC).
- (870) Il litio-ferro-fosfato è un tipo di litio derivato dal carbonato di litio. Sebbene il carbonato di litio possa provenire da fornitori operanti sia all'interno che all'esterno della Cina, la maggior parte delle importazioni cinesi di carbonato di litio proviene dal Cile e dall'Argentina⁽³⁸⁹⁾; secondo le informazioni disponibili online, circa il 75 % della

⁽³⁸⁹⁾ Sulla base delle statistiche sulle importazioni cinesi del Global Trade Atlas (GTA), codice SA 28369100, da ottobre 2022 a settembre 2023.

raffinazione del litio a livello mondiale ha luogo in Cina ⁽³⁹⁰⁾. Ciò significa che il mondo dipende dalla Cina per la raffinazione del litio e che, grazie alla propria posizione dominante in questo mercato, la Cina è in grado di determinare i prezzi sulla scena internazionale. Ciò è ulteriormente confermato dai dati cinesi sulle importazioni di litio-ferro-fosfato dal resto del mondo, dai quali è emerso che da paesi terzi provenivano quantitativi trascurabili di litio-ferro-fosfato ⁽³⁹¹⁾.

- (871) La Commissione non è stata in grado di reperire maggiori informazioni di dominio pubblico sulla proprietà e sul controllo, da parte dello Stato, dell'intero mercato dei fornitori di litio-ferro-fosfato. Data l'assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, come si spiega più dettagliatamente nella sezione 3.3.1.2, e da parte del gruppo BYD nella misura in cui è coinvolto il suo principale fornitore collegato, come si illustra nella sezione 3.3.4, la Commissione ha potuto inferire la probabile esistenza di un livello di proprietà e di controllo da parte del governo sui fornitori di litio-ferro-fosfato più significativo del livello di informazioni a sua disposizione.
- (872) A tal proposito, dalle informazioni disponibili online sulla quota di mercato dei produttori di litio in Cina ⁽³⁹²⁾ è emerso che le informazioni presentate dal gruppo BYD si potevano considerare rappresentative del mercato interno cinese. La Commissione ha esaminato le informazioni presentate dall'unico produttore integrato verticalmente inserito nel campione (il gruppo BYD), ritenendole rappresentative dell'intero mercato cinese del litio-ferro-fosfato. La Commissione ha individuato nove imprese che fornivano litio-ferro-fosfato al gruppo BYD. Non essendo stata in grado di reperire informazioni di dominio pubblico, la Commissione ha dovuto trarre conclusioni sulla base dell'articolo 28 del regolamento di base.
- (873) La Commissione ha stabilito che tutti e nove i fornitori cinesi di litio erano situati in Cina, e ne ha dedotto che il mercato cinese del litio-ferro-fosfato era dominato da fornitori nazionali.
- (874) La Commissione ha inoltre stabilito che le attività dei fornitori di litio-ferro-fosfato sono disciplinate dalle stesse associazioni subordinate dei produttori di batterie, vale a dire CBIA e CIAPS ⁽³⁹³⁾, in base alle quali ai fornitori di litio-ferro-fosfato si applicano le stesse disposizioni di cui alla sezione 3.7.2.1. Come si osserva al considerando 773, la CBIA e la CIAPS non pubblicano online l'elenco completo dei membri. La Commissione ha potuto accertare la partecipazione delle società alla CBIA, alla CIAPS e ad altre associazioni di categoria esaminando le loro relazioni annuali e altre informazioni disponibili online, come l'elenco dei membri dei rispettivi organi esecutivi. In assenza di informazioni comunicate dal governo della RPC e di dati pubblici ufficiali riguardanti l'elenco completo dei membri della CBIA e della CIAPS, la Commissione ha stimato che di tali associazioni potrebbe far parte un numero ancora maggiore di fornitori. In effetti la Commissione ha constatato che almeno due delle nove imprese che fornivano litio-ferro-fosfato al gruppo BYD facevano parte della CBIA ed erano di parziale proprietà dello Stato. Anche altri due fornitori sono risultati di parziale proprietà dello Stato. Secondo la sua relazione annuale, una delle società di parziale proprietà dello Stato era altresì gestita come un'impresa con capitale di proprietà dello Stato ⁽³⁹⁴⁾. Un'altra impresa è risultata membro della CIAPS. Le imprese di proprietà dello Stato e gli altri membri della CBIA e della CIAPS rappresentavano il 90 % della quantità totale di litio-ferro-fosfato fornita al produttore esportatore inserito nel campione, e durante il periodo dell'inchiesta fino al 92 % del valore totale. Uno dei maggiori fornitori faceva parte non soltanto della CBIA, ma anche del suo consiglio esecutivo. Di conseguenza la Commissione ha stabilito che vari fornitori di litio-ferro-fosfato, da cui proveniva la maggior parte della quantità totale del litio-ferro-fosfato acquistato da BYD e che figuravano altresì tra i principali operatori del mercato, erano membri della CBIA e/o della CIAPS.
- (875) Sulla base di quanto precede la Commissione ha concluso che il mercato interno cinese del litio-ferro-fosfato è largamente dominato da fornitori nazionali che sono in gran parte membri di associazioni subordinate quali la CBIA, la CIAPS e l'associazione delle imprese produttrici di batterie di Hunan, e/o sono di proprietà dello Stato.

⁽³⁹⁰⁾ Cfr. *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts*, Bloomberg, 1° dicembre 2022, disponibile all'indirizzo: <https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/>.

⁽³⁹¹⁾ Sulla base delle statistiche sulle importazioni cinesi del GTA, codice SA 28429040, da ottobre 2022 a settembre 2023.

⁽³⁹²⁾ Cfr. *China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list*, ESCN, 16 ottobre 2023. Disponibile all'indirizzo <https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95ecc0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82>.

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

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

- (876) La Commissione ha approfondito i rapporti tra il governo della RPC e i fornitori di litio-ferro-fosfato per stabilire se il governo abbia esercitato un controllo significativo sulle entità in questione e sul loro comportamento sul mercato.
- (877) La Commissione ha inoltre riscontrato prove dell'influenza che il PCC esercita, attraverso l'associazione di costruzione del partito, all'interno di alcuni dei principali fornitori di litio-ferro-fosfato al gruppo BYD. Analogamente a CATL (considerando 786), lo statuto di tre imprese che fornivano litio-ferro-fosfato al gruppo BYD conteneva disposizioni specifiche sull'istituzione di organizzazioni del PCC e sulle attività del partito all'interno della società.
- (878) La Commissione ha rilevato che l'89 % della quantità totale di litio-ferro-fosfato fornita al gruppo BYD, e durante il PI fino al 91 % del valore totale, provenivano da fornitori di litio-ferro-fosfato che fanno parte della CBIA e/o della CIAPS. Anche un altro importante fornitore di litio-ferro-fosfato era di parziale proprietà dello Stato, e secondo le sue relazioni annuali era gestito come un'impresa con capitale di proprietà dello Stato.
- (879) Sulla base a) del livello di controllo esercitato dal governo della RPC sulle associazioni di categoria cinesi analizzate nella sezione 3.7.2.1.1, punto ii), (in particolare la CBIA e la CIAPS) e b) del fatto che la maggior parte dei produttori nazionali cinesi di litio-ferro-fosfato risultava appartenere a tali associazioni, era di proprietà dello Stato o era gestita come un'impresa con capitale di proprietà dello Stato (considerando 873), e c) del fatto che lo statuto di diversi fornitori di litio-ferro-fosfato conteneva disposizioni sull'istituzione di organizzazioni del PCC all'interno della società (considerando 876), la Commissione ha concluso che il mercato del litio-ferro-fosfato è dominato da diverse società gestite e controllate dallo Stato attraverso la loro partecipazione ad associazioni di categoria quali la CBIA e la CIAPS. Poiché è presente nella dirigenza delle associazioni e ne orienta le decisioni commerciali, il governo della RPC è in grado di esercitare un controllo significativo sui fornitori di batterie anche attraverso la loro partecipazione alla CBIA e alla CIAPS.

(b) *Caratteristiche e funzioni essenziali dei fornitori di litio*

- (880) In assenza di informazioni fornite dal governo della RPC in merito al numero, e di altre informazioni sugli indizi formali della proprietà e del controllo statali dei fornitori nazionali di litio e batterie per i veicoli elettrici a batteria, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili a norma dell'articolo 28 del regolamento di base. A tal fine la Commissione ha analizzato la situazione dei fornitori di litio segnalati dall'unico produttore integrato verticalmente inserito nel campione (il gruppo BYD). Non essendo stata in grado di reperire informazioni di dominio pubblico, la Commissione ha dovuto trarre conclusioni sulla base dell'articolo 28 del regolamento di base.
- (881) La Commissione ha riscontrato che alcuni di questi fornitori erano, direttamente o indirettamente, di parziale proprietà dello Stato. In particolare, la Commissione ha stabilito che il principale fornitore di litio-ferro-fosfato del gruppo BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, era di parziale proprietà dello Stato, in quanto nel 2022 almeno il 21,9 % delle sue azioni era detenuto da entità statali⁽³⁹⁵⁾. Nonostante questa apparente proprietà statale parziale, la società era gestita come un'impresa azionaria di proprietà dello Stato⁽³⁹⁶⁾. Anche altri tre fornitori del gruppo BYD sono risultati direttamente o indirettamente di parziale proprietà dello Stato⁽³⁹⁷⁾. La Commissione ha inoltre accertato la presenza e l'influenza pervasiva dei membri e delle organizzazioni del PCC in diverse imprese che forniscono litio-ferro-fosfato a BYD. Il quadro in cui le organizzazioni del PCC operano nelle società e lo scopo di tali organizzazioni sono stati descritti ai considerando 785 e 786. È stato riscontrato che i fornitori di litio del gruppo BYD, da cui proviene più del 90 % degli acquisti di litio-ferro-fosfato del gruppo in valore o volume, fanno parte di associazioni di categoria che agiscono in qualità di "enti pubblici" ai sensi dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative; la partecipazione all'associazione conferisce ai membri gli stessi poteri pubblici dell'associazione.
- (882) La Commissione ha valutato se i fornitori di litio-ferro-fosfato siano investiti di poteri pubblici e li esercitino nello svolgimento di funzioni pubbliche. È comprovato che i fornitori di litio-ferro-fosfato rispettano e attuano gli obiettivi strategici del governo della RPC di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i), e svolgono pertanto funzioni pubbliche.

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

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

⁽³⁹⁷⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF p115;
<https://platform.wireScreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784>; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF pag. 88.

- (883) Data la mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC (cfr. sezione 3.2.3), la Commissione si è dovuta basare sulle informazioni disponibili online. La Commissione ha reperito prove del fatto che i fornitori di litio-ferro-fosfato svolgevano compiti nazionali, ad esempio nel distretto di Anju (città di Suining, Sichuan) e nello Yunnan. Questi due progetti riguardano le controllate di Hunan Yuneng New Energy Materials, l'importante produttore cinese di litio-ferro-fosfato ⁽³⁹⁸⁾, i cui principali clienti sono BYD e CATL ⁽³⁹⁹⁾. Inoltre durante il periodo dell'inchiesta sia BYD che CATL figuravano tra gli azionisti di Hunan Yuneng New Energy Materials, insieme a un gruppo di proprietà dello Stato ⁽⁴⁰⁰⁾.
- (884) Il distretto di Suining è particolarmente importante per le sue riserve di litio. Come si è già indicato al considerando 724, la Commissione ha reperito elementi di prova relativi ai piani nazionali contenenti disposizioni in materia di produzione annuale, obiettivi di profitto e obiettivi di sviluppo: ad esempio una produzione annua di oltre 800 000 tonnellate di materiali per elettrodi positivi e di oltre 500 000 tonnellate di precursori per elettrodi positivi entro il 2025. In tale contesto nel 2021 Hunan Yuneng New Energy Materials, il principale produttore cinese di litio-ferro-fosfato, e la città di Suining hanno firmato un accordo per la realizzazione di un progetto destinato a produrre ogni anno 110 000 tonnellate di materiali per elettrodi positivi per batterie al litio ⁽⁴⁰¹⁾. Si tratta di uno dei vari accordi firmati con altre imprese nel settore delle batterie per la costruzione del "China's Lithium Industry Capital", che è uno degli obiettivi fondamentali del piano di Suining.
- (885) Nel 2021 Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials ha firmato un accordo con l'amministrazione comunale di Anning per la realizzazione di una linea di produzione nel parco industriale di Anning ⁽⁴⁰²⁾. Yunnan Yuneng è un'altra controllata di Hunan Yuneng New Energy Materials di cui al considerando 883. Tale accordo fa parte del più ampio quadro di accordi per la costruzione della nuova zona di Dianzhong; come riferisce il sito web dell'amministrazione della provincia dello Yunnan, "**Il piano d'azione triennale per lo sviluppo di una nuova industria per la produzione di batterie di alimentazione nella provincia dello Yunnan (2022-2024)** (piano d'azione dello Yunnan)" [grassetto aggiunto] afferma chiaramente che saranno costruite nuove basi industriali per la produzione di batterie di alimentazione nella nuova zona di Dianzhong e altrove. Il comitato di lavoro del partito e il comitato di gestione della nuova zona hanno immediatamente fissato l'obiettivo di 'costruire ad Anning un nuovo cluster industriale di batterie di alimentazione di valore pari a 100 miliardi' per definire l'intera catena industriale. Concentrarsi sulla produzione di materiali di base quali elettrodi positivi e negativi, diaframmi, fogli di rame/alluminio, elettroliti, involucri e altri materiali ausiliari per le nuove batterie di alimentazione; concentrarsi sulla produzione e sulla fabbricazione di punta di celle di batterie e pacchi di batterie; definire con precisione l'attività di promozione degli investimenti; cercare di realizzare un punto di riferimento per l'intera catena industriale; adoperarsi per costruire un importante cluster industriale nazionale per le nuove batterie di alimentazione verdi nella zona di Anning entro la fine del 14° piano quinquennale" ⁽⁴⁰³⁾. Pertanto, sulla base degli elementi di prova rilevati, la costruzione di linee di produzione nel parco industriale di Anning mira anche a conseguire gli obiettivi contenuti nel piano d'azione dello Yunnan.
- (886) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha ulteriormente esaminato se il fatto che i fornitori di litio-ferro-fosfato fossero investiti di poteri pubblici e fossero considerati "enti pubblici" abbia avuto un impatto sui prezzi per i produttori nazionali di veicoli elettrici a batteria cinesi.
- (887) In mancanza di collaborazione da parte dei fornitori di litio indipendenti o collegati, come si illustra nella sezione 3.3.1.2, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili. A tale riguardo si ricorda che la Commissione non disponeva di informazioni fondamentali né sulla struttura del mercato interno delle materie prime né sul meccanismo di fissazione dei prezzi. Dovendo basarsi sui dati disponibili, la Commissione ha pertanto ritenuto che le informazioni fornite dal produttore integrato verticalmente e inserito nel campione fossero indicative della situazione sul mercato interno cinese del litio-ferro-fosfato.

⁽³⁹⁸⁾ Cfr. *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms*, S&P Global, 9 maggio 2023, disponibile all'indirizzo: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms>.

⁽³⁹⁹⁾ Cfr. *Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%*, Energy Trend, 24 aprile 2023, disponibile all'indirizzo: <https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html>.

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

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

⁽⁴⁰²⁾ *Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster*, amministrazione provinciale dello Yunnan, 8 luglio 2022, disponibile all'indirizzo: https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

⁽⁴⁰³⁾ *Ibidem*.

- (888) Nel considerando 795 la Commissione ha concluso che tanto la CBIA quanto la CIAPS, in virtù dei poteri pubblici ad esse conferiti, potevano regolare e indirizzare i comportamenti economici dei propri membri a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, e che le attività dei fornitori di litio-ferro-fosfato sono anch'esse disciplinate dalle medesime associazioni subordinate (cfr. il considerando 873).
- (889) Il litio-ferro-fosfato è un tipo di litio derivato dal carbonato di litio, e grazie alla propria posizione dominante nel mercato della raffinazione del litio, la Cina è in grado di determinare i prezzi sulla scena internazionale. Come si è già illustrato al considerando 869, la Commissione ha constatato che la Cina ha importato quantitativi marginali di litio-ferro-fosfato ⁽⁴⁰⁴⁾; ciò dimostra che i fornitori nazionali cinesi determinano i prezzi anziché adeguarsi al loro andamento e godono di discrezionalità nella fissazione dei prezzi, alla luce della posizione dominante della Cina nella raffinazione del litio-ferro-fosfato.
- (890) Ciò è ulteriormente confermato dal fatto che il 100% dei fornitori di litio-ferro-fosfato del gruppo BYD aveva sede nella RPC.
- (891) Per quanto riguarda i prezzi stessi, la Commissione ha stabilito che il prezzo medio mensile di acquisto del litio-ferro-fosfato da parte dell'unico produttore integrato di veicoli elettrici a batteria è diminuito del [40-60 %] durante il periodo dell'inchiesta, mentre nello stesso periodo il prezzo medio mensile all'esportazione dello stesso prodotto originario della RPC è rimasto stabile ⁽⁴⁰⁵⁾. Questo calo di prezzo è stato osservato per tutte le principali imprese che hanno fornito litio-ferro-fosfato al gruppo BYD. Secondo la Commissione ciò conferma che il governo della RPC, attraverso il meccanismo in vigore, in particolare le associazioni di categoria e le misure di sostegno ai produttori di litio-ferro-fosfato, assicura ai produttori di veicoli elettrici a batteria forniture di litio-ferro-fosfato a prezzi contenuti, e impone ai fornitori di litio-ferro-fosfato di rispettare scrupolosamente il meccanismo dei prezzi in vigore. Quando forniscono litio-ferro-fosfato ai produttori nazionali i produttori di litio-ferro-fosfato sono tenuti a svolgere funzioni pubbliche, anziché agire come operatori economici razionali.
- (892) Per quanto riguarda il fornitore principale di BYD, la Commissione ha stabilito che il suo contratto con il gruppo BYD conteneva una disposizione relativa al prezzo che garantiva a quest'ultimo di beneficiare della fornitura più favorevole ⁽⁴⁰⁶⁾; in altre parole il gruppo BYD non avrebbe pagato un prezzo superiore a quello di alcun altro cliente di Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Tale disposizione è confermata anche dal prospetto IPO pubblicato dalla stessa società, in cui si legge: *"La parte A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] si impegna ad accordare alla parte B [il gruppo BYD] le condizioni più favorevoli per la fornitura di litio-ferro-fosfato (compresi la fornitura di litio-ferro-fosfato, la quantità e il prezzo di approvvigionamento) a un prezzo non superiore al prezzo minimo di prodotti simili venduti dalla parte A a qualsiasi altro cliente"* ⁽⁴⁰⁷⁾. Lo stesso documento riconosceva inoltre che BYD era un investitore strategico di Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd.
- (893) Inoltre, sebbene CATL sia allo stesso tempo un investitore strategico e un cliente importante di Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd ⁽⁴⁰⁸⁾, la Commissione ha stabilito al considerando 801 che il suo statuto prevede che *"i prezzi delle operazioni con parti collegate siano stabiliti dallo Stato"* ⁽⁴⁰⁹⁾. Pertanto, considerando il rapporto tra le due società e in assenza di altri elementi di prova che indichino il contrario, la Commissione ha ritenuto che il prezzo pagato da CATL per il litio-ferro-fosfato fosse fissato dallo Stato. Si tratta di una quota importante del litio-ferro-fosfato acquistato sul mercato cinese e destinato ai produttori di veicoli elettrici a batteria, dato che CATL è il maggiore produttore di batterie "indipendente" in Cina ⁽⁴¹⁰⁾.
- (894) Di conseguenza, considerando che Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd è tenuta a fornire al gruppo BYD le condizioni di approvvigionamento più favorevoli in termini di prezzi per il litio-ferro-fosfato, come si illustra al considerando 891, la Commissione ha inferito che CATL e il gruppo BYD, i due principali produttori di batterie presenti sul mercato cinese, acquistavano litio-ferro-fosfato al prezzo più favorevole fissato dallo Stato grazie a un meccanismo dei prezzi concepito dal governo della RPC a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria.

⁽⁴⁰⁴⁾ Sulla base delle statistiche sulle importazioni cinesi del GTA, codice SA 28429040, da ottobre 2022 a settembre 2023.

⁽⁴⁰⁵⁾ Sulla base delle statistiche sulle esportazioni cinesi del GTA, codice SA 28429040, da ottobre 2022 a settembre 2023.

⁽⁴⁰⁶⁾ Ciò significa che le condizioni applicate dal fornitore a BYD non devono essere meno favorevoli di quelle che il fornitore offre ad altri clienti. Ad esempio, il prezzo applicato dal fornitore a BYD non deve essere superiore al prezzo praticato ad altri clienti per lo stesso prodotto.

⁽⁴⁰⁷⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, pag. 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⁾ Relazione Rhodium, pag. 41.

(895) Alla luce delle considerazioni di cui sopra la Commissione ha stabilito che i fornitori di litio-ferro-fosfato non sono liberi di fissare i prezzi in base alle normali considerazioni di mercato né di massimizzare i propri profitti. Ciò è illustrato non solo dall'intervento del governo della RPC sul mercato, come si descrive al considerando 750, ma anche dal meccanismo di fissazione dei prezzi a vantaggio dei principali operatori economici nell'industria delle batterie e dei veicoli elettrici a batteria, come si illustra nei considerando da 891 a 893. Quanto si è appena esposto conferma che i fornitori di litio-ferro-fosfato forniscono questo fattore produttivo ai produttori di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, conferendo in tal modo un vantaggio ai produttori di veicoli elettrici a batteria.

(c) *Conclusioni*

(896) Sulla base delle informazioni analizzate in precedenza, la Commissione ha concluso che i fornitori di litio-ferro-fosfato sono investiti di poteri pubblici ed esercitano funzioni pubbliche. A causa dei piani del governo della RPC e dei rigorosi meccanismi di controllo e supervisione applicabili che disciplinano le associazioni, gli atti di tali associazioni, dei loro membri e degli altri fornitori sono di fatto atti del governo della RPC.

(897) Analogamente la Commissione ha ritenuto che anche le società che forniscono litio-fosfato siano investite di poteri pubblici ed esercitino funzioni pubbliche, in quanto devono rispettare le politiche del governo della RPC di cui alla sezione 3.7.2 e non possono agire secondo i principi del libero mercato al fine di massimizzare i propri profitti. Decisioni e gestione di queste società, chiaramente influenzate dalle politiche del governo della RPC, sono volte a fornire litio-ferro-fosfato a prezzi inferiori o fissi per lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, nonché a seguire gli orientamenti sugli obiettivi di produzione, che pertanto non si possono considerare espressione di un comportamento privato in un'economia di libero mercato. Gli elementi di prova riscontrati per la fissazione dei prezzi sul mercato interno e per il comportamento adottato in materia di fissazione dei prezzi sul mercato delle esportazioni rispetto al mercato interno confermano ulteriormente che i produttori di litio-ferro-fosfato in Cina rispettano le politiche del governo della RPC piuttosto che i principi del libero mercato.

(898) Le caratteristiche del mercato interno cinese e i meccanismi di fissazione dei prezzi applicati e monitorati dalle associazioni dei produttori di batterie, dai loro membri e dai fornitori di litio-ferro-fosfato confermano ulteriormente la conclusione secondo cui tutti questi soggetti sono investiti di poteri pubblici ed esercitano funzioni pubbliche.

(899) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che il governo della RPC abbia creato un contesto in cui il litio-ferro-fosfato sarebbe fornito ai produttori di veicoli elettrici a batteria e ai produttori di batterie integrati verticalmente come CATL, che agisce in qualità di ente pubblico che attua la politica governativa, per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. Su tale base la Commissione ha concluso che anche le associazioni dei produttori di batterie, tra cui la CBIA e la CIAPS, i membri di tali associazioni e tutti gli altri fornitori di batterie e litio sono considerati enti pubblici ai sensi dell'articolo 1.1, lettera a), punto 1), dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative in quanto non hanno altra scelta se non quella di rispettare gli obiettivi strategici generali del governo della RPC a favore dei produttori di veicoli elettrici a batteria.

(b) *Produttori di litio-ferro-fosfato che agiscono in qualità di enti privati con funzioni o per ordine del governo della RPC*

(900) Oltre alle risultanze secondo cui i produttori di litio-ferro-fosfato sono un "ente pubblico" ai fini dell'articolo 3, punto 1), lettera a), del regolamento di base, la Commissione ha anche esaminato in alternativa se il governo della RPC abbia fornito un contributo finanziario incaricando o dando ordine ai produttori di litio-ferro-fosfato (in qualità di enti privati) di fornire batterie ai produttori dei veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.

(901) Tale analisi è effettuata sulla base del criterio giuridico applicabile di cui ai considerando da 822 a 826. La Commissione ha esaminato in primo luogo se il sostegno del governo della RPC all'industria cinese dei veicoli elettrici a batteria, sotto forma di fornitura di litio-ferro-fosfato per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, fosse effettivamente un obiettivo delle varie misure governative in questione e non un mero "effetto collaterale" dell'esercizio del potere normativo generale. L'inchiesta ha esaminato in particolare se i prezzi inferiori constatati per il litio-ferro-fosfato rientrassero tra gli obiettivi del governo o se i prezzi più bassi fossero invece un sottoprodotto "involontario" dell'esercizio dei poteri generali di una pubblica amministrazione. La Commissione ha concluso che i vari interventi del governo della RPC avevano come obiettivo quello di sostenere l'industria dei veicoli elettrici a batteria, e che i prezzi più bassi delle batterie al litio-ferro-fosfato erano uno degli obiettivi perseguiti da tali misure, che a loro volta sono state attuate attraverso le associazioni di categoria che hanno l'obbligo di rispettare e far rispettare tali piani.

- (902) Nel corso degli anni il governo della RPC ha adottato una serie di misure per conseguire il proprio obiettivo strategico. Nella sezione 3.2 sono stati illustrati in maniera dettagliata gli antefatti e il contesto pertinenti ed è stata spiegata l'importanza che il governo della RPC attribuisce allo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria, anche attraverso lo sviluppo delle industrie dell'indotto.
- (903) Il settore del litio-ferro-fosfato, insieme a quello delle batterie, gode in Cina di un notevole sostegno. Esiste un gran numero di disposizioni, emanate da diversi organismi pubblici, che controllano ogni aspetto del settore delle batterie nonché i materiali a monte, come si illustra nella sezione 3.7.2.1.1, punto i); in particolare la "*legge sulle risorse minerarie*" e le "*norme di attuazione della legge sulle risorse minerarie*" (considerando 723) nonché il 14° piano quinquennale per le materie prime (considerando 714). Inoltre gli elementi di prova dell'intervento del governo della RPC nella fissazione dei prezzi delle materie prime per i veicoli alimentati da energie nuove sono stati reperiti nei comunicati stampa rilasciati dal MIIT nel 2022 (considerando 750), quando il governo si è impegnato a riportare a un livello ragionevole il prezzo delle materie prime utilizzate nei veicoli alimentati da energie nuove (compreso il litio).
- (904) La Commissione peraltro ha già stabilito che le associazioni di categoria cinesi (CBIA e CIAPS) non sono associazioni di categoria indipendenti, in considerazione del livello di controllo che il governo della RPC esercita su di esse (considerando da 777 a 784) e delle funzioni che svolgono; ciò dimostra che esse sono investite di poteri pubblici (considerando da 791 a 798). In particolare ai membri della CIAPS è conferito il potere di "*rafforzare l'autodisciplina dell'industria*" e di "*regolamentare l'associazione, l'industria e il comportamento dei propri membri*"; ai membri della CBIA è conferito anche il potere di "*coordinare le questioni relative alla produzione, alle vendite e alle esportazioni delle imprese*". Queste due associazioni esercitano pertanto funzioni pubbliche, in quanto il loro ruolo consiste nell'attuare le politiche del governo della RPC volte ad assicurare la disponibilità di litio-ferro-fosfato a prezzi più contenuti a vantaggio dell'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria, e nel vigilare sul pieno rispetto di tali politiche da parte di tutti i fornitori pertinenti.
- (905) Ciò conferma che i fornitori di litio-ferro-fosfato non agiscono come operatori del libero mercato nel mercato interno cinese né adottano decisioni economicamente razionali, come dimostra l'andamento dei prezzi interni e dei prezzi all'esportazione del litio-ferro-fosfato (considerando 919), ove i prezzi sul mercato interno e quelli all'esportazione seguono tendenze completamente diverse. In effetti il loro comportamento irrazionale dimostra che tali fornitori erano tenuti, per ordine del governo della RPC, a fornire litio-ferro-fosfato a prezzi più contenuti all'industria nazionale dei veicoli elettrici a batteria. Ciò è ulteriormente confermato dalle risultanze di cui al considerando 892, ove la Commissione ha inferito che la maggior parte dei prezzi del litio-ferro-fosfato sul mercato, ossia il litio-ferro-fosfato che CATL e BYD acquistano da fornitori collegati, è fissata direttamente e indirettamente dallo Stato.
- (906) Nelle politiche nazionali e locali la Commissione ha inoltre riscontrato elementi di prova del fatto che i produttori di litio-ferro-fosfato sono ammissibili a una serie di misure di sostegno, di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i). Si ricorda che nessun fornitore a monte ha collaborato all'inchiesta, e pertanto la Commissione non è stata in grado di accertare se i fornitori di litio-ferro-fosfato fossero destinatari delle misure di sostegno di cui alla sezione 3.7.2.1.1, punto i). A tale riguardo la Commissione ha stabilito che il principale fornitore di litio-ferro-fosfato di BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, ha beneficiato di un'ampia gamma di sussidi diretti in aggiunta agli sgravi dell'imposta sul reddito di cui può beneficiare grazie al suo certificato di impresa ad alta tecnologia ⁽⁴¹¹⁾.
- (907) Su tale base e tenuto conto del quadro di sostegno creato dal governo della RPC, è ragionevole inferire che anche altri fornitori di litio-ferro-fosfato fruirebbero di tali incentivi, e che quindi il governo della RPC possa dare ordine alle società di incrementare e favorire l'offerta interna di litio-ferro-fosfato per sviluppare l'industria dei veicoli elettrici a batteria.
- (908) Inoltre, come già si è illustrato al considerando 873, i fornitori di litio-ferro-fosfato che facevano parte della CBIA e/o della CIAPS rappresentavano oltre il 90 % della quantità totale di litio-ferro-fosfato fornita al gruppo BYD, e oltre il 90 % del valore totale durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre constatato che le suddette associazioni di categoria cinesi non erano associazioni indipendenti che agivano secondo i principi della libertà economica, bensì entità guidate dal governo della RPC e gestite da quest'ultimo tramite il Consiglio di Stato (cfr. sezione 3.7.2.1.1, lettera a), punto ii). In particolare si è accertato che entrambe le associazioni svolgevano compiti su incarico del governo (considerando 781 e 783), e che il loro ruolo consiste nell'assistere il governo nell'attuazione delle politiche governative e nel disciplinare il comportamento dei propri membri. Il fatto che alle associazioni e ai loro membri sia conferito il potere di "*rafforzare l'autodisciplina dell'industria*" e di "*regolamentare l'associazione, l'industria e il comportamento dei membri*" e, nel caso della CBIA, nello specifico anche di "*coordinare le questioni relative alla produzione, alle vendite e all'esportazione delle imprese*" dimostra che le associazioni sono enti pubblici incaricati dal governo della RPC di ordinare ai loro membri di adeguare le decisioni economiche a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria.

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

- (909) Alla luce degli elementi di prova disponibili la Commissione ha ritenuto che il governo della RPC abbia svolto "un ruolo più attivo rispetto a semplici atti di incentivazione", come richiesto dall'organo di appello dell'OMC ⁽⁴¹²⁾. Le misure adottate dal governo della RPC restringono la libertà d'azione dei produttori di litio-ferro-fosfato in quanto limitano in pratica la loro decisione commerciale relativa al prezzo di vendita del prodotto, come si illustra nei piani di cui alla sezione 3.2, a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Il ruolo del governo della RPC è andato ben al di là di un normale intervento in veste di autorità di regolamentazione del mercato. Le misure pertinenti, comprese le restrizioni all'esportazione di litio-ferro-fosfato e le misure di sostegno ai fornitori di litio-ferro-fosfato, non disciplinavano soltanto gli aspetti generali del mercato, ma imponevano un comportamento specifico ai fornitori di litio-ferro-fosfato. Tutte queste misure sono state adottate per consentire ai fornitori di litio-ferro-fosfato di fornire litio-ferro-fosfato a prezzi più bassi a vantaggio dell'industria dei veicoli elettrici a batteria. Tale intenzione è stata resa evidente da numerose dichiarazioni e azioni politiche di cui alle sezioni 3.7.2.1.1. e 3.7.2.2.1.
- (910) Obbligando i fornitori di litio-ferro-fosfato a conformarsi a tali misure, a loro volta applicate attraverso le associazioni di categoria che hanno l'obbligo di rispettare e far rispettare tali piani, il governo della RPC le ha private della possibilità di scegliere liberamente le proprie strategie di vendita in base a considerazioni di mercato. In altre parole tali misure costituiscono un evidente "nesso dimostrabile" tra l'intervento del governo e la condotta delle imprese produttrici di batterie. Il governo della RPC ha utilizzato le imprese produttrici di batterie come sostituto per sostenere i produttori di veicoli elettrici a batteria.
- (911) Infine la Commissione ha valutato se la fornitura effettiva di litio-ferro-fosfato non differisca in sostanza da quanto avrebbe fatto il governo stesso. La Commissione ha ritenuto che sia questo il caso di specie. Invece di fornire litio-ferro-fosfato direttamente all'industria dei veicoli elettrici a batteria al fine di conseguire gli obiettivi di politica pubblica del governo della RPC, ossia la promozione dello sviluppo di tale industria, il governo della RPC, con una serie di misure, induce soggetti privati a farlo per suo conto. Inoltre, nella misura in cui la fornitura di beni da parte della pubblica amministrazione comporta alcune spese (come la concessione di sovvenzioni ai fattori produttivi o la rinuncia a redditi mediante la fornitura di beni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato), tale azione si dovrebbe interpretare come una funzione che di norma spetta alla pubblica amministrazione.
- (912) Alla luce di quanto precede la Commissione ha concluso che l'insieme delle misure adottate dal governo della RPC ha determinato un contributo finanziario, sotto forma della fornitura di litio-ferro-fosfato, da parte del governo, ai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.

3.7.2.2.2. *Vantaggio, specificità e calcolo dell'importo della sovvenzione*

(a) *Vantaggio*

- (913) Come si illustra nella sezione 3.3.1.2, nessun fornitore produttore indipendente di litio-ferro-fosfato o di batterie ha comunicato informazioni alla Commissione rispondendo al questionario specifico destinato ai fornitori di fattori produttivi in Cina. Il fornitore collegato di litio-ferro-fosfato della BYD non ha risposto al questionario, e la Commissione non ha potuto valutare se il prezzo al quale il gruppo BYD acquistava litio-ferro-fosfato si potesse considerare corrispondente alle normali condizioni di mercato.
- (914) Di conseguenza la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili conformemente all'articolo 28 del regolamento di base al fine di determinare il livello del vantaggio per i produttori esportatori inseriti nel campione che hanno acquistato litio-ferro-fosfato e batterie sul mercato interno.
- (915) La Commissione ha concluso nei considerando da 895 a 898 che i fornitori di litio-ferro-fosfato erano considerati enti pubblici e/o società private investiti dallo Stato di un incarico o di un ordine.
- (916) A norma dell'articolo 3, punto 2, dell'articolo 5 e dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base, la Commissione ha valutato l'importo delle sovvenzioni compensabili in termini del vantaggio conferito al beneficiario, di cui si è accertata l'esistenza durante il periodo dell'inchiesta.
- (917) Pertanto la Commissione ha valutato in primo luogo se i prezzi vigenti in Cina potessero costituire un valore di riferimento adeguato.
- (918) A causa della parziale omessa collaborazione del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni fondamentali sulla situazione del mercato cinese per i fornitori delle materie prime utilizzate nella produzione di batterie, né sugli eventuali adeguamenti che sarebbe stato necessario apportare. La Commissione ha riscontrato che le condizioni prevalenti sul mercato della RPC erano distorte in considerazione delle politiche nazionali e settoriali applicabili, attuate da tutti gli operatori economici.

⁽⁴¹²⁾ Relazione dell'organo d'appello, DS 296, punto 115.

- (919) Si osservano vari esempi di pesante intervento e cospicuo sostegno pubblici, attuati lungo l'intera catena di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria, che hanno impedito alle normali dinamiche di mercato di determinare il prezzo. I prezzi del principale fattore produttivo utilizzato nella produzione delle batterie, vale a dire il litio-ferro-fosfato, non sono stati quindi considerati un prezzo di mercato, bensì un prezzo influenzato dal governo per conseguire i suoi obiettivi strategici.
- (920) Questa constatazione è confermata pure dal fatto che i prezzi praticati sul mercato interno, ai quali BYD acquistava litio-ferro-fosfato, erano notevolmente inferiori al prezzo all'esportazione cinese. La Commissione ha constatato che la forte tendenza al ribasso (oltre il 30 %), osservata nel prezzo di acquisto del litio-ferro-fosfato praticato sul mercato interno durante il periodo dell'inchiesta, era completamente scollegata dall'andamento del prezzo all'esportazione dalla RPC verso il resto del mondo, rimasto piuttosto stabile. I dati a disposizione della Commissione hanno pertanto dimostrato non solo che il governo della RPC, tramite le associazioni e i loro membri che agiscono in qualità di enti pubblici, ha istituito un meccanismo di fissazione dei prezzi per le materie prime utilizzate per le batterie, in particolare il litio-ferro-fosfato, ma anche che l'effetto di tale meccanismo era visibile sul mercato interno cinese durante il periodo dell'inchiesta.
- (921) Per questo solo motivo la Commissione ha ritenuto che i prezzi del litio-ferro-fosfato sul mercato interno cinese siano distorti e non si possano utilizzare come valore di riferimento ai fini della determinazione del vantaggio.
- (922) Pertanto la Commissione ha dovuto cercare opportuni valori di riferimento esterni al paese.
- (923) In linea con l'articolo 6, lettera d), secondo comma, punto ii), del regolamento di base, la Commissione ha analizzato i maggiori produttori di litio-ferro-fosfato come approssimazione più vicina possibile di un prezzo praticato sul mercato interno cinese esente da distorsioni.
- (924) Dato che nella produzione di litio-ferro-fosfato la Cina occupa una posizione di mercato dominante, e poiché non è stato possibile individuare altri prezzi all'esterno del paese, e considerando inoltre l'impossibilità di effettuare un confronto tra i prezzi praticati sul mercato interno cinese e quelli praticati all'estero, la Commissione si è dovuta basare sui prezzi all'esportazione dalla Cina verso il resto del mondo, con consegna a condizioni FOB. Tali prezzi sono stati pertanto considerati un valore di riferimento adeguato, alla luce delle condizioni dominanti esistenti per questo specifico tipo di litio e dell'assenza di altri valori di riferimento ragionevoli. Su tale base la Commissione ha constatato che i prezzi del litio-ferro-fosfato sul mercato interno sono inferiori ai prezzi all'esportazione nel resto del mondo.

(b) Specificità

- (925) La serie di misure applicate dal governo della RPC che garantiscono la fornitura di litio-ferro-fosfato per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, comprese le restrizioni all'esportazione e il sostegno ai produttori di litio-ferro-fosfato per far sì che essi si conformino agli obiettivi e ai piani strategici del governo della RPC, va a vantaggio solo di alcune industrie che acquistano litio-ferro-fosfato. Inoltre il litio-ferro-fosfato è un tipo specifico di litio raffinato per la produzione di batterie utilizzate nei veicoli elettrici a batteria.
- (926) La Commissione ha quindi concluso che le sovvenzioni sotto forma di fornitura di litio-ferro-fosfato per la produzione di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base. Tali sovvenzioni sono limitate a una categoria di imprese o industrie, in particolare quelle che utilizzano il litio-ferro-fosfato come fattore produttivo. Inoltre nessuna delle parti interessate ha fornito elementi di prova tali da comprovare che detta forma di sovvenzioni fosse basata su criteri o condizioni oggettivi ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base.

(c) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (927) La Commissione ha confrontato il prezzo sul mercato interno, al quale il gruppo BYD ha acquistato il litio-ferro-fosfato durante il periodo dell'inchiesta, con il prezzo medio cinese all'esportazione durante lo stesso periodo ⁽⁴¹³⁾.
- (928) Essendo emerso che, per una parte del periodo dell'inchiesta, uno dei fornitori di litio-ferro-fosfato era anche una società collegata al gruppo BYD, e poiché tale fornitore non ha risposto al questionario, come risulta dalla sezione 3.3.4, la Commissione non ha potuto escludere, sulla base degli elementi di prova del fascicolo, che i prezzi fissati dal fornitore a monte e dal gruppo BYD fossero influenzati dai loro rapporti. La Commissione pertanto non aveva elementi di prova del fatto che i prezzi rispecchiassero le normali condizioni di mercato, e ha quindi sostituito questo prezzo con il prezzo medio di acquisto del litio-ferro-fosfato applicato da fornitori indipendenti.

⁽⁴¹³⁾ Sulla base delle statistiche sulle esportazioni cinesi del GTA, codice SA 28429040, da ottobre 2022 a settembre 2023.

- (929) Il vantaggio conferito a BYD è stato calcolato confrontando i prezzi praticati sul mercato interno con il prezzo all'esportazione cinese del litio-ferro-fosfato, in considerazione della posizione dominante della Cina nella raffinazione di questo tipo di litio. Come si illustra al considerando 400, poiché la Commissione non disponeva di elementi di prova contenuti nel fascicolo che dimostrassero se gli acquisti di litio-ferro-fosfato dal fornitore collegato rispecchiassero le normali condizioni di mercato, il prezzo medio del fornitore collegato di litio-ferro-fosfato è stato sostituito dal prezzo medio di acquisto applicato da fornitori indipendenti. Non sono stati apportati adeguamenti.

Fornitura di litio per la produzione di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

Nome della società	Tasso di sovvenzione
Gruppo BYD	7,35 %

3.8. Rinuncia alla riscossione di entrate mediante regimi di esenzione e di riduzione delle imposte

- (1) *Riduzione dell'imposta sul reddito delle imprese (EIT) per le imprese a nuova e alta tecnologia*

- (930) In base alla legge della Repubblica popolare cinese sull'imposta sul reddito delle imprese ("legge EIT"), le imprese ad alta e nuova tecnologia cui lo Stato deve fornire un sostegno chiave beneficiano di un'aliquota di imposta sul reddito ridotta, pari al 15 %, invece dell'aliquota ordinaria del 25 %.

- (a) Base giuridica

- (931) La base giuridica di questo regime comprende l'articolo 28 della legge EIT e l'articolo 93 delle disposizioni di esecuzione della legge della RPC sull'imposta sul reddito delle imprese⁽⁴¹⁴⁾, nonché:

- circolare del ministero della Scienza e della tecnologia, del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sulla revisione e sulla pubblicazione delle misure amministrative per il riconoscimento delle imprese ad alta tecnologia (n. 32 del 2016);
- circolare del ministero della Scienza e della tecnologia, del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sulla revisione e sulla pubblicazione degli orientamenti per la gestione dell'accreditamento delle imprese ad alta tecnologia (n. 195 del 2016);
- comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'applicazione di regimi agevolati in materia di imposta sul reddito alle imprese ad alta tecnologia (comunicazione n. 24 del 2017);
- repertorio 2016 dei settori ad alta tecnologia sostenuti dallo Stato⁽⁴¹⁵⁾.

- (932) Inoltre nel gennaio 2021 la NDRC ha pubblicato la versione del 2020 del "Repertorio delle industrie incentivate nella regione occidentale" (ordinanza n. 40 del 2021), in vigore dal 1° marzo 2021. Le imprese incentivate situate in 12 province, regioni autonome e città occidentali possono beneficiare del regime agevolato di prelievo dell'imposta sul reddito delle imprese con un'aliquota ridotta pari al 15 %. Il repertorio incoraggia Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Mongolia interna e Guangxi a sviluppare il settore del litio. Il repertorio comprende anche il rame, l'alluminio e la grafite.

- (933) il capo IV della legge EIT contiene disposizioni concernenti il "trattamento fiscale agevolato". L'articolo 25 della legge EIT, che funge da introduzione del capo IV, stabilisce che "[l]o Stato offrirà agevolazioni sull'imposta sul reddito alle imprese attive in settori o progetti il cui sviluppo è specificamente sostenuto e incoraggiato dallo Stato". L'articolo 28 della legge EIT stabilisce che "l'aliquota dell'imposta sul reddito delle imprese ad alta e nuova tecnologia che necessitano di un sostegno speciale da parte dello Stato è ridotta al 15 %".

⁽⁴¹⁴⁾ Disposizioni di esecuzione della legge della RPC sull'imposta sul reddito delle imprese (rivista nel 2019) - ordinanza n. 714 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese.

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

(934) L'articolo 93 delle disposizioni di esecuzione della legge sull'imposta sul reddito delle imprese chiarisce che:

"l'espressione "le imprese importanti ad alta e nuova tecnologia che sono oggetto di sostegno da parte dello Stato" di cui all'articolo 28, clausola 2, della legge sull'imposta sul reddito delle imprese si riferisce alle imprese che sono titolari di diritti di proprietà intellettuale e che soddisfano le condizioni seguenti:

1. rientrano nella definizione dei settori chiave ad alta e nuova tecnologia sostenuti dallo Stato;
2. la percentuale di spese per ricerca e sviluppo in rapporto ai proventi dalle vendite non è inferiore alla quota prestabilita;
3. la percentuale di ricavi provenienti da tecnologie/prodotti/servizi ad alta tecnologia in rapporto al fatturato totale dell'impresa non è inferiore alla quota prestabilita;
4. la percentuale di personale tecnico in rapporto al totale dei lavoratori dipendenti dell'impresa non è inferiore alla quota prestabilita;
5. altre condizioni di cui alle misure per l'amministrazione dell'identificazione delle imprese ad alta tecnologia.

Le misure per l'amministrazione dell'identificazione delle imprese ad alta tecnologia e dei settori chiave ad alta e nuova tecnologia sostenuti dallo Stato sono formulate congiuntamente dai dipartimenti della tecnologia, delle finanze e delle imposte sotto la supervisione del Consiglio di Stato ed entrano in vigore dopo l'approvazione da parte di quest'ultimo".

(935) Le suindicate disposizioni specificano chiaramente che la riduzione dell'aliquota dell'imposta sul reddito delle imprese è riservata alle *"imprese importanti ad alta e nuova tecnologia che sono oggetto di sostegno da parte dello Stato"* e che sono titolari di diritti di proprietà intellettuale e soddisfano alcune condizioni, come quella di *"rientrare nella definizione dei settori chiave ad alta e nuova tecnologia sostenuti dallo Stato"*.

(936) A norma dell'articolo 11 delle misure amministrative per il riconoscimento delle imprese ad alta tecnologia, per essere riconosciuta come tale un'impresa deve soddisfare contemporaneamente determinate condizioni tra cui: *"ha ottenuto la titolarità dei diritti di proprietà intellettuale, elemento che riveste un ruolo centrale nel sostenere tecnicamente i suoi principali prodotti (servizi), attraverso la ricerca indipendente, il trasferimento, la concessione, le fusioni e le acquisizioni ecc."* e *"la tecnologia che ha un ruolo centrale nel supportare tecnicamente i suoi principali prodotti (servizi) rientra nella gamma predeterminata nei settori ad alta tecnologia sostenuti dallo Stato"*.

(937) Gli ambiti chiave ad alta tecnologia che sono oggetto di sostegno da parte dello Stato sono elencati nel relativo repertorio del 2016. Tale repertorio cita chiaramente alla categoria "I. Informazione elettronica", punto 4, "Tecnologia della comunicazione", la "rete di trasmissione ottica" e la "tecnologia dei sistemi di trasmissione ottica", in cui rientrano i cavi di fibre ottiche, quali settori ad alta tecnologia sostenuti dallo Stato.

(938) Le società che beneficiano di questa misura devono presentare la dichiarazione dei redditi e i relativi allegati. L'importo effettivo del vantaggio è incluso nella dichiarazione dei redditi.

(b) Risultanze dell'inchiesta

(939) La Commissione ha rilevato che nel periodo dell'inchiesta le società rientranti nei gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione erano considerate imprese ad alta tecnologia e hanno quindi beneficiato di un'aliquota ridotta sul reddito delle imprese pari al 15 %.

(c) Vantaggio

(940) La Commissione ha ritenuto che il credito d'imposta in esame si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale.

(d) Specificità

(941) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale regime soltanto alle imprese che operano in determinati settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato. L'industria dei veicoli elettrici a batteria è una di queste industrie prioritarie ad alto contenuto tecnologico.

(942) Oltre alla riduzione dell'EIT basata sullo status di impresa ad alta tecnologia, la riduzione dell'EIT al 15 % è disponibile per i costruttori di veicoli alimentati da energie nuove (compresi i veicoli elettrici a batteria) anche sulla base di criteri relativi alla loro ubicazione fisica. In particolare, se un'impresa ha sede nella regione occidentale, è possibile pagare l'EIT all'aliquota ridotta pari al 15 %.

(943) Pertanto la normativa in base alla quale opera l'autorità concedente limita esplicitamente l'accesso a una sovvenzione a determinati settori e regioni geografiche.

(e) Calcolo dell'importo della sovvenzione

(944) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in base al vantaggio conferito ai beneficiari nel corso del periodo dell'inchiesta. Tale vantaggio è stato calcolato come differenza tra l'importo totale dell'imposta dovuta in base all'aliquota fiscale normale e l'importo totale dell'imposta dovuta con l'aliquota ridotta.

(945) Il tasso di sovvenzione stabilito per questo regime specifico era pari allo 0,36 % per il gruppo BYD.

(2) *Detrazioni agevolate al lordo delle imposte delle spese per ricerca e sviluppo*

(946) Il credito fiscale per la ricerca e lo sviluppo dà alle società il diritto di usufruire di un trattamento fiscale agevolato per le loro attività di R&S in determinati settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato e quando sono rispettate determinate soglie di spesa per la ricerca e lo sviluppo.

(947) Più specificamente, le spese per R&S sostenute da un'impresa quando svolge attività di R&S; un ulteriore 100 % dell'importo delle spese per R&S effettivamente sostenute è detratto prima del pagamento delle imposte, oltre alla detrazione delle spese effettive, come previsto, al 1° gennaio 2023, a condizione che tali spese non siano convertite in attività immateriali e incluse negli utili e nelle perdite correnti.

(948) Se sono state convertite in attività immateriali, tali spese possono essere ammortizzate al tasso del 200 % dei costi delle attività immateriali prima del pagamento delle imposte al 1° gennaio 2023.

(a) Base giuridica

(949) La base giuridica di questo regime è costituita dall'articolo 30, paragrafo 1, della legge EIT e dall'articolo 95 delle disposizioni di esecuzione della legge della RPC sull'imposta sul reddito delle imprese, nonché dai documenti seguenti:

- comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato sulle questioni relative all'ambito di applicazione della detrazione ponderata al lordo delle imposte delle spese per R&S (comunicazione n. 40 del 2017);
- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'ulteriore miglioramento delle politiche in materia di detrazione ponderata al lordo delle imposte delle spese per R&S (comunicazione n. 7 del 2023);

(b) Risultanze dell'inchiesta

(950) La Commissione ha constatato che le società appartenenti ai gruppi inseriti nel campione hanno beneficiato di un'ulteriore detrazione delle spese per ricerca e sviluppo sostenute per la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, nuovi prodotti e nuove tecniche.

(c) Vantaggio

(951) La Commissione ha ritenuto che il credito d'imposta in esame si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale.

(d) Specificità

- (952) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale misura alle imprese che sostengono spese di R&S in determinati settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato, per esempio il settore dei veicoli elettrici a batteria. Pertanto la normativa in base alla quale opera l'autorità concedente limita esplicitamente l'accesso a una sovvenzione a determinati settori e imprese.

(e) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (953) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in base al vantaggio conferito ai beneficiari nel corso del periodo dell'inchiesta. Tale vantaggio è stato calcolato come differenza tra l'importo totale dell'imposta dovuta in base all'aliquota fiscale normale e l'importo totale dell'imposta dovuta al netto dell'ulteriore detrazione del 100 % delle spese effettive imputabili alle attività di R&S.
- (954) Il tasso di sovvenzione stabilito per questo regime specifico era dello 0,57 % per il gruppo BYD, dello 0,03 % per il gruppo Geely e dell'1,53 % per il gruppo SAIC.

(3) *Esenzione dei dividendi distribuiti tra imprese residenti qualificate*

- (955) La legge EIT offre agevolazioni sull'imposta sul reddito alle imprese attive in industrie o progetti il cui sviluppo è specificamente sostenuto e incentivato dallo Stato e, in particolare, le esenta dalle imposte sui redditi provenienti da investimenti azionari, quali dividendi e bonus, distribuiti tra imprese residenti ammissibili.

(a) Base giuridica

- (956) La base giuridica di questo regime è rappresentata dall'articolo 26, paragrafo 2, della legge EIT e dalle disposizioni di esecuzione della legge della RPC sull'imposta sul reddito societario.
- (957) L'articolo 25 della legge EIT, che funge da introduzione del capo IV "Regimi fiscali agevolati" stabilisce che "Lo Stato offrirà agevolazioni sull'imposta sul reddito alle imprese attive in industrie o progetti il cui sviluppo è specificamente sostenuto e incentivato dallo Stato". L'articolo 26, comma 2, precisa inoltre che l'esenzione fiscale è applicabile al reddito proveniente da investimenti azionari tra "imprese residenti ammissibili", il che sembra limitarne l'ambito di applicazione solo a talune imprese residenti.

(b) Risultanze dell'inchiesta

- (958) La Commissione ha riscontrato che alcune società dei gruppi inseriti nel campione hanno ricevuto un'esenzione dall'imposta sul reddito da dividendi distribuiti tra società residenti qualificate.

(c) Vantaggio

- (959) La Commissione ha ritenuto che il regime in questione si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale.

(d) Specificità

- (960) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale esenzione soltanto alle società residenti qualificate che godono del massimo sostegno dello Stato, il quale ne incoraggia lo sviluppo. Pertanto la normativa in base alla quale opera l'autorità concedente limita esplicitamente l'accesso a una sovvenzione a determinati settori e imprese.

(e) Calcolo dell'importo della sovvenzione

- (961) La Commissione ha calcolato l'importo della sovvenzione applicando l'aliquota fiscale normale ai ricavi da dividendi detratti dal reddito imponibile.
- (962) Il tasso di sovvenzione stabilito per questo regime specifico era dello 0,17 % per il gruppo Geely e dell'1,09 % per il gruppo SAIC.

(4) *Ammortamento accelerato delle apparecchiature utilizzate dalle imprese ad alta tecnologia*

(963) A norma dell'articolo 32 della legge EIT, "qualora sia veramente necessario un ammortamento accelerato delle attività immobilizzate di un'impresa a causa del progresso tecnologico o per altri motivi, è possibile ridurre il numero di anni dell'ammortamento oppure adottare il metodo di ammortamento accelerato".

(a) *Base giuridica*

(964) La base giuridica di questo regime è costituita dall'articolo 32 della legge EIT e dall'articolo 98 delle disposizioni di esecuzione della legge della RPC sull'imposta sul reddito delle imprese, nonché dai documenti seguenti:

- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'ulteriore miglioramento delle politiche dell'EIT per l'ammortamento accelerato delle attività fisse (comunicazione n. 106 del 2015);
- comunicazione sulle questioni relative all'ulteriore miglioramento delle politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese per l'ammortamento accelerato delle attività fisse (comunicazione n. 68 dell'amministrazione tributaria dello Stato del 2015);
- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sulle pertinenti politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese per la detrazione di apparecchiature e strumenti (comunicazione n. 54 del 2018);
- comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'attuazione delle pertinenti politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese per la detrazione di attrezzature e strumenti (comunicazione n. 46 dell'amministrazione tributaria dello Stato del 2018);
- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'ampliamento dell'ambito di applicazione dei regimi agevolati sull'ammortamento accelerato delle attività fisse (comunicazione n. 66 del 2019);
- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'estensione del periodo di attuazione di alcuni regimi fiscali agevolati (comunicazione n. 6 del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato del 2021);
- comunicazione del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sulle pertinenti politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese per la detrazione di attrezzature e strumenti (comunicazione n. 37 del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato del 2023).

(965) A norma della comunicazione sulle politiche in materia di detrazione delle apparecchiature e dei dispositivi ai fini dell'imposta sul reddito delle imprese (Cai Shui [2018] n. 54) "qualora il valore unitario di una nuova apparecchiatura o un di nuovo dispositivo acquistati da un'impresa nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 e il 31 dicembre 2020 non superi i cinque milioni di CNY, l'impresa è autorizzata ad aggiungere tale valore ai costi e alle spese del periodo corrente su base forfettaria, ai fini di una detrazione basata sul calcolo del suo reddito imponibile, e non è più tenuta a calcolare l'ammortamento su base annua". La normativa non si applica a industrie specifiche.

(966) Quanto ai beni con valore unitario superiore a cinque milioni di CNY, continuano a essere applicabili la comunicazione sull'affinamento delle politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese applicabili all'ammortamento accelerato delle attività immobilizzate (Cai Shui [2014] n. 75) e la comunicazione sull'ulteriore affinamento delle politiche in materia di imposta sul reddito delle imprese applicabili all'ammortamento accelerato delle attività immobilizzate (Cai Shui [2015] n. 106). Tali comunicazioni prevedono che le attività immobilizzate acquistate dalle società in dieci industrie chiave possano essere sottoposte al metodo di ammortamento accelerato.

(b) *Risultanze dell'inchiesta*

(967) La Commissione ha appurato che, durante il periodo dell'inchiesta, i gruppi inseriti nel campione non hanno applicato l'ammortamento accelerato per gli attivi con valore unitario superiore a cinque milioni di CNY. Pertanto, poiché tali attivi non rientravano nell'ambito di applicazione della comunicazione Cai Shui [2014] n. 75 né della comunicazione Cai Shui [2015] n. 106, la Commissione ha riscontrato che i produttori esportatori non hanno beneficiato di sovvenzioni compensabili.

(5) *Detrazione dei ricavi da trasferimento di tecnologia*

(968) Lo sgravio d'imposta per il trasferimento di tecnologia conferisce alle imprese un trattamento fiscale preferenziale per le loro attività di esportazione. Nell'ambito di questo regime il 50 % delle entrate derivanti dalla vendita della tecnologia all'estero è deducibile dalla base dell'EIT, limitatamente al livello di pareggio.

(a) *Base giuridica*

(969) La base giuridica di questo programma è l'articolo 27 della legge EIT, nonché:

— la comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato sulle questioni relative all'esenzione e alla riduzione dell'imposta sul reddito delle imprese sul reddito derivante dal trasferimento di tecnologia (comunicazione n. 212 del 2009).

(b) *Risultanze dell'inchiesta*

(970) La Commissione ha constatato che uno dei gruppi inseriti nel campione ha beneficiato di una detrazione dell'imposta sul reddito per il "trasferimento di tecnologia" all'estero.

(c) *Vantaggio*

(971) La Commissione ha ritenuto che il regime in questione si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale.

(d) *Specificità*

(972) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), e dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera a), del regolamento di base, in quanto la legislazione a norma della quale opera l'autorità concedente limita esplicitamente l'accesso a una sovvenzione alle imprese che effettuano trasferimenti di tecnologie e alle condizioni dell'andamento delle esportazioni.

(e) *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

(973) La Commissione ha calcolato l'importo della sovvenzione applicando l'aliquota fiscale normale ai ricavi da trasferimento di tecnologia detratti dal reddito imponibile.

(974) Il tasso di sovvenzione stabilito per questo regime specifico era pari allo 0,05 % per il gruppo Geely.

(6) *Esenzione dall'imposta sul consumo di batterie*

(975) L'esenzione dall'imposta sul consumo di batterie dà diritto ai produttori di veicoli elettrici a batteria che hanno acquistato determinate batterie a un'esenzione dall'imposta sul consumo del 4 % normalmente applicabile. Questo regime è limitato a determinati prodotti, tra cui le batterie al litio.

(a) *Base giuridica*

(976) La base giuridica del programma si trova nei seguenti documenti:

- circolare del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sull'imposta sul consumo di batterie e rivestimenti (n. 16 del 2015) (la "circolare sulle batterie");
- comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato sulle questioni relative all'amministrazione dell'imposta sul consumo di batterie e rivestimenti (comunicazione n. 5 del 2015);
- comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato su chiarimenti relativi all'imposta sul consumo di batterie e rivestimenti (comunicazione n. 95 del 2015);

(977) Secondo la circolare sulle batterie, queste ultime sono state assoggettate all'imposta sul consumo all'aliquota applicabile del 4 %. Alcuni tipi di batterie, come le batterie primarie al litio e le batterie agli ioni di litio, sono stati però esentati da tale imposta sul consumo.

(978) Questa circolare è stata originariamente pubblicata per promuovere la conservazione dell'energia e la tutela dell'ambiente.

(b) Risultanze dell'inchiesta

(979) La Commissione ha rilevato che almeno un gruppo inserito nel campione beneficiava di un'esenzione dall'imposta sul consumo del 4 % sui suoi acquisti di batterie.

(c) Vantaggio

(980) La Commissione ha ritenuto che il regime in questione si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale.

(d) Specificità

(981) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale misura a determinate batterie, come le batterie primarie al litio e le batterie agli ioni di litio. Dall'inchiesta è emerso inoltre che tali batterie sono utilizzate principalmente nel settore dei veicoli elettrici a batteria. Pertanto la normativa in base alla quale opera l'autorità concedente limita esplicitamente l'accesso a una sovvenzione a determinati settori e imprese.

(e) Calcolo dell'importo della sovvenzione

(982) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in base al vantaggio conferito ai beneficiari nel corso del periodo dell'inchiesta. Tale vantaggio è stato calcolato in base al valore delle batterie acquistate durante il PI, alle quali è stata applicata l'imposta sul consumo del 4 % normalmente applicabile.

(983) Considerando il metodo utilizzato per calcolare l'importo della sovvenzione relativo alla fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, come si è descritto nella sezione 3.7.2, non è stato calcolato alcun importo della sovvenzione per i produttori non integrati di veicoli elettrici a batteria.

(984) Il tasso di sovvenzione stabilito per questo regime specifico era pari all'1,37 % per il gruppo BYD.

(7) *Sovvenzioni per quanto riguarda le società che non hanno collaborato (gruppo SAIC)*

(985) Come si è descritto nella sezione 3.3.2.2 e nel considerando 336, alcune società collegate all'interno del gruppo SAIC non hanno risposto al questionario, anche se l'ambito delle loro attività avrebbe normalmente richiesto loro di rispondere sulla base delle istruzioni contenute nel questionario stesso e nella successiva nota al fascicolo, che chiariva le attività per le quali si richiede una risposta al questionario ⁽⁴¹⁶⁾.

(986) In assenza di risposta da parte di alcune società collegate impegnate in attività di ricerca e sviluppo ("R&S") e nella fornitura di alcune parti e componenti elencate nella nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova, la Commissione si è dovuta basare sui dati disponibili per tali società. In particolare, per determinare il livello di sovvenzione, la Commissione si è basata sulla propria valutazione delle sovvenzioni a favore di società simili degli altri produttori esportatori non integrati verticalmente inseriti nel campione.

(987) Per quanto riguarda le società di R&S; il gruppo SAIC ha risposto al questionario per una società collegata impegnata in tali attività. La Commissione ha individuato un'altra società collegata impegnata nelle stesse attività. Il gruppo SAIC ha tuttavia rifiutato di rispondere al questionario per questa società. La Commissione pertanto si è dovuta basare sui dati disponibili.

⁽⁴¹⁶⁾ Nota al fascicolo: società collegate tenute a rispondere al questionario. (t23.005730)

- (988) Poiché ha potuto verificare solo parzialmente le informazioni fornite dalla società collegata impegnata in attività di R&S, la Commissione ha ritenuto che le risultanze relative a tale società non fossero rappresentative. La Commissione ha pertanto deciso di basarsi sull'importo delle sovvenzioni stabilito per le società impegnate in attività di R&S e sottoposte a verifica all'interno del gruppo Geely. Nel caso del gruppo Geely, tutte le società impegnate in attività di R&S riguardanti il prodotto oggetto dell'inchiesta hanno fornito al questionario una risposta che è stato possibile verificare successivamente. La Commissione ha pertanto deciso di basare le proprie risultanze per il gruppo SAIC sull'importo delle sovvenzioni stabilito per le società impegnate in attività di R&S e sottoposte a verifica all'interno del gruppo Geely. Gli importi delle sovvenzioni si riferivano ai seguenti regimi: i finanziamenti agevolati di cui alla sezione 3.5, i regimi di concessione di sussidi di cui alla sezione 3.6, la concessione di diritti di uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato di cui alla sezione 3.7.1, e la rinuncia alla riscossione di entrate mediante il regime di esenzione e di riduzione delle imposte di cui alla sezione 3.8. Tali importi sono stati aggiunti al risultato complessivo della sovvenzione per il gruppo SAIC.
- (989) Alcune società collegate all'interno del gruppo SAIC impegnate nella fornitura di fattori produttivi (escluse le batterie e le loro componenti) non hanno risposto al questionario. La Commissione ha esaminato in primo luogo gli importi delle sovvenzioni rilevati per i fornitori collegati di batterie e loro componenti. Considerando però la quota che tali prodotti rappresentano nel costo totale di produzione rispetto a quella delle parti fornite dalle società collegate che non hanno risposto al questionario, la Commissione ha ritenuto che tali società non fossero rappresentative. La Commissione si è quindi avvalsa delle informazioni verificate per le società che forniscono fattori produttivi, escluse le batterie e le loro componenti, e ha ritenuto che l'importo delle sovvenzioni stabilito per il fornitore unico collegato⁽⁴¹⁷⁾, verificato in questa fase del procedimento, costituisca una base ragionevole per le proprie risultanze in considerazione delle attività del fornitore (fornitura di fattori produttivi) e della quota rappresentata da tali prodotti nel costo totale di produzione. Gli importi delle sovvenzioni si riferivano ai seguenti regimi: i finanziamenti agevolati di cui alla sezione 3.5, i regimi di concessione di sussidi di cui alla sezione 3.6, la concessione di diritti di uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato di cui alla sezione 3.7.1. Tali importi sono stati aggiunti al risultato complessivo della sovvenzione per il gruppo SAIC.

3.9. Altri regimi

- (990) La nota relativa alla sufficienza degli elementi di prova elencava anche altri regimi per i quali esistevano elementi di prova sufficienti a dimostrare l'esistenza di sovvenzioni compensabili disponibili per i produttori di veicoli elettrici a batteria. Nel corso dell'inchiesta la Commissione ha inoltre acquisito informazioni su ulteriori programmi, che possono essere a loro volta compensabili, a vantaggio dei produttori esportatori inseriti nel campione. Fatta salva la loro compensabilità, la Commissione ha deciso in via provvisoria di non formulare risultanze su tali programmi in questa fase. L'elenco di tali programmi comprende, tra l'altro:
- fornitura di energia elettrica per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato;
 - fornitura di altre materie prime per la produzione di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato;
 - assicurazione agevolata: assicurazione del credito all'esportazione;
 - sussidi nell'ambito della misura per la gestione parallela dei crediti legati al consumo medio di carburante aziendale (CAFC) e dei crediti connessi ai veicoli alimentati da energie nuove delle imprese di veicoli passeggeri (la "misura relativa ai crediti paralleli");
 - esenzione dall'imposta sul consumo, esenzione dalla tassa d'immatricolazione per gli autoveicoli e altre sovvenzioni in denaro per i produttori di veicoli elettrici a batteria;
 - esenzioni IVA e sgravi dei dazi doganali in caso di utilizzo di apparecchiature e tecnologie importate e riduzioni dell'IVA sulle apparecchiature di produzione nazionale;
 - riduzioni delle tasse all'esportazione.
- (991) La Commissione si riserva il diritto di esaminare ulteriormente la compensabilità di tali regimi e di formulare risultanze fino a quando non saranno divulgate le risultanze definitive della presente inchiesta, o successivamente nel contesto di un riesame a norma dell'articolo 19 del regolamento di base.

⁽⁴¹⁷⁾Questo fornitore non opera nella fornitura di batterie, e pertanto non vi è sovrapposizione della fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato di cui alla sezione 3.7.2.

3.10. Conclusione sulle sovvenzioni

- (992) In base alle informazioni disponibili, la Commissione ha calcolato l'importo delle sovvenzioni compensabili per i produttori esportatori inseriti nel campione in conformità delle disposizioni del regolamento di base, esaminando ogni sovvenzione o programma di sovvenzioni, e ha sommato tali cifre per calcolare l'importo totale delle sovvenzioni per ogni gruppo produttore esportatore nel periodo dell'inchiesta. Per determinare la sovvenzione complessiva riportata in appresso, la Commissione ha innanzitutto calcolato la percentuale di sovvenzione, ossia l'importo della sovvenzione come percentuale del fatturato totale della società. In seguito questa percentuale è stata utilizzata per calcolare la sovvenzione destinata alle esportazioni del prodotto in esame nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Successivamente è stato calcolato l'importo della sovvenzione per unità di prodotto in esame esportata nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta, e i tassi che seguono sono stati calcolati come percentuale del valore costo, assicurazione e nolo (CIF) delle stesse esportazioni per unità.
- (993) Conformemente all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento di base, l'importo totale della sovvenzione per i produttori esportatori non inseriti nel campione che hanno collaborato è stato calcolato sulla base della media ponderata degli importi totali delle sovvenzioni compensabili stabiliti per i produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato, ad esclusione degli importi trascurabili e degli importi di sovvenzioni stabiliti nelle circostanze di cui all'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base. Per determinare tali importi la Commissione non ha però ignorato le risultanze basate parzialmente sui dati disponibili. In effetti la Commissione ritiene che i dati disponibili utilizzati in tali casi non abbiano inciso in modo sostanziale sulle informazioni necessarie per determinare in modo ragionevole l'importo delle sovvenzioni, di modo che gli esportatori che non sono stati invitati a collaborare all'inchiesta non saranno lesi dall'adozione di tale approccio ⁽⁴¹⁸⁾.
- (994) Dato l'elevato livello di collaborazione dei produttori esportatori cinesi e di rappresentatività del campione anche in termini di ammissibilità alle sovvenzioni, la Commissione ha ritenuto opportuno fissare l'importo per "tutte le altre società" al livello più alto determinato per le società inserite nel campione. L'importo per "tutte le altre società" è stato applicato a quelle che non hanno collaborato all'inchiesta.

Società	Importo delle sovvenzioni compensabili
Gruppo 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	
Gruppo 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⁾ Cfr. anche, mutatis mutandis, WT/DS294/AB/RW, US–Zeroing (articolo 21, paragrafo 5, DSU), relazione dell'organo di appello del 14 maggio 2009, punto 453.

Società	Importo delle sovvenzioni compensabili
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Gruppo SAIC:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
Altre società che hanno collaborato	20,8 %
Tutte le altre società	37,6 %

4. PREGIUDIZIO

4.1. Definizione dell'industria dell'Unione e della produzione dell'Unione

- (995) Durante il periodo dell'inchiesta il prodotto simile era fabbricato da circa dieci gruppi di produttori nell'Unione, alcuni dei quali fabbricavano il prodotto simile nel quadro di diverse persone giuridiche. La maggior parte di queste società è costituita da costruttori di apparecchiature originali (OEM) di veicoli con motore a combustione interna (ICE) che stanno passando alla produzione di veicoli elettrici a batteria a seguito dell'entrata in vigore del regolamento (UE) 2019/631 ⁽⁴¹⁹⁾ che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Altre società sono produttori di veicoli elettrici a batteria puri. Tali produttori nel loro insieme costituiscono "l'industria dell'Unione" ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (996) La transizione del mercato dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria rappresenta in questo caso un fattore rilevante che incide su una serie di indicatori relativi alla situazione dell'industria. La transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria comporta investimenti e costi iniziali e continui di grande entità in un nuovo mercato in via di sviluppo con un consumo in rapido aumento. L'industria dell'Unione ha iniziato a investire nell'elettrificazione prima del 2020 ⁽⁴²⁰⁾. Come si indica nella tabella 10, i produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno investito 2 miliardi di EUR all'anno durante il periodo in esame, mentre gli investimenti totali per la transizione all'elettrificazione si stimano a 170 miliardi di EUR, come risulta dal considerando 1092. L'esame di tutti i fattori economici che incidono sulla situazione dell'industria dell'Unione si dovrebbe effettuare tenendo debitamente conto della natura dell'industria dell'Unione nella fase di transizione. Pertanto le tendenze che ne derivano possono essere influenzate e seguire un andamento diverso da quello osservato nelle situazioni di altre industrie più mature.
- (997) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta è stata calcolata a circa 1,6 milioni di unità. La Commissione ha stabilito tale cifra sulla base di Prodcum ⁽⁴²¹⁾ e ha effettuato un controllo incrociato con tutte le altre fonti di informazione disponibili riguardanti l'industria dell'Unione, tra cui risposte al campionamento e dati pubblicamente disponibili sui siti web dei gruppi produttori.
- (998) Anche alcuni produttori dell'Unione hanno fabbricato il prodotto oggetto dell'inchiesta nel paese interessato, durante il periodo in esame, in joint venture con società cinesi. In tale periodo questi gruppi produttori (BMW, Renault e Mercedes-Benz) hanno importato il prodotto in esame dalla Cina. Di fatto, durante il periodo dell'inchiesta, ciascun gruppo di produttori dell'Unione ha importato principalmente un modello di veicoli elettrici a batteria dalla Cina e ha quindi integrato il portafoglio di veicoli elettrici a batteria che fabbricava nell'Unione e vendeva sul mercato dell'Unione. Nel periodo dell'inchiesta tali produttori hanno importato una quantità pari al [4,7-5,7] % circa del consumo dell'Unione, come si illustra nella tabella 12. Anche Tesla ha importato notevoli quantità di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. Volvo, di proprietà della società cinese Geely, non ha importato dalla Cina veicoli elettrici a batteria con il marchio Volvo durante il periodo dell'inchiesta. Il suo azionista, Geely, esportava però veicoli elettrici a batteria dalla Cina nell'Unione con marchi diversi.

⁽⁴¹⁹⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

⁽⁴²⁰⁾ <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/>.

⁽⁴²¹⁾ I dati relativi alla produzione per il 2023 saranno pubblicamente disponibili il 1° luglio 2024.

(999) Nel definire l'industria dell'Unione e la produzione dell'Unione, la Commissione non si è concentrata sui marchi né sui gruppi OEM, bensì sull'origine della produzione dei veicoli elettrici a batteria. Nelle sue analisi del pregiudizio, del nesso di causalità e dell'interesse dell'Unione la Commissione ha pertanto incluso tutta la produzione dell'Unione di veicoli elettrici a batteria (ossia i veicoli elettrici a batteria creati o fabbricati nell'Unione).

4.2. Determinazione del mercato pertinente dell'Unione

(1000) Tenendo presente che non esisteva un mercato vincolato significativo per i veicoli elettrici a batteria, la Commissione ha esaminato tutti gli indicatori economici relativi all'industria dell'Unione sulla base dei dati relativi al libero mercato.

4.3. Consumo dell'Unione

(1001) La Commissione ha stabilito il consumo dell'Unione sulla base sia del consumo apparente, sia del consumo effettivo.

(1002) Il consumo apparente ha tenuto conto delle vendite totali dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione, come indica l'Agenzia europea dell'ambiente⁽⁴²²⁾ (AEA) per il 2020, il 2021 e il 2022, e come indica S&P Global Mobility⁽⁴²³⁾ per il periodo dell'inchiesta, poiché tali informazioni non erano ancora state rese pubbliche dall'AEA al momento della pubblicazione del presente regolamento; ha tenuto conto inoltre delle importazioni ricavate dai dati doganali degli Stati membri. I dati doganali sono stati raccolti presso otto Stati membri che facevano registrare cospicui volumi di importazioni e in cui si trovano i principali porti marittimi regionali: Belgio, Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi, Slovenia, Spagna e Svezia. Un esame dettagliato di questi dati ha consentito di distinguere tra le importazioni di veicoli elettrici a batteria (come si chiarisce al considerando 184) e le importazioni di altri beni quali quadricicli, monopattini elettrici, ecc. Solo un volume molto modesto di importazioni è stato segnalato da altri Stati membri e il loro prezzo medio molto basso indicava che esse riguardavano, in generale, altri prodotti che non rientrano nella definizione del prodotto. I dati di questi otto Stati membri sono stati pertanto accettati in via prudenziale come indicatore accurato delle importazioni di veicoli elettrici a batteria.

(1003) Occorre notare che, come si illustra al considerando 1084, l'industria dell'Unione lavora principalmente su ordinativi e pertanto il volume delle sue vendite corrisponde strettamente al numero di immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria fabbricati nell'Unione.

(1004) Il consumo effettivo ha tenuto conto di tutti i veicoli elettrici a batteria immatricolati sul mercato dell'Unione, secondo le comunicazioni dell'ACEA.

(1005) Si osservi che sia l'AEA, sia l'ACEA riferiscono il numero totale di immatricolazioni di tutti i veicoli elettrici a batteria nell'Unione. Dal confronto dei dati emerge una differenza minima tra le due fonti, compresa tra -0,34 % e 1,15 % durante il periodo in esame.

(1006) Il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 1

Consumo dell'Unione (in unità)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Consumo apparente dell'Unione	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
<i>Indice</i>	100	163	209	300
Consumo effettivo dell'Unione (immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria) ⁽¹⁾	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

⁽⁴²²⁾ https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStat%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	Periodo dell'inchiesta
<i>Indice</i>	100	163	209	282
Veicoli elettrici a batteria immatricolati in percentuale di tutte le immatricolazioni di veicoli passeggeri ⁽²⁾	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
<i>Indice</i>	100	169	224	270

⁽¹⁾ https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Si osservi che i dati comunicati dall'ACEA differiscono leggermente da una fonte all'altra.

⁽²⁾ <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Fonte: S&P Global Mobility, AEA, ACEA e dati doganali degli Stati membri

- (1007) Il consumo apparente ed effettivo sul mercato dell'Unione è aumentato rispettivamente del 200 % e del 182 % nel periodo in esame. Tale aumento rispecchia la progressiva transizione del mercato delle autovetture dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.
- (1008) La differenza tra i dati relativi al consumo effettivo e a quello apparente rappresenta l'entità delle scorte sul mercato dell'Unione. Non sono state individuate quantità significative di tali scorte per i produttori dell'Unione, in quanto questi ultimi producono principalmente sulla base di ordinativi, come si illustra al considerando 1084; si tratta pertanto principalmente di scorte di veicoli importati.
- (1009) L'aumento del numero di veicoli elettrici a batteria immatricolati, come percentuale di tutte le immatricolazioni di veicoli passeggeri, mostra una transizione progressiva del mercato dell'Unione dai veicoli passeggeri ICE ai veicoli elettrici a batteria.

4.4. Importazioni dal paese interessato

4.4.1. Volume e quota di mercato delle importazioni provenienti dal paese interessato

- (1010) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati doganali degli Stati membri e al numero di immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria importati. Tali importazioni si basavano sul paese di origine. La quota di mercato delle importazioni è stata determinata sulla base a) del volume delle importazioni effettive o b) delle immatricolazioni dei veicoli importati come percentuale, rispettivamente, dei dati relativi a) al consumo apparente o b) al consumo effettivo, come si indica nella tabella 1.
- (1011) Le importazioni nell'Unione dal paese interessato sulla base dei dati doganali degli Stati membri hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 2a

Volume delle importazioni in unità e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Volume delle importazioni dal paese interessato (in unità)	21 243	134 952	256 712	412 425
<i>Indice</i>	100	635	1 208	1 941
Quota di mercato	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
<i>Indice</i>	100	390	579	648

Fonti: dati doganali degli Stati membri

- (1012) Il volume effettivo delle importazioni dalla Cina è aumentato del 1 841 % durante il periodo in esame.
- (1013) La quota di mercato delle importazioni dalla Cina è aumentata dal 3,9 % nel 2020 al 25,0 % nel periodo dell'inchiesta, con un aumento di oltre il 500 %, ossia circa 21 punti percentuali.
- (1014) Il volume delle importazioni nell'Unione dal paese interessato in base al numero di immatricolazioni ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2b

Volume delle importazioni in unità e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Immatricolazioni successive all'importazione dal paese interessato (unità)	18 934	132 768	246 090	346 345
<i>Indice</i>	100	701	1 300	1 829
Quota di mercato	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
<i>Indice</i>	100	430	623	649

Fonti: AEA e S&P Global Mobility

- (1015) Il numero di immatricolazioni successive all'importazione dal paese interessato è aumentato da meno di 19 000 unità nel 2020 a oltre 340 000 unità nel periodo dell'inchiesta. Si tratta di un aumento del 1 729 % nel periodo in esame.
- (1016) Su tale base la quota di mercato delle importazioni dalla Cina è aumentata dal 3,5 % nel 2020 al 22,8 % nel periodo dell'inchiesta, con un aumento di oltre il 500 %, ossia più di 19 punti percentuali.
- (1017) La differenza tra il volume delle importazioni effettive e le immatricolazioni successive all'importazione dalla Cina (circa 66 000 unità) dimostra l'esistenza di ingenti scorte di veicoli elettrici a batteria di origine cinese sul mercato dell'Unione. Ulteriori elementi di prova delle scorte sono stati forniti dai produttori esportatori inseriti nel campione, che hanno dichiarato scorte di circa 63 000 unità alla fine del periodo dell'inchiesta. Tenendo conto dei produttori esportatori cinesi non inseriti nel campione, la Commissione ha stimato che le scorte effettive, pronte per la vendita sul mercato dell'Unione, avrebbero probabilmente raggiunto le 66 000 unità. Ciò rappresenterebbe circa il 4,3 % del consumo sul mercato dell'Unione (immatricolazioni) nel periodo dell'inchiesta o circa il 19 % del volume delle immatricolazioni successive alle importazioni dalla Cina nello stesso periodo.

4.4.2. *Prezzi delle importazioni dal paese interessato, undercutting e contrazione dei prezzi*

- (1018) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni sulla base dei dati doganali degli Stati membri.
- (1019) La media ponderata del prezzo delle importazioni nell'Unione dal paese interessato ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Prezzi all'importazione (EUR/unità)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Cina	28 154	24 510	26 441	25 269
<i>Indice</i>	100	87	94	90

Fonte: dati doganali degli Stati membri

- (1020) Nel periodo in esame i prezzi delle importazioni cinesi sul mercato dell'Unione sono diminuiti del 10 %.
- (1021) Tale andamento dovrebbe però essere inquadrato anche nel contesto del costante mutare del mix di modelli di veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina, giacché nel periodo in esame le importazioni sono aumentate, come si illustra nelle tabelle 2a e 2b.
- (1022) Al fine di effettuare un confronto equo tra i prodotti importati e i prodotti simili fabbricati dall'industria dell'Unione, la Commissione ha utilizzato un sistema di categorizzazione dei prodotti basato sui numeri di controllo del prodotto (NCP) che teneva conto delle caratteristiche principali dei veicoli elettrici a batteria, in particolare la lunghezza, l'autonomia, la potenza e la trazione, che incidono sul prezzo di vendita dell'industria dell'Unione ⁽⁴²⁴⁾; ⁽⁴²⁵⁾. A tale riguardo, sebbene i veicoli elettrici a batteria siano prodotti complessi, con un numero molto elevato di caratteristiche ed elementi distinti (anche i veicoli commercializzati con un'unica denominazione di modello commerciale sono disponibili in un'ampia gamma di configurazioni, a seconda per esempio degli elementi opzionali scelti dal cliente), ciò non significa che tutti questi elementi distinti abbiano un impatto significativo sul prezzo e si debbano pertanto prendere in considerazione in sede di confronto dei prezzi. La Commissione rileva che le parti interessate non hanno formulato osservazioni sulla struttura degli NCP.
- (1023) La Commissione ha determinato l'undercutting dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta confrontando:
- i. la media ponderata dei prezzi di vendita per tipo di prodotto dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, praticati sul mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti, adeguati se necessario al prezzo praticato al concessionario; e
 - ii. la corrispondente media ponderata dei prezzi delle importazioni, per tipo di prodotto, praticati dai produttori cinesi inseriti nel campione, che hanno collaborato, al primo acquirente indipendente sul mercato dell'Unione, adeguati se necessario al prezzo praticato al concessionario.
- (1024) L'inchiesta ha rivelato che in questo caso specifico i canali di vendita dei produttori dell'Unione e dei produttori esportatori cinesi sono molto complessi e possono comprendere numerosi intermediari tra il produttore e il primo acquirente indipendente. Dall'inchiesta è emerso che esistono tre diversi stadi commerciali (cfr. considerando 1025) con almeno quattro tipi di modelli di vendita (cfr. considerando 1027). Di conseguenza, alla luce delle circostanze specifiche del caso di specie, la Commissione ha deciso di determinare l'esistenza di un undercutting dei prezzi a livello del concessionario (prezzo al concessionario). La Commissione ha infatti stabilito che questo è il punto centrale in cui si svolge la concorrenza e in cui si realizza la maggior parte delle operazioni di vendita. Le vendite al concessionario, tramite agente o ai principali clienti rappresentano circa il 95 % delle vendite totali dell'industria dell'Unione e circa il 78 % delle vendite dei produttori esportatori cinesi. Inoltre non è stato necessario operare alcuna distinzione tra concessionari collegati e indipendenti, in quanto l'inchiesta ha confermato che i prezzi praticati a tutti i concessionari corrispondevano alle normali condizioni di mercato.
- (1025) I tre principali stadi commerciali sono i seguenti:
- i. l'entità di produzione (PE) o l'entità importatrice dell'esportatore cinese (IE) che fabbrica o importa veicoli elettrici a batteria e li vende allo stadio commerciale successivo, ossia la società nazionale di vendita collegata (NSC) o il distributore generale (GD) indipendente. Alcune PE hanno un "mercato interno" (in genere il paese in cui avviene la produzione o in cui è stabilita la sede centrale europea dell'IE) in cui svolgono anche le funzioni di NSC;
 - ii. le NSC collegate alla PE/IE, che si concentrano sulle attività di commercializzazione e vendita, tenendo conto delle specificità del mercato in cui operano. Le NSC esistono generalmente nei principali mercati delle PE e distribuiscono i veicoli elettrici a batteria attraverso la propria rete di distributori collegati e indipendenti (concessionari e/o agenti). Nei paesi in cui non esiste una NSC collegata (in genere paesi in cui le vendite rimangono a livelli modesti), le vendite avvengono tramite un GD indipendente (di solito esclusivo per il paese). I GD svolgono funzioni analoghe a quelle delle NSC e distribuiscono i veicoli elettrici a batteria attraverso la propria rete di distributori collegati e indipendenti (concessionari e/o agenti);

⁽⁴²⁴⁾In tutti i casi in cui si è osservato che molteplici elementi erano strettamente collegati non solo con il prezzo ma anche reciprocamente, la Commissione ha considerato l'opportunità di mantenere negli NCP uno solo di questi elementi. Ad esempio, avendo già incluso l'autonomia negli NCP, non si è giudicato significativo aggiungere anche la capacità della batteria, dato che i due elementi sono strettamente collegati.

⁽⁴²⁵⁾Nonostante la conclusione secondo cui una segmentazione del mercato non è appropriata nel caso di specie, la Commissione ha osservato che la lunghezza è strettamente associata ai segmenti definiti nelle categorie di automobili più comunemente utilizzate (ossia sulla base delle lettere A, B, C, ecc.).

- iii. reti di distribuzione costituite da concessionari e agenti. I concessionari sono i soggetti che acquistano veicoli elettrici a batteria dalle NSC e dai GD, e li vendono al cliente finale. Gli agenti sono società che assolvono le stesse funzioni di un concessionario senza tuttavia acquisire in alcun momento la proprietà del veicolo. Tali società potrebbero fungere da concessionari per altri tipi di veicoli, come i veicoli ICE.

(1026) In generale, per ciascun paese la PE/IE o la NSC fissano il prezzo al dettaglio raccomandato dal fabbricante (MSRP), ossia il prezzo al quale il fabbricante raccomanda ai dettaglianti di vendere i suoi veicoli elettrici a batteria. Nei paesi in cui non esiste un'entità di vendita collegata al produttore, l'MSRP è fissato dal GD indipendente che svolge funzioni analoghe a quelle delle NSC. L'MSRP è fissato sulla base del prezzo che il produttore dell'Unione pratica al GD indipendente.

(1027) I principali modelli di vendita individuati sono i seguenti:

- i. modello standard del concessionario — il veicolo elettrico a batteria è venduto dalla PE/IE o dall'NSC al concessionario e dal concessionario al cliente finale. Il concessionario ottiene spesso uno sconto dalla PE. Pertanto non è necessario alcun adeguamento al prezzo netto al concessionario. La PE di solito ignora il prezzo pagato dal cliente finale, in quanto i concessionari negoziano tale prezzo utilizzando il proprio margine (differenza tra MSRP e prezzo al concessionario);
- ii. modello dell'agenzia — il veicolo elettrico a batteria è venduto direttamente al cliente dalla PE/IE o dall'NSC. Nella vendita funge da intermediario un'entità denominata agente, che non acquisisce la proprietà del veicolo, ma negozia e chiude la vendita. Per questo lavoro l'agente riceve una commissione. Tali entità possono essere le stesse società che normalmente agiscono in qualità di concessionari per altri tipi di automobili, e svolgono funzioni analoghe a quelle del concessionario. Si è pertanto ottenuto un prezzo comparabile al prezzo al concessionario sottraendo la commissione dell'agente dal prezzo al consumatore finale;
- iii. modello di vendita dei grandi parchi veicoli, specifico per determinate categorie di grandi clienti, come le società di noleggio, gli enti pubblici e le grandi imprese private. Le PE/IE o le NSC negoziano e vendono direttamente i veicoli elettrici a batteria. Si tratta di vendite in grandi quantità sia per i produttori dell'Unione che per i produttori esportatori cinesi, che sono considerate simili a quelle effettuate a livello di concessionario in quanto si applica uno sconto in considerazione del volume delle vendite;
- iv. modello del GD indipendente — in questo caso, per ottenere il prezzo al concessionario, la Commissione ha sommato, al prezzo praticato ai distributori indipendenti, una stima dei loro costi SGAV (utilizzando come approssimazione le SGAV medie delle NSC del produttore dell'Unione o delle NSC del produttore esportatore negli altri paesi, che variavano tra lo 0,5 % e il 3,6 % per i produttori dell'Unione e tra il 2,1 % e l'8 % per i produttori esportatori). È stato inoltre aggiunto un profitto teorico del 3 % per le vendite a GD indipendenti da parte sia dei produttori dell'Unione che dei produttori esportatori. Per i produttori dell'Unione tale adeguamento riguarda circa il 5 % della quantità venduta, mentre per i produttori esportatori riguarda il 22 % della quantità venduta;
- v. vendite online — Alcuni produttori esportatori (e le loro NSC) vendono online direttamente a clienti finali, compresi i privati, senza l'intermediazione di un concessionario o di un agente. In questa fase dell'inchiesta non è stato possibile adeguare i prezzi di tali vendite a livello di concessionario, fatta eccezione per l'assegnazione e la detrazione di premi monetari per il conseguimento di specifici obiettivi in termini di volume delle vendite, concessi alle imprese che svolgono attività di marketing (ad esempio sale di esposizione e servizi di guida su strada) nella zona in cui hanno avuto origine tali vendite online.

(1028) Il confronto dei prezzi è stato effettuato in base ai singoli tipi di prodotti per transazioni allo stesso stadio commerciale (prezzo al concessionario o equivalente), apportando gli adeguamenti del caso come si è illustrato in precedenza, e dopo aver detratto sconti e riduzioni o altri incentivi per le vendite a società che operano a livello di concessionario o agente. Il risultato del confronto è stato espresso sotto forma di percentuale del fatturato teorico dei produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta.

(1029) È emerso un margine di undercutting medio ponderato del 12,7 % da parte delle importazioni dal paese interessato nel mercato dell'Unione.

(1030) Tenendo presente che la concorrenza si basa in larga misura sui prezzi e che i prezzi sono molto trasparenti (ossia noti sul mercato), tale margine è considerato significativo.

- (1031) La corrispondenza tra gli NCP cinesi e quelli dell'Unione superava il 90 % per ciascuno dei produttori esportatori. Due NCP cinesi sono stati confrontati ciascuno con un NCP dell'Unione molto simile. In entrambi i casi l'NCP dell'Unione utilizzato corrispondeva a specifiche tecniche inferiori rispetto all'NCP cinese, e pertanto il confronto era favorevole al produttore esportatore cinese.
- (1032) Si noti altresì che i prezzi dei veicoli elettrici a batteria di BYD e SAIC comprendono una garanzia di sette anni per tali veicoli, mentre la garanzia per i veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione era di soli due anni. L'undercutting constatato al considerando 1029 è pertanto sottostimato.
- (1033) Per quanto riguarda la contrazione dei prezzi, l'andamento dei prezzi di vendita e dei costi di produzione unitari nell'Unione durante il periodo esaminato nella tabella 7 ha evidenziato una significativa contrazione dei prezzi. L'industria dell'Unione non è stata in grado di aumentare i prezzi fino a coprire i propri costi. In altre parole essa ha subito perdite sulle vendite di veicoli elettrici a batteria durante tutto il periodo in esame.
- (1034) In particolare la Commissione ha constatato che il prezzo di vendita dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione era inferiore del 30 % alla media ponderata del costo di produzione dell'industria dell'Unione. Questo indicatore è stato stabilito in base ai singoli tipi di prodotto.
- (1035) Un fattore importante di questa contrazione dei prezzi è stato il fatto che le immatricolazioni successive alle importazioni sovvenzionate cinesi hanno registrato un aumento in volume del 1 729 %, toccando una quota di mercato del 22,8 % nel periodo dell'inchiesta rispetto al 2020, come risulta nella tabella 2b. Tali vendite hanno avuto luogo principalmente a scapito dei produttori dell'Unione, che stavano perdendo quote di mercato. La contrazione dei prezzi si spiega inoltre con gli elementi di prova, da cui emerge che le importazioni cinesi competono con le vendite dell'Unione indipendentemente dal tipo di prodotto. Anche se l'Unione incrementasse le vendite di modelli più costosi, questi sarebbero comunque in concorrenza con un tipo di veicolo elettrico a batteria cinese. Questa situazione ha contribuito alle perdite a due cifre subite dall'industria dell'Unione, e illustrate nella tabella 10.
- (1036) A parere della CCCME, nel confrontare i prezzi, la Commissione dovrebbe tenere conto del marchio del veicolo elettrico a batteria. La CCCME ha sostenuto inoltre che il valore del marchio del produttore orienta i prezzi di vendita e rivendita dei veicoli elettrici a batteria, e che i produttori dell'Unione di veicoli elettrici a batteria possono applicare prezzi molto più elevati per questi veicoli in ogni segmento sulla base del valore del marchio.
- (1037) La Commissione ha osservato che la CCCME non ha spiegato in che modo la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione il marchio ai fini del confronto dei prezzi. Ha aggiunto che l'eventuale valore del marchio, di cui i produttori dell'Unione potrebbero godere, si è formato grazie alla loro lunga e vasta esperienza nella produzione di veicoli ICE; il suo automatico trasferimento ai veicoli elettrici a batteria è quindi tutt'altro che sicuro. Ciò è dovuto al fatto che l'elettrificazione rappresenta un fattore di svolta per quanto riguarda la concorrenza su fattori diversi dal prezzo; essa infatti mette in discussione le caratteristiche tradizionali su cui i costruttori di automobili ICE hanno costruito il proprio vantaggio competitivo. I valori comuni su cui fanno affidamento i costruttori di automobili comprendono prestazioni, efficienza in termini di carburante, tecnologia, affidabilità, sicurezza e design. Queste caratteristiche sono però messe in discussione dall'adozione di tecnologie elettriche. Ad esempio i veicoli elettrici a batteria ridefiniscono il concetto di prestazione a causa delle caratteristiche dei motori elettrici. Fra tutte le caratteristiche l'autonomia è quella cruciale, a causa delle modeste prestazioni dei veicoli elettrici a batteria rispetto ai veicoli ICE e del notevole divario tra i modelli di veicoli elettrici a batteria per quanto riguarda l'autonomia massima. La rapida crescita di Tesla dimostra inoltre chiaramente che il valore del marchio costruito sulle automobili ICE, o l'assenza di tale valore, è di importanza marginale per quanto riguarda il successo e la capacità di fissare i prezzi sul mercato dei veicoli elettrici a batteria. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (1038) La CCCME ha inoltre affermato che, nel confrontare i prezzi, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione i dati di tutti i produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e di ogni altro produttore esportatore cinese che abbia presentato richieste di esame individuale, in particolare di Tesla, che nel periodo dell'inchiesta rappresentava circa il 50 % delle esportazioni di veicoli elettrici a batteria verso l'Unione.
- (1039) Il margine di undercutting e tutti gli altri indicatori microeconomici sono calcolati sulla base dei dati verificati, comunicati dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. Come si illustra al considerando 49, Tesla non è stata inserita nel campione come produttore esportatore cinese. Di conseguenza i dati di questo produttore esportatore che ha chiesto l'esame individuale non sono stati inclusi nel calcolo dell'undercutting. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

- (1040) La società 24 ha affermato che il mercato dei veicoli elettrici a batteria non era omogeneo per due motivi principali. In primo luogo perché non esisteva un mercato di veicoli elettrici a batteria indipendente: questo mercato faceva parte invece del mercato dei veicoli passeggeri, che comprendeva i veicoli ICE, mentre i veicoli elettrici a batteria erano in concorrenza con i veicoli ICE. In secondo luogo perché il mercato dei veicoli elettrici a batteria era suddiviso in diversi segmenti. La società 24 ha dichiarato che la segmentazione del mercato era rilevante ai fini di una valutazione accurata della situazione dell'industria dell'Unione, e ha aggiunto che la Commissione dovrebbe operare una distinzione tra i diversi segmenti del mercato dei veicoli elettrici a batteria. La società 24 ha precisato inoltre che, sebbene l'UE classifichi le automobili in categorie in base alle loro dimensioni e caratteristiche, altri criteri come il prezzo e l'immagine del marchio sono essenziali per determinare la segmentazione del mercato. Per quanto riguarda i prezzi di vendita, la società 24 ha specificato che il mercato dei veicoli elettrici a batteria si poteva suddividere in fascia "di base", "media", "alta" e "di lusso". La società 24 ha aggiunto che all'interno di ciascun segmento vi era una chiara distinzione tra marchi di fascia alta e di base, secondo aspetti quali prestazioni, funzionalità, caratteristiche, reti di distribuzione e servizi post-vendita. La società 24 ha inoltre affermato che questi fattori determinano effettivamente il grado di concorrenza tra gli operatori del mercato, e da essi dipende se due prodotti possano costituire alternative vicine. Secondo la società 24 finora la maggior parte dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione si è concentrata su modelli di veicoli di fascia più alta, che garantiscono margini di profitto più elevati; pertanto la presenza dei marchi dell'UE nei segmenti di fascia di base è debole, situazione che contrasta con quella del tradizionale settore ICE. Secondo la società 24 ne consegue che le importazioni dalla Cina, e in particolare dei marchi cinesi di veicoli elettrici a batteria, hanno finora riguardato principalmente la fascia di base nei segmenti più economici del mercato, in cui la presenza delle alternative dell'UE è ancora modesta. La società 24 sostiene pertanto che le importazioni cinesi integrano per lo più l'industria dell'Unione sul mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, piuttosto che competere con essa.
- (1041) La Commissione ha ricordato che il mercato dei veicoli passeggeri comprendeva diversi gruppi propulsori: ICE, ibridi (non-ricaricabili), ibridi ricaricabili (PHEV), veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici alimentati a celle a combustibile (FCV). I veicoli FCV e i veicoli elettrici a batteria sono veicoli a emissioni zero, mentre PHEV, ibridi e ICE sono provvisti di un motore a combustione. Tra questi tipi di veicoli può esserci concorrenza, ma solo in misura molto limitata. Allo stesso tempo è molto limitata anche la concorrenza tra questi tipi di veicoli e motocicli, biciclette elettriche, monopattini, ecc. L'ambito della presente inchiesta è però costituito dai veicoli elettrici a batteria e non da tutti i veicoli passeggeri o dai veicoli per la mobilità. Nella misura in cui esiste un rapporto di concorrenza con altri veicoli, questo elemento non farebbe rientrare tali veicoli nell'ambito della presente inchiesta; né una concorrenza così limitata metterebbe in discussione le risultanze della presente inchiesta in merito all'impatto delle importazioni sovvenzionate sull'industria dell'Unione del prodotto simile (veicoli elettrici a batteria).
- (1042) La Commissione ha inoltre ricordato che non vi era alcuna segmentazione universalmente accettata per le autovetture, e ha osservato che il sistema di classificazione cui fa riferimento il documento di apertura si basava su descrizioni generiche di ciò che è tradizionalmente definito segmento in quest'industria, piuttosto che su criteri oggettivi e misurabili forniti dall'industria dell'Unione. Di conseguenza non vi era una chiara linea di demarcazione tra i presunti segmenti. Nel documento di apertura la Commissione ha fatto riferimento a tali segmenti identificandoli con tipi di prodotto di veicoli elettrici a batteria. Ciò vale a maggior ragione per la segmentazione proposta dalla società 24, che non forniva neppure una descrizione dei presunti segmenti, ma soltanto denominazioni (fascia "di base", "media", "alta" e "di lusso") usando comuni termini commerciali dall'ampio margine di interpretazione.
- (1043) La Commissione ha inoltre osservato che i veicoli elettrici a batteria comprendono una varietà di tipi diversi, ma condividono tutti le stesse caratteristiche di base e lo stesso uso principale, vale a dire il trasporto di un numero limitato di persone da un punto a un altro. Sono inoltre soggetti alle stesse normative per quanto riguarda, ad esempio, i limiti di velocità, i requisiti in materia di patente di guida e le parti della rete stradale in cui sono autorizzati a circolare. Alla luce di quanto precede i veicoli elettrici a batteria si possono considerare sufficientemente intercambiabili. Inoltre, come si illustra al considerando 1022, l'NCP ha tenuto conto delle caratteristiche principali dei veicoli elettrici a batteria che hanno esercitato un impatto sul prezzo di vendita dell'industria dell'Unione, come la lunghezza, l'autonomia, la potenza e la trazione. Il tipo di prodotto simile dell'Unione è stato pertanto confrontato con tipi di prodotti cinesi simili; in altre parole i veicoli elettrici a batteria cinesi presentati come veicoli di fascia economica o di fascia alta sono stati confrontati con analoghi modelli dell'Unione.
- (1044) Per quanto riguarda i tipi di veicoli elettrici a batteria venduti dai produttori cinesi e il grado di concorrenza con i produttori dell'Unione, dall'inchiesta è emerso che i produttori esportatori cinesi sono in concorrenza totale con i veicoli elettrici a batteria venduti dall'industria dell'Unione (come si illustra al considerando 1031, la corrispondenza tra gli NCP cinesi e gli NCP dell'Unione era in media molto elevata (superiore al 90 %) e si estende all'88 % delle vendite totali dei produttori dell'Unione inseriti nel campione). In effetti i tipi di veicoli elettrici a batteria venduti sul mercato dell'Unione, sia dai produttori dell'Unione che dai produttori esportatori cinesi, costituivano uno dei criteri per la selezione del campione di produttori dell'Unione e di produttori esportatori, come si illustra ai considerando 33, 36 e 49.

- (1045) Nel periodo dell'inchiesta i produttori esportatori cinesi hanno esportato un'ampia gamma di modelli di veicoli elettrici a batteria a prezzi notevolmente diversi, in concorrenza con i modelli di veicoli elettrici a batteria prodotti dai produttori dell'Unione, e stanno pianificando di espandere ulteriormente il proprio portafoglio per il mercato dell'Unione nel prossimo futuro.
- (1046) Ad esempio, il produttore esportatore cinese inserito nel campione BYD ha venduto sul mercato dell'Unione modelli con un prezzo di listino inferiore a 30 000 EUR, come Dolphin, modelli con un prezzo di listino di circa 40 000 EUR, come Atto 3, ma anche modelli di fascia alta o di lusso con un prezzo di listino superiore a 70 000 EUR, come HAN e TANG ⁽⁴²⁶⁾. Analogamente il gruppo Geely ha commercializzato i suoi veicoli elettrici a batteria Polestar come modelli di fascia alta ⁽⁴²⁷⁾, e li ha esportati nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Un altro veicolo elettrico a batteria prodotto da Geely, Lotus Eletre, è commercializzato come iper-SUV ⁽⁴²⁸⁾ ed è offerto sul mercato dell'Unione a prezzi di listino che giungono a 150 000 EUR.
- (1047) A parte i tipi di veicoli elettrici a batteria venduti durante il periodo dell'inchiesta, la Commissione ha osservato che il mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è in continua evoluzione e che i produttori e gli esportatori dell'Unione, nonché gli esportatori cinesi, stanno espandendo ogni anno il proprio portafoglio di veicoli elettrici a batteria. A titolo di esempio il gruppo Stellantis, che è un gruppo di produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, ha annunciato nell'ottobre 2023 un nuovo veicolo elettrico a batteria a basso costo (Citroën e-C3), il cui prezzo parte da 23 300 EUR. Per contro, nel marzo 2024 il gruppo cinese SAIC, inserito nel campione, ha presentato ⁽⁴²⁹⁾ una serie di nuovi modelli, tra cui l'IM L6 "automobile intelligente di alta qualità", l'MG9 "berlina elettrica medio-grande a due volumi", e il SUV MGS9 "coupé elettrico puro medio-grande". Al considerando 1127 si citano altri annunci del lancio di nuovi modelli di veicoli elettrici a batteria.
- (1048) Si è pertanto concluso che i produttori esportatori cinesi non si limitano a determinati tipi specifici di veicoli elettrici a batteria, come sembra suggerire la società 24.
- (1049) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ha concluso che i veicoli elettrici a batteria costituiscono un mercato unico e continuo di prodotti intercambiabili e che un'analisi per segmento non era giustificata né appropriata nel caso di specie. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

4.5. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.5.1. Osservazioni di carattere generale

- (1050) A norma dell'articolo 3, punto 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni sovvenzionate sull'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici attinenti alla situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.
- (1051) Come si indica al considerando 26, per determinare l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.
- (1052) Ai fini della determinazione del pregiudizio, la Commissione ha operato una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati forniti da Prodcorn, AEA, S&P Global Mobility, nonché dei dati di campionamento e dei siti web dei produttori dell'Unione. Tali dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. Entrambe le serie di dati sono state considerate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (1053) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, entità del margine di sovvenzione e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di sovvenzione.
- (1054) Gli indicatori microeconomici sono: prezzi medi unitari, costo unitario, costo del lavoro, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale.

⁽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. *Indicatori macroeconomici*

4.5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

(1055) Nel periodo in esame la produzione e la capacità produttiva totali nonché l'utilizzo totale degli impianti dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Volume di produzione (in unità)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
<i>Indice</i>	100	165	220	298
Capacità produttiva (in unità)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
<i>Indice</i>	100	161	225	287
Utilizzo degli impianti	33 %	34 %	32 %	35 %
<i>Indice</i>	100	103	98	104

Fonte: *Prodcop* ⁽⁴³⁰⁾, dati di campionamento e siti web dei produttori dell'Unione

(1056) Nel periodo in esame la produzione di veicoli elettrici a batteria è aumentata del 200 % circa. Nel corso di questo periodo l'aumento della produzione è stato cospicuo e relativamente costante, e ha rispecchiato la progressiva transizione del mercato dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.

(1057) Non esistono dati ufficiali relativi alla capacità produttiva totale dell'industria dell'Unione, che è stata pertanto calcolata sulla base del tasso di utilizzo verificato degli impianti dei produttori dell'Unione inseriti nel campione e del volume totale di produzione dell'industria dell'Unione. Su tale base nel periodo in esame la capacità produttiva è aumentata del 187 %.

(1058) Dall'inchiesta è emerso che alcuni produttori dell'Unione hanno trasformato le linee di produzione di veicoli ICE in linee di produzione di veicoli elettrici a batteria, e pertanto tali linee di produzione erano interamente dedicate alla produzione dei veicoli elettrici a batteria, oppure producevano veicoli elettrici a batteria nei propri impianti di assemblaggio insieme ai veicoli ICE, utilizzando essenzialmente lo stesso processo di produzione al fine di sfruttare le risorse, i processi e le competenze esistenti e offrire flessibilità in termini di volume.

(1059) A seconda del modo in cui i produttori dell'Unione inseriti nel campione producevano veicoli elettrici a batteria, come si illustra al considerando 1058, la loro capacità produttiva è stata calcolata nei modi seguenti: i) sulla base del numero massimo di veicoli elettrici a batteria che era possibile produrre al giorno, moltiplicato per l'orario di lavoro produttivo, considerando due-tre turni, compresa la manutenzione, per 46-48 settimane all'anno, o ii) sulla base della capacità produttiva totale per tutte le autovetture dopo aver sottratto la produzione di tutti gli altri veicoli passeggeri ad eccezione dei veicoli elettrici a batteria.

(1060) Nel periodo in esame l'utilizzo degli impianti è aumentato del 4 %. Poiché nel periodo dell'inchiesta l'utilizzo degli impianti era inferiore al 40 %, si può concludere che l'industria dell'Unione dispone di una capacità produttiva sufficiente a soddisfare i futuri aumenti della domanda di veicoli elettrici a batteria, e che è inoltre possibile spostare maggiori capacità dalla produzione di veicoli ICE alla produzione di veicoli elettrici a batteria.

⁽⁴³⁰⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Si noti che, per motivi di riservatezza, Prodcop non comunica il volume di produzione per ciascuno Stato membro. I dati relativi alla produzione per il 2023 saranno pubblicamente disponibili il 1° luglio 2024.

4.5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (1061) La Commissione ha stabilito il volume delle vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione sulla base di AEA e di S&P Global Mobility per l'immatricolazione di veicoli elettrici a batteria fabbricati nell'Unione.
- (1062) Su tale base il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno registrato il seguente andamento nel periodo in esame:

Tabella 5

Volume delle vendite e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Volume delle vendite sul mercato dell'Unione (immatricolazioni) in unità	379 138	583 992	739 101	987 586
<i>Indice</i>	100	154	195	260
Quota di mercato (del consumo apparente)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
<i>Indice</i>	100	94	93	87
Quota di mercato (del consumo effettivo — immatricolazioni)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
<i>Indice</i>	100	95	93	92

Fonte: dati sulle immatricolazioni AEA e S&P Global Mobility

- (1063) Nel periodo in esame le vendite dei produttori dell'Unione sono aumentate del 160 %. Questo andamento è stato simile a quello della produzione nello stesso periodo. I veicoli elettrici a batteria sono stati venduti principalmente tramite concessionari. I più importanti utenti finali erano consumatori e principali clienti che di norma ordinavano veicoli personalizzati anziché acquistare dalle scorte.
- (1064) Nonostante il forte aumento del consumo, nel periodo in esame la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita del 13 % o di nove punti percentuali sulla base del consumo apparente, oppure dell'8 % o di oltre cinque punti percentuali sulla base del consumo effettivo. Per contro la quota di mercato delle importazioni dalla Cina è aumentata di oltre cinque volte in questo mercato in piena espansione, a scapito dell'industria dell'Unione.

4.5.2.3. Crescita

- (1065) La produzione e le vendite (immatricolazioni) dell'industria dell'Unione per i veicoli elettrici a batteria hanno registrato una crescita costante e notevole nel periodo in esame, in linea con la progressiva transizione del mercato dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.
- (1066) In termini di vendite la crescita dell'industria dell'Unione in questo mercato in espansione è stata notevolmente inferiore all'aumento del consumo.
- (1067) Nel periodo in esame la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita di nove punti percentuali sulla base del consumo apparente, o di oltre cinque punti percentuali sulla base delle immatricolazioni. Nel periodo dell'inchiesta i veicoli elettrici a batteria importati (immatricolazioni) detenevano una quota di mercato di quasi il 34,8 %. La quota di mercato più elevata e in più rapida crescita nel periodo in esame era detenuta dai produttori esportatori cinesi, come indicano le tabelle 2a e 2b.

4.5.2.4. Occupazione e produttività

(1068) Nel periodo in esame l'occupazione e la produttività hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 6

Occupazione e produttività

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Numero di dipendenti	39 995	66 053	99 939	115 835
<i>Indice</i>	100	165	250	290
Produttività (unità/dipendente)	14	14	12	14
<i>Indice</i>	100	100	88	103

Fonte: Prodcop e produttori dell'Unione inseriti nel campione

(1069) L'occupazione e la produttività sono state calcolate in base all'occupazione dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, estrapolata dal volume di produzione dell'intera industria dell'Unione.

(1070) Nel periodo in esame il numero di dipendenti è aumentato da circa 40 000 a circa 116 000, con un incremento del 190 %. Questo andamento ha seguito sostanzialmente l'andamento della produzione.

(1071) In generale l'industria dell'Unione sta trasferendo i dipendenti dalla produzione di veicoli ICE alla produzione di veicoli elettrici a batteria, in quanto la produzione di veicoli ICE è in calo mentre quella di veicoli elettrici a batteria è in aumento. A tale riguardo l'industria dell'Unione sta salvaguardando i posti di lavoro attraverso la riqualificazione (aggiornamento e riconversione professionale), offrendo ai propri dipendenti la possibilità di adattarsi ai gruppi propulsori elettrici.

(1072) Nel periodo in esame la produttività è stata relativamente stabile.

4.5.2.5. Entità dell'importo della sovvenzione e ripresa dagli effetti di precedenti sovvenzioni

(1073) Tutti gli importi delle sovvenzioni erano notevolmente superiori al livello minimo. L'entità degli importi effettivi delle sovvenzioni ha inciso sull'industria dell'Unione in modo non trascurabile, considerati il volume e i prezzi delle importazioni dal paese interessato.

(1074) Questa è la prima inchiesta antisovvenzioni relativa al prodotto in esame. Non erano pertanto disponibili dati per valutare gli effetti di eventuali sovvenzioni precedenti.

4.5.3. Indicatori microeconomici

4.5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

(1075) Nel periodo in esame la media ponderata del prezzo unitario di vendita praticato dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti (comprese le vendite delle società collegate effettuate a normali condizioni di mercato) nell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Prezzi di vendita nell'Unione

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Prezzo medio unitario di vendita sul mercato dell'Unione (EUR/unità)	24 404	27 557	31 244	33 560
<i>Indice</i>	100	113	128	138

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Costo di produzione unitario (EUR/unità)	30 683	32 029	35 079	38 140
<i>Indice</i>	100	104	114	124

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (1076) I prezzi medi unitari di vendita dell'industria dell'Unione sono aumentati del 38 %. Questo sviluppo è stato influenzato dai cambiamenti nella combinazione dei modelli venduti dai produttori dell'Unione inseriti nel campione nel periodo in esame, in particolare tenendo presente che il mercato dell'Unione sta gradualmente passando dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria e che durante tutto il periodo in esame sono stati lanciati e venduti nuovi modelli ⁽⁴³¹⁾.
- (1077) Il costo di produzione di cui sopra è il costo totale di produzione dei veicoli elettrici a batteria venduti, comprese le componenti e le materie prime, gli altri costi di produzione e le spese generali, amministrative e di vendita (SGAV), tra cui le spese per ricerca e sviluppo (R&S).
- (1078) Il costo di produzione medio unitario dell'industria dell'Unione è aumentato del 24 %. Tale evoluzione è stata influenzata anche dai cambiamenti nella combinazione dei modelli prodotti. Il costo unitario è stato determinato anche dall'aumento del costo delle componenti, in particolare delle batterie, dovuto all'incremento dei costi delle materie prime, tra cui cobalto, nichel e litio. È aumentato anche il costo di altre componenti, e in particolare di quelle colpite dalla crisi energetica, come l'acciaio e altri metalli. Un fattore che ha avuto un impatto al ribasso sui costi unitari è stato l'aumento del volume della produzione e delle vendite, come risulta dalle tabelle 4 e 5; i produttori dell'Unione infatti sono stati in grado di distribuire i costi fissi su quantitativi maggiori di veicoli elettrici a batteria. La Commissione ha osservato che quella dei veicoli elettrici a batteria è un'industria ad alta intensità di capitale con costi fissi elevati; pertanto un elevato volume di produzione determina una diminuzione del costo unitario di produzione.
- (1079) I produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno fissato i prezzi sul mercato dell'Unione in base alla politica dei prezzi dei loro principali concorrenti per modelli simili. In generale i produttori dell'Unione hanno stabilito per tutti i modelli un prezzo di listino o un MSRP, ossia il prezzo al quale il produttore raccomanda ai dettaglianti di vendere i suoi veicoli elettrici a batteria. Gli MSRP sono regolarmente riesaminati. Anche quando gli MSRP rimangono fissi, il prezzo finale che il cliente paga può però fluttuare a causa degli sconti offerti dal venditore al consumatore.
- (1080) Il mercato dei veicoli elettrici a batteria è altamente competitivo e registra una rapida evoluzione. Inoltre è molto trasparente in quanto tutti i venditori di veicoli elettrici a batteria rendono pubblici gli MSRP. A causa di tale trasparenza, il mercato dei veicoli elettrici a batteria è molto sensibile ai prezzi. Di conseguenza gli aumenti dei prezzi causati dall'incremento dei costi comportano di norma una riduzione dei quantitativi di vendita.

4.5.3.2. Costo del lavoro

- (1081) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro dei produttori dell'Unione inseriti nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 8

Costo medio del lavoro per dipendente

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
<i>Indice</i>	100	106	110	124

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

⁽⁴³¹⁾ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models>.

(1082) Durante il periodo in esame il costo medio del lavoro è aumentato del 24 %. Tale andamento ha rispecchiato gli aumenti delle retribuzioni e di altri costi del lavoro in un periodo di inflazione elevata, soprattutto nel 2022 e nel 2023.

4.5.3.3. Scorte

(1083) Nel periodo in esame il livello delle scorte dei produttori dell'Unione inseriti nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 9

Scorte

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Scorte finali (in unità)	7 493	9 460	15 504	25 431
<i>Indice</i>	100	126	207	339
Scorte finali in percentuale della produzione	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
<i>Indice</i>	100	74	97	114

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(1084) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione lavora principalmente su ordinazione; pertanto le scorte, come percentuale della produzione, erano generalmente basse.

(1085) Nel periodo in esame le scorte finali dei produttori dell'Unione inseriti nel campione sono aumentate del 239 %, rispecchiando l'aumento della produzione registrato in tale periodo. Nel periodo in esame le scorte finali come percentuale della produzione sono aumentate del 14 %. Questo andamento è dovuto principalmente all'aumento del numero di modelli offerti sul mercato nel periodo dell'inchiesta rispetto al 2020.

4.5.3.4. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale

(1086) Nel periodo in esame la redditività, il flusso di cassa, gli investimenti e l'utile sul capitale investito dei produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 10

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (% del fatturato delle vendite)	- 22,3 %	- 10,9 %	- 8,9 %	- 10,8 %
<i>Indice</i>	- 100	- 49	- 40	- 48
Flusso di cassa (in EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
<i>Indice</i>	- 100	- 62	- 123	- 143
Investimenti (in EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
<i>Indice</i>	100	97	88	100
Utile sul capitale investito	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
<i>Indice</i>	- 100	- 53	- 22	- 29

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (1087) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inseriti nel campione esprimendo l'utile netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione, in percentuale sul fatturato di tali vendite.
- (1088) Durante tutto il periodo in esame l'industria dell'Unione ha registrato perdite che però sono complessivamente diminuite nel corso di tale periodo. Come emerge dalla tabella 7, nel periodo in esame i prezzi unitari dell'industria dell'Unione sono aumentati a un ritmo più elevato rispetto agli aumenti dei costi unitari. I motivi di tale andamento sono descritti nella sezione 4.5.3.1. Tra il 2020 e il 2022 l'industria dell'Unione è riuscita a ridurre le perdite aumentando le vendite sul mercato dell'Unione. In questo periodo l'industria dell'Unione ha incrementato la produzione e le vendite e ha reso più efficiente la ripartizione dei costi fissi, distribuendola su un crescente numero di unità prodotte. Sebbene tale incremento sia proseguito nel periodo dell'inchiesta, l'aumento dei prezzi delle materie prime e il crescente volume delle importazioni sovvenzionate a prezzi bassi ha comportato un aumento delle perdite rispetto al 2022, fino a - 10,8 % alla fine del periodo in esame.
- (1089) Nel periodo in esame il mercato dell'Unione si trovava in una fase di transizione progressiva. Poiché alcuni produttori dell'Unione fabbricavano veicoli elettrici a batteria e veicoli ICE sulle stesse linee di produzione, come si illustra al considerando 1058, i costi di produzione dei veicoli elettrici a batteria si sono in qualche misura ridotti in quanto i costi fissi erano ripartiti tra veicoli elettrici a batteria e veicoli ICE. Come si illustra ai considerando 1222 e 1223, l'industria dell'Unione deve però ridurre la produzione e le vendite di ICE nell'Unione. Pertanto, al fine di conseguire una situazione redditizia e garantirsi un futuro, l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione deve aumentare la produzione, le vendite e la quota di mercato dei veicoli elettrici a batteria, realizzando in tal modo economie di scala e continuando a ridurre i costi unitari rispetto ai livelli dei prezzi.
- (1090) Il flusso di cassa netto è la capacità dei produttori dell'Unione inseriti nel campione di autofinanziare le proprie attività. L'andamento del flusso di cassa netto è stato negativo per tutto il periodo in esame. In tale periodo il flusso di cassa netto si è deteriorato a causa dell'aumento del fatturato e dell'incremento delle perdite in valore assoluto. È stato possibile superare la situazione del flusso di cassa appena descritta grazie ai profitti realizzati dall'industria dell'Unione sui veicoli passeggeri ICE. Tuttavia, come si illustra ai considerando 1222 e 1223, i produttori dell'Unione devono ridurre le vendite di ICE, e pertanto i profitti che l'industria dell'Unione ottiene dalle vendite di veicoli ICE sono destinati a diminuire in futuro.
- (1091) Gli investimenti nel prodotto in esame hanno riguardato principalmente le spese per R&S, i nuovi investimenti in linee di produzione per i veicoli elettrici a batteria, tra cui la produzione e l'installazione di batterie, e l'acquisto di strumenti specifici per l'assemblaggio dei veicoli elettrici a batteria. Sebbene riguardino solo le entità produttive inserite nel campione, tali investimenti dimostrano la necessità di investimenti cospicui per passare dalla produzione ICE alla produzione di veicoli elettrici a batteria. Una parte importante dei nuovi investimenti dev'essere effettuata prima di iniziare a vendere i veicoli elettrici a batteria. Sono già stati impegnati ulteriori investimenti, e gli investimenti in corso continuano parallelamente alla graduale transizione dei siti di produzione.
- (1092) Gli investimenti dell'intera industria dell'Unione per la transizione verso l'elettrificazione sono stati stimati a circa 170 miliardi di EUR per il periodo 2022-2030⁽⁴³²⁾. Ciò corrisponde a un investimento medio di circa 19 miliardi di EUR in ciascun anno del periodo. Tali investimenti sono previsti per tutti i tipi di veicoli elettrici a batteria. In particolare il gruppo Volkswagen sta investendo circa 20 miliardi di EUR per costruire almeno sei impianti di batterie in Europa nei prossimi anni. Il gruppo BMW prevede di investire circa un miliardo di EUR per sviluppare e produrre veicoli elettrici a batteria nel suo stabilimento austriaco di Steyr a partire dal 2025. Sta inoltre investendo circa 400 milioni di EUR per ammodernare lo stabilimento di Monaco di Baviera, in Germania, e sta costruendo un nuovo impianto in Ungheria per produrre il modello Neue Klasse EV a partire dal 2025. Il gruppo Stellantis ha investito in una joint venture con Mercedes-Benz e TotalEnergies, denominata ACC, per le celle di batterie. Mercedes-Benz prevede inoltre di realizzare nell'UE quattro impianti per la produzione di batterie nel prossimo futuro. Il gruppo Renault investirà 10 miliardi di UE nell'elettrificazione entro il 2025.
- (1093) L'utile sul capitale investito, che è il profitto espresso come percentuale del valore contabile netto degli investimenti, ha evidenziato un andamento analogo all'utile sul fatturato, in quanto è rimasto negativo per l'intero periodo. Nel periodo in esame le perdite relative all'utile sul capitale investito si sono ridotte per i motivi descritti nella sezione 4.5.3.4. Si ricordi inoltre che non tutti i produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno avviato gli investimenti nei veicoli elettrici a batteria nello stesso anno (e pertanto non hanno iniziato nello stesso anno a ottenere un utile su tali investimenti). Tale chiarimento ha inciso anche sull'andamento dell'utile sul capitale investito indicato nella tabella 10.

⁽⁴³²⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegzqypr/>.

(1094) Per valutare la capacità dei produttori dell'Unione inseriti nel campione di ottenere capitale, occorre ricordare che i produttori dell'Unione inseriti nel campione fanno parte di grandi gruppi industriali i quali hanno finanziato la transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria. Ogni anno di questa inevitabile transizione ha però aggravato l'entità delle perdite subite e ha ridotto la capacità del settore di ottenere capitali in futuro.

4.5.4. Conclusioni sulla situazione dell'industria

(1095) Come si illustra al considerando 996 la situazione dell'industria dell'Unione dev'essere analizzata nel contesto della transizione del mercato dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.

(1096) In tale contesto durante il periodo in esame il consumo apparente dell'Unione è aumentato del 200 %, e il consumo effettivo dell'Unione (basato unicamente sulle immatricolazioni) è aumentato del 182 % durante tale periodo. Questi forti aumenti riflettono lo scenario della transizione del mercato dei veicoli passeggeri dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.

(1097) Allo stesso tempo, i quantitativi importati dalla Cina sono aumentati in modo massiccio, passando da circa 21 000 unità a oltre 412 000 unità (con un incremento superiore al 1 800 % nel periodo in esame), il che è notevolmente superiore all'aumento del consumo. Questo dato è rispecchiato dalla quota di mercato delle importazioni cinesi, che è anch'essa aumentata in modo massiccio, passando dal 3,9 % nel 2020 al 25 % nel periodo dell'inchiesta. Aumenti analoghi si registrano per le immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi dopo l'importazione dalla Cina.

(1098) La produzione e le vendite dell'industria dell'Unione sono aumentate rispettivamente del 198 % e del 150 %. Anche in questo caso, tale crescita apparente non era in linea con l'aumento del consumo: ciò significa che la quota di mercato dell'industria dell'Unione è scesa dal 68,9 % nel 2020 al 59,9 % nel periodo dell'inchiesta.

(1099) Come si è illustrato, data la transizione del mercato dell'Unione, diversi indicatori sono stati influenzati dal fatto che l'industria dell'Unione stava gradualmente trasformando i propri siti di produzione da veicoli ICE a veicoli elettrici a batteria. Tale trasformazione ha richiesto ingenti e costanti investimenti in R&S e ha comportato notevoli costi per la riconversione degli impianti, che sono rimasti invariati per tutto il periodo in esame. L'utilizzo degli impianti, la redditività, l'utile sul capitale investito e la produttività hanno mostrato lievi tendenze positive dovute alla transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria, ma sono rimasti negativi o piuttosto stabili durante il periodo in esame.

(1100) La redditività e l'utile sul capitale investito dell'industria dell'Unione, pur mostrando tendenze al miglioramento, sono rimasti esigui per tutto il periodo in esame. Ne emerge che l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire ai clienti la totalità dei costi più gravosi nel contesto della transizione, e che le è stato impedito di fissare a livelli redditizi i prezzi per gli acquirenti. L'analisi condotta alla sezione 4.5.3.1 dimostra che i prezzi dell'industria dell'Unione hanno subito una contrazione, causata dai prezzi delle importazioni sovvenzionate. Anche in un mercato in rapida espansione l'undercutting dei prezzi delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina, i cui quantitativi crescevano costantemente, dimostra che il principale concorrente nel campo delle importazioni era la Cina.

(1101) Nonostante l'aumento delle vendite e della produzione determinato dall'incremento della domanda dovuto alla transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria, nel periodo dell'inchiesta l'industria dell'Unione era ancora lontana dal realizzare utili dai veicoli elettrici a batteria. La situazione osservata nel periodo dell'inchiesta, in cui si registravano perdite superiori al 10 % e una continua contrazione dei prezzi, ha compromesso l'intera transizione dell'industria dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria. Di conseguenza è stato necessario effettuare investimenti per miliardi di EUR e ridistribuire la foltoissima forza lavoro impiegata, mentre nella transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria il mercato dell'Unione equivaleva appena al 14,5 %, come si indica nella tabella 1.

(1102) Gli indicatori di cui sopra segnalano che la transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria ha iniziato a incontrare ostacoli verso la fine del periodo in esame e in particolare durante il PI, quando si sono osservati i volumi massimi di importazioni dalla Cina e il calo più rilevante della quota di mercato dell'industria dell'Unione. Lo dimostra anche il fatto che, nonostante le tendenze in miglioramento di alcuni indicatori durante il periodo in esame, la maggior parte degli indicatori finanziari (tra cui la redditività, l'utile sul capitale investito e il flusso di cassa) era ancora negativa e ha anzi iniziato a deteriorarsi durante il periodo dell'inchiesta. Particolare ancor più significativo, durante tutto il periodo in esame le quote di mercato sono costantemente diminuite, raggiungendo il livello minimo alla fine del periodo dell'inchiesta.

- (1103) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha deciso di esaminare se i probabili sviluppi futuri delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina comprometterebbero il successo della transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria, causando in tal modo un pregiudizio grave all'industria dell'Unione.

5. MINACCIA DI PREGIUDIZIO

5.1. Introduzione

- (1104) Conformemente all'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se un ulteriore aumento delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina possa avere un impatto negativo sull'industria dell'Unione e costituire pertanto una minaccia di un pregiudizio grave per l'industria dell'Unione.
- (1105) Nell'analisi della minaccia di un pregiudizio grave all'industria dell'Unione, a norma dell'articolo 8, paragrafo 8, secondo comma, del regolamento di base, la Commissione ha preso in considerazione fattori quali:
- la natura della sovvenzione o delle sovvenzioni in questione e le probabili conseguenze sugli scambi;
 - un sensibile tasso di incremento delle importazioni sovvenzionate sul mercato dell'Unione, tale da far prevedere un sostanziale aumento delle importazioni;
 - l'esistenza di una sufficiente disponibilità di capacità da parte dell'esportatore, ovvero l'imminente e sensibile aumento della medesima, che denotino un probabile e sostanziale incremento delle esportazioni sovvenzionate nell'Unione, tenendo conto della disponibilità di altri mercati d'esportazione con capacità residua di assorbimento;
 - il fatto che le importazioni siano effettuate a prezzi tali da provocare una significativa diminuzione dei prezzi oppure impedirne gli aumenti che altrimenti si verificherebbero, e tali da stimolare la domanda di altre importazioni; e
 - la situazione delle scorte.

5.2. La natura della sovvenzione o delle sovvenzioni in questione e le probabili conseguenze sugli scambi

- (1106) Nella sezione 3.10 la Commissione ha concluso in via provvisoria che sono presenti sovvenzioni compensabili in conformità alle disposizioni del regolamento di base.
- (1107) Tali sovvenzioni mostrano che le importazioni del prodotto in esame beneficiano di sostegno governativo.
- (1108) Prevedibilmente nel prossimo futuro il drastico undercutting e la notevole contrazione dei prezzi rilevati durante il periodo dell'inchiesta (che impediscono gli aumenti dei prezzi che altrimenti si sarebbero verificati) incideranno ancor più negativamente sulla situazione economica dell'industria dell'Unione già osservata durante il periodo dell'inchiesta. L'aggressiva politica dei prezzi delle importazioni cinesi e la profonda penetrazione nel mercato sono favorite dal fatto che il mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è trasparente e molto sensibile ai prezzi.
- (1109) Inoltre, come si illustra nella sezione 3.2, le misure adottate dal governo della RPC a sostegno del settore nazionale dei veicoli elettrici a batteria fanno sì che le esportazioni di veicoli elettrici a batteria rimangano molto competitive a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione, a causa dei costi inferiori necessari per ottenere finanziamenti, beni o fattori produttivi per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato e di altri vantaggi (rispetto ai produttori dell'Unione che non possono beneficiare di un sostegno così significativo).

(1110) È pertanto prevedibile che le importazioni sovvenzionate del prodotto in esame, data la natura delle misure di sostegno adottate dal governo della RPC, continueranno a esercitare effetti negativi sulla situazione economica dell'industria dell'Unione.

5.3. **Sensibile tasso di incremento delle importazioni sovvenzionate sul mercato dell'Unione, tale da far prevedere un sostanziale aumento delle importazioni**

Tasso di aumento delle importazioni dalla Cina e relativa quota di mercato

(1111) Le importazioni totali di veicoli elettrici a batteria dal paese interessato sono aumentate notevolmente, passando da 21 243 unità nel 2020 a 412 425 unità nel periodo dell'inchiesta, come indicano le tabelle 2a e 2b.

(1112) Anche la quota di mercato delle importazioni dalla Cina è aumentata, passando dal 3,9 % nel 2020 al 25,0 % nel periodo dell'inchiesta sulla base delle importazioni totali, o dal 3,5 % nel 2020 al 22,8 % nel periodo dell'inchiesta sulla base delle immatricolazioni, come indicano rispettivamente le tabelle 2a e 2b. I produttori esportatori cinesi hanno guadagnato quote di mercato con importazioni a basso prezzo a scapito dei produttori dell'Unione e delle importazioni da paesi terzi.

Misure che indicano la probabilità di un ulteriore cospicuo aumento delle importazioni

(1113) Come si è già illustrato nella sezione 3.2, vari elementi di prova confermano che le politiche del governo della RPC sono mirate alla produzione e in particolare alle esportazioni di veicoli elettrici a batteria.

(1114) Una serie di elementi dimostra che le esportazioni dei produttori esportatori cinesi continueranno probabilmente a far registrare percentuali elevate. Nello specifico il governo della RPC ha attuato molto di recente una serie di misure mirate ai mercati di esportazione e ad aumentare ulteriormente le esportazioni anche alla luce della notevole sovraccapacità sul mercato interno cinese, come si illustra nei considerando da 1140 a 1143.

(1115) Come si indica al considerando 1149, nel periodo dell'inchiesta la Cina ha esportato in tutto il mondo 1 471 136 veicoli elettrici a batteria, con un aumento del 659 % rispetto al 2020. I veicoli alimentati da energie nuove (veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici ibridi ricaricabili) sono molto importanti per l'economia cinese. Pertanto, nel suo messaggio di Capodanno 2024, il presidente della Cina ha dichiarato che i veicoli alimentati da energie nuove costituiscono "l'ennesima prova della capacità produttiva della Cina" ⁽⁴³³⁾. I produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria non si limitano però ad agire entro i limiti del proprio mercato interno. In effetti, il governo della RPC incoraggia i produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria a esplorare i mercati esteri e li favorisce in molti modi per incrementarne le vendite all'esportazione, anche attraverso lo sviluppo di solidi sistemi di consulenza legale, collaudo e certificazione. A tale riguardo il piano 2021-2035 stabilisce cinque compiti strategici che l'industria cinese dei veicoli alimentati da energie nuove dovrà svolgere nei prossimi 15 anni: 1) migliorare la capacità di innovazione tecnologica; 2) costruire un ecosistema industriale dei veicoli alimentati da energie nuove; 3) promuovere l'integrazione e lo sviluppo industriali; 4) costruire un solido sistema infrastrutturale; e 5) ampliare l'apertura e approfondire la cooperazione internazionale. Per quanto riguarda la cooperazione internazionale, le imprese nazionali sono incoraggiate a elaborare piani strategici di sviluppo internazionale, a sfruttare i mercati esteri e a creare depositi e piattaforme di servizi post-vendita all'estero. Il piano 2021-2035 ha inoltre sottolineato la necessità di rafforzare i servizi di sostegno alla cooperazione internazionale, come la conformità delle imprese e i servizi di consulenza legale, collaudo e certificazione. Il piano 2021-2035 stimola inoltre le autorità cinesi a partecipare proattivamente all'elaborazione delle norme e dei criteri internazionali pertinenti ⁽⁴³⁴⁾.

⁽⁴³³⁾ https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits.

⁽⁴³⁴⁾ International Council on Clean Transportation (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, giugno 2021, disponibile all'indirizzo: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf>.

- (1116) Il 18 febbraio 2024 la città cinese di Shenzhen ha inoltre elaborato un piano per stimolare le esportazioni di automobili ⁽⁴³⁵⁾ ⁽⁴³⁶⁾. Il piano comprende 24 misure, tra cui il sostegno alla costruzione di fabbriche e l'apertura di nuove rotte marittime. I funzionari locali hanno manifestato l'intenzione di introdurre servizi a sostegno degli esportatori di automobili: tra l'altro intendono migliorare l'assicurazione delle esportazioni, accelerare i rimborsi d'imposta e incoraggiare le banche cinesi a offrire finanziamenti al consumo per gli acquirenti esteri di automobili. Il piano invitava inoltre gli esportatori ad acquistare un maggior numero di navi adibite al trasporto di automobili per creare una flotta cinese di navi roll-on/roll-off, come si illustra al considerando 1117.
- (1117) L'interesse dei produttori cinesi a esportare i veicoli elettrici a batteria si evince anche dal fatto che essi stanno ordinando un gran numero di navi "roll-on/roll-off" (Ro-Ro) specificamente progettate per il trasporto di veicoli all'estero ⁽⁴³⁷⁾ ⁽⁴³⁸⁾. È stato riferito che tra il 2023 e il 2026 i cantieri navali cinesi potrebbero consegnare più di 200 Ro-Ro. Ciò equivale al doppio del numero di Ro-Ro consegnate tra il 2015 e il 2022 ⁽⁴³⁹⁾ ⁽⁴⁴⁰⁾. Sembra inoltre che BYD abbia ordinato sei Ro-Ro (con opzioni per altre due). Le navi dovrebbero avere una capacità di circa 7 700 CEU (unità auto equivalenti) ciascuna. BYD ha già ricevuto la sua prima nave, "BYD Explorer n. 1" ⁽⁴⁴¹⁾ ⁽⁴⁴²⁾ ⁽⁴⁴³⁾ che è già utilizzata per trasportare veicoli elettrici a batteria nell'Unione ⁽⁴⁴⁴⁾. Anche altri produttori di automobili cinesi, come SAIC e Chery Automobile ⁽⁴⁴⁵⁾ hanno ordinato numerose Ro-Ro ⁽⁴⁴⁶⁾ ⁽⁴⁴⁷⁾. Chery, fabbrica di automobili di proprietà dello Stato, collabora con il cantiere navale Wuhu per trasformare un vecchio cantiere navale, sulla costa della provincia di Shandong, in un sito per la costruzione di navi adibite al trasporto di autovetture e destinate all'esportazione di veicoli elettrici a batteria ⁽⁴⁴⁸⁾ ⁽⁴⁴⁹⁾.
- (1118) Le misure di cui sopra, combinate con gli imminenti piani di espansione dei produttori cinesi nei principali paesi dell'UE di cui ai considerando 1126 e 1127, nonché con le notevoli capacità inutilizzate in Cina, documentate nei considerando da 1140 a 1143, dimostrano che la Cina continuerà a concentrare la propria aggressiva attenzione sui mercati di esportazione; in futuro un sostanziale aumento delle importazioni nell'Unione è quindi probabile.

Il mercato dell'Unione: un obiettivo attraente

- (1119) Tra i mercati di esportazione oggetto dell'interesse cinese, quello dell'Unione era la principale destinazione di esportazione per i produttori esportatori cinesi; esso rappresenta infatti il 33,1 % del totale delle esportazioni cinesi di veicoli elettrici a batteria, giacché il mercato dell'Unione è la regione più attraente per i produttori esportatori cinesi date le sue dimensioni, la facilità di accesso, i livelli dei prezzi e una tabella di marcia chiaramente indirizzata verso i veicoli elettrici, come si illustra ai considerando da 1120 a 1123.
- (1120) Per quanto riguarda le dimensioni del mercato dell'Unione, nel 2023 sono stati immatricolati su tale mercato 1 538 621 veicoli elettrici a batteria, pari al 14,6 % del totale delle autovetture immatricolate ⁽⁴⁵⁰⁾. Per contro, la tabella seguente indica le dimensioni del mercato dei veicoli elettrici a batteria in altri paesi importanti e la percentuale di veicoli elettrici a batteria sul totale delle autovetture immatricolate.

⁽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.

Tabella 11

Mercato dei veicoli elettrici a batteria nei paesi terzi

Paese	Mercato dei veicoli elettrici a batteria 2023	% sul totale delle autovetture immatricolate
USA	1 118 286	7,2 %
Regno Unito	314 684	16,5 %
Corea del Sud	156 767	9,0 %
Norvegia	104 589	82,4 %
Australia	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Turchia	64 515	6,7 %
Svizzera	52 728	20,9 %
Giappone	43 991	1,7 %
Brasile	19 309	0,9 %
Indonesia	17 062	2,2 %

Fonte: PwC - Strategy & ⁽⁴⁵¹⁾, 'Electric Vehicle Sales Review Q4-2023'

(1121) Per quanto riguarda l'accesso al mercato dell'Unione, il dazio doganale dell'UE (dazio della nazione più favorita — dazio NPF) è pari al 10 %. Per contro, in qualsiasi altro mercato rilevante, le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina incontrano gravi ostacoli. Il mercato statunitense in particolare, benché più piccolo di quello dell'Unione, può vantare ancora dimensioni notevoli con oltre un milione di veicoli elettrici a batteria immatricolati nel 2023; esso attualmente è protetto da un dazio totale del 27,5 % (dazio NPF del 2,5 % e "dazio di cui alla sezione 301 ⁽⁴⁵²⁾" del 25 %) applicabile alle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. Nel maggio 2024 sono state pubblicate proposte volte ad aumentare il dazio di cui alla sezione 301 al 100 % a decorrere dall'agosto 2024 ⁽⁴⁵³⁾. La Turchia da parte sua ha introdotto un'aliquota tariffaria supplementare del 40 % sulle importazioni di veicoli elettrici dalla Cina ⁽⁴⁵⁴⁾ in aggiunta al dazio NPF del 10 %; l'India invece applica una tassa all'importazione del 70 % sui veicoli elettrici di prezzo pari o inferiore a 40 000 USD ⁽⁴⁵⁵⁾, e del 100 % su quelli di prezzo superiore a 40 000 USD ⁽⁴⁵⁶⁾. Nel gennaio 2024 il Brasile ha reintrodotta per i veicoli elettrici a batteria una tassa all'importazione del 10 % che salirà al 18 % nel luglio 2024 e al 35 % entro luglio 2026 ⁽⁴⁵⁷⁾. Il mercato dell'Unione rimane pertanto l'unico mercato automobilistico grande, ricco e maturo aperto alle importazioni cinesi.

⁽⁴⁵¹⁾ <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year.>

⁽⁴⁵²⁾ <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce,> <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>.

⁽⁴⁵³⁾ <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>, <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery>, <https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf>.

⁽⁴⁵⁴⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/>.

⁽⁴⁵⁵⁾ <https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/>.

⁽⁴⁵⁶⁾ <https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16>.

⁽⁴⁵⁷⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/>.

- (1122) In termini di prezzi, per quanto riguarda gli stessi tipi di prodotto, i prezzi dei veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione sono notevolmente più elevati dei prezzi dei veicoli elettrici a batteria sul mercato cinese e offrono pertanto ai produttori esportatori cinesi l'opportunità di realizzare profitti più elevati. A titolo di esempio nel marzo 2024 una delle autovetture cinesi più vendute, la BYD Atto 3, aveva un prezzo iniziale al dettaglio in Cina di 15 358 EUR (CNY 119 800), mentre in Germania, il principale mercato europeo di esportazione per questa vettura, il prezzo iniziale al dettaglio era più del doppio: 31 924 EUR (37 990 EUR IVA compresa⁽⁴⁵⁸⁾)⁽⁴⁵⁹⁾. Analogamente, sempre nel marzo 2024, il nuovo Polestar 4 di Geely era offerto in Cina al prezzo iniziale di 38 331 EUR (299 000 CNY) prima degli sconti, mentre in Germania il prezzo iniziale era di 53 109 EUR (63 200 EUR IVA compresa)⁽⁴⁶⁰⁾. In Cina inoltre i prezzi stanno diminuendo, come dimostrano esempi recenti: il prezzo di una Tesla Modello 3 in Cina è diminuito di oltre 4 500 USD da gennaio, e in giugno NIO ha ridotto i prezzi di 4 200 USD⁽⁴⁶¹⁾. Nel marzo 2024 anche BYD ha ridotto del 5 % il prezzo del suo modello più economico, la Seagull. Nel 2023 sul mercato cinese BYD ha ridotto del 12 % il prezzo di Yuan Plus (la sua auto più venduta, denominata Atto 3 nell'Unione)⁽⁴⁶²⁾. Questo calo dei prezzi in Cina stimola ulteriormente le imprese a migliorare le esportazioni e ad affermarsi in nuovi mercati in cui i livelli dei prezzi sono più elevati, come il mercato dell'Unione.
- (1123) Per quanto riguarda la tabella di marcia chiaramente delineata per i veicoli elettrici a batteria nell'Unione, a differenza dei mercati di altri paesi terzi l'UE ha fissato un obiettivo molto elevato per il numero di immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria. Entro il 2035 il 100 % delle autovetture di nuova immatricolazione nell'Unione (oltre nove milioni di autovetture) dovrebbe essere costituito da veicoli a emissioni zero, in particolare veicoli elettrici a batteria, mentre negli Stati Uniti l'obiettivo è fissato solo al 50 %.
- (1124) Come si illustra ai considerando 1141 e 1142, per i veicoli alimentati a energie nuove (veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici ibridi ricaricabili) la Cina dispone già di una sovraccapacità che sarà ampiamente utilizzata per le esportazioni verso il mercato dell'Unione, più attraente rispetto ai mercati di altri paesi terzi.
- (1125) Durante l'inchiesta inoltre sul mercato dell'Unione erano presenti almeno 14 produttori esportatori cinesi quali Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (con i marchi Dongfeng e Voyah), Geely⁽⁴⁶³⁾ (con i marchi Polestar, Zeeker e Lotus), Great Wall Motors (con il marchio Ora), Hongqi, JAC (con i marchi JAC e DR), SAIC (con i marchi MG e Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell e Zhidou⁽⁴⁶⁴⁾. La quota di mercato complessiva di questi produttori esportatori cinesi è aumentata, passando dall'1,9 % nel 2020 al 7,3 % nel periodo dell'inchiesta, come si illustra nella tabella 12.
- (1126) Dopo il periodo dell'inchiesta, un gran numero di produttori esportatori cinesi ha annunciato l'intenzione di lanciare vari nuovi modelli di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione e di espandere la propria presenza sul mercato dell'Unione, entrando nel breve termine nel mercato di un maggior numero di Stati membri dell'UE. Tali annunci palesano chiaramente l'interesse dei produttori esportatori cinesi per il mercato dell'Unione. Ad esempio⁽⁴⁶⁵⁾ Xpeng Inc, già presente nei Paesi Bassi, intende entrare nei mercati tedesco e francese nel 2024⁽⁴⁶⁶⁾. Il marchio Voyah di Dongfeng, che rientra nella fascia di lusso ed è già presente in Finlandia, intende entrare sui mercati spagnolo e portoghese nel 2024 e forse anche sui mercati tedesco, francese e italiano⁽⁴⁶⁷⁾. Great Wall Motor prevede di estendere la propria presenza nell'Unione ad altri sette paesi oltre alla Germania: Italia, Spagna, Portogallo, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo e Austria⁽⁴⁶⁸⁾. Anche Zeekr, il marchio di fascia alta di Geely, ha iniziato a vendere il marchio Zeekr 001 nei Paesi Bassi dalla fine del 2023⁽⁴⁶⁹⁾.

⁽⁴⁵⁸⁾ Imposta sul valore aggiunto

⁽⁴⁵⁹⁾ <https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/> e <https://byeurope.com/article/436>.

⁽⁴⁶⁰⁾ <https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/> e <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⁾ Durante il periodo in esame il marchio Volvo di Geely non è stato importato dalla Cina.

⁽⁴⁶⁴⁾ L'elenco non è esaustivo.

⁽⁴⁶⁵⁾ L'elenco degli esempi non è esaustivo.

⁽⁴⁶⁶⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/>.

⁽⁴⁶⁷⁾ <https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/>.

⁽⁴⁶⁸⁾ <https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/>.

⁽⁴⁶⁹⁾ <https://cnevpost.com/2023/12/11/zeekr-begins-deliveries-europe/>.

- (1127) BYD da parte sua ha lanciato sul mercato dell'Unione un sesto modello di veicolo elettrico a batteria, la Seal U, che va ad aggiungersi ad Atto 3, Dolphin, Seal, Han e Tang ⁽⁴⁷⁰⁾. MG intende lanciare il modello IM L6 nell'Unione nel 2025 ⁽⁴⁷¹⁾. Nel 2025 NIO si appresta a lanciare in Europa il suo sottomarchio più economico, Firefly ⁽⁴⁷²⁾. HiPhi, marchio del produttore cinese di veicoli elettrici di fascia alta Human Horizons ha annunciato i prezzi europei dei propri modelli e nel 2023 ha iniziato ad accettare in Germania ordini preliminari con prezzi superiori a 100 000 EUR ⁽⁴⁷³⁾. BYD ha manifestato l'intenzione di aumentare in modo significativo la propria quota di mercato sul mercato dell'Unione, passando dall'attuale 1,1 % al 5 % entro il 2025 ⁽⁴⁷⁴⁾.
- (1128) Transport & Environment ⁽⁴⁷⁵⁾ stima inoltre che la quota di mercato dei marchi cinesi e dei marchi europei acquistati da società cinesi raggiungerà una quota di mercato dell'11 % nel 2024, del 14 % nel 2025 e del 20 % entro il 2027 ⁽⁴⁷⁶⁾.
- (1129) In conclusione, alla luce della politica del governo della RPC volta a incoraggiare i produttori cinesi a esportare veicoli elettrici a batteria, dell'elevata attrattiva del mercato dell'Unione, della massiccia sovraccapacità della Cina e delle cospicue capacità inutilizzate, nonché del sensibile aumento del volume delle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla RPC a partire dal 2020, è probabile che tali importazioni continuino a registrare un notevole incremento già nel brevissimo termine, senza arrestarsi negli anni successivi. Tale incremento sarà dovuto soprattutto ai marchi nazionali cinesi e ai marchi europei acquistati da società cinesi a spese dell'industria dell'Unione, che probabilmente continuerà a perdere quote di mercato.

Probabile evoluzione delle quote di mercato delle importazioni cinesi sul mercato dell'Unione

- (1130) La CCCME ha sostenuto che, per valutare il volume delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi e la probabilità che tali importazioni aumentino in futuro, sarebbe opportuno valutare tutte le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina, e in particolare le importazioni dei veicoli di produzione propria da parte dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione.
- (1131) Tutte le importazioni sovvenzionate di veicoli elettrici a batteria originari della Cina sono oggetto della presente inchiesta, indipendentemente dalla proprietà di una società specifica. In risposta all'argomentazione, la Commissione ha disaggregato tutte le importazioni dalla Cina in importazioni effettuate da esportatori cinesi collegati agli OEM di veicoli ICE dell'Unione (Renault, BMW e Mercedes-Benz) che stanno passando alla produzione di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione, importazioni effettuate da Tesla e importazioni effettuate da tutti gli altri importatori cinesi, come i marchi europei acquisiti in passato da società cinesi (Polestar e MG), gli OEM di veicoli ICE cinesi (BYD, Chery, Dongfeng ecc.) e le start-up di veicoli elettrici cinesi (NIO, Xpeng ecc.).
- (1132) La quota di mercato delle importazioni dei produttori esportatori cinesi collegati all'industria dell'Unione e di tutte le altre importazioni cinesi, basata sulle immatricolazioni, ha registrato il seguente andamento:

Tabella 12a

Disaggregazione della quota di mercato delle importazioni cinesi

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Quota di mercato delle importazioni di produttori esportatori cinesi collegati agli OEM di veicoli ICE dell'Unione in fase di transizione alla produzione di veicoli elettrici a batteria	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⁾ Expert group campaigning for clean and sustainable transport for all.

⁽⁴⁷⁶⁾ <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf>.

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Quota di mercato di tutte le altre importazioni cinesi	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

(¹) Né l'AEA, né S&P Global Mobility segnalano l'origine dei veicoli elettrici a batteria. Pertanto, per differenziare il volume dei veicoli elettrici a batteria dei modelli del gruppo Tesla importati dalla Cina da quelli prodotti nell'Unione, la Commissione ha utilizzato la risposta al questionario per gli esportatori presentata da Tesla per la richiesta di esame individuale, come si illustra al considerando (183). I rispettivi dati per il periodo dell'inchiesta non sono pubblicamente disponibili; pertanto la Commissione ha presentato le informazioni relative alla quota di mercato di Tesla sotto forma di intervalli di valori. Per tutelare la riservatezza dei dati relativi a Tesla, la Commissione ha dovuto comunicare sotto forma di intervalli di valori anche i rispettivi dati relativi alle importazioni dei produttori esportatori cinesi collegati agli OEM di veicoli ICE dell'Unione che passano alla produzione di veicoli elettrici a batteria, in quanto altrimenti sarebbe stato possibile calcolare i dati di Tesla per deduzione. La Commissione fornirà i dati esatti nel regolamento definitivo una volta che i dati necessari saranno pubblicamente disponibili.

Fonte: AEA e S&P Global Mobility

(1133) La tabella precedente mostra che, tra le importazioni totali dalla Cina, la quota di mercato delle importazioni effettuate da OEM di veicoli ICE dell'Unione in fase di transizione alla produzione di veicoli elettrici a batteria, pur aumentando tra il 2020 e il 2021, è rimasta relativamente stabile dal 2021 e dal periodo dell'inchiesta, con un valore di [4,7-5,7] % durante il periodo dell'inchiesta; essa è quindi inferiore alla quota di mercato di tutte le altre importazioni cinesi, che sono aumentate dall'1,9 % nel 2020 al 7,3 % nel periodo dell'inchiesta.

(1134) La Commissione ha inoltre stabilito le importazioni cinesi su base trimestrale durante il periodo dell'inchiesta, come indica la tabella seguente.

Tabella 12b

Disaggregazione della quota di mercato delle importazioni cinesi

	Periodo dell'inchiesta			
	Ottobre - dicembre 2022	Gennaio - marzo 2023	Aprile - giugno 2023	Luglio - settembre 2023
Quota di mercato delle importazioni di produttori esportatori cinesi collegati agli OEM di veicoli ICE dell'Unione in fase di transizione alla produzione di veicoli elettrici a batteria	[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] %
Quota di mercato di tutte le altre importazioni cinesi	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Fonte: S&P Global Mobility

(1135) La tabella precedente mostra che, su base trimestrale, durante il periodo dell'inchiesta la quota di mercato di tutte le altre importazioni cinesi è aumentata in tre dei quattro trimestri, passando dal 6,8 % nel primo trimestre all'8,8 % nel quarto trimestre, e ha superato la quota di mercato delle importazioni effettuate dagli OEM di veicoli ICE dell'Unione che stanno passando alla produzione di veicoli elettrici a batteria, che durante il periodo dell'inchiesta è stata pari al [5,6-6,8] %.

(1136) A differenza dell'elevato numero di annunci fatti dai produttori esportatori cinesi, come si illustra ai considerando 1126 e 1127, gli OEM di veicoli ICE dell'Unione in fase di transizione alla produzione di veicoli elettrici a batteria non hanno annunciato alcun progetto importante di importazione di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. La maggior parte di essi dispone di un modello o marchio di veicolo elettrico a batteria importato dalla Cina in volumi notevolmente inferiori rispetto alla loro produzione nell'Unione. BMW ha annunciato ad esempio che nel

2025 cesseranno le importazioni dalla Cina del suo modello di veicolo elettrico a batteria iX3, importato dalla Cina durante il periodo in esame ⁽⁴⁷⁷⁾. Il gruppo BMW intende importare dalla Cina il marchio MINI Cooper ⁽⁴⁷⁸⁾, il gruppo Mercedes-Benz il marchio Smart, il gruppo Volkswagen il marchio Cupra e il gruppo Renault il modello Dacia Spring. La quota di mercato di queste importazioni è rimasta relativamente stabile dal 2021 e non dovrebbe aumentare in misura significativa né a brevissimo termine, né nel prossimo futuro.

- (1137) Non si prevede un aumento significativo neppure per le importazioni di Tesla dalla Cina, in quanto l'eventuale capacità produttiva inutilizzata di Tesla è molto bassa. Secondo le informazioni disponibili al pubblico, Tesla intende aumentare la propria capacità produttiva in Cina; sembra però che non abbia ancora ricevuto i necessari permessi regolamentari e non è chiaro se li otterrà ⁽⁴⁷⁹⁾.
- (1138) Da quanto si è appena esposto risulta pertanto probabile che nel prossimo futuro si assista a un incremento delle quote di mercato riguardanti soprattutto i marchi cinesi. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

5.4. Sufficiente disponibilità di capacità e capacità di assorbimento dei mercati dei paesi terzi

- (1139) Il governo della RPC non ha comunicato un elenco dei costruttori di veicoli elettrici a batteria in Cina. A questo proposito la Commissione ha dovuto pertanto ricorrere a informazioni pubblicamente disponibili. Ne consegue che, secondo Bloomberg, nel 2023 in Cina vi erano circa 100 produttori cinesi di automobili elettriche, con un calo rispetto ai 500 circa del 2019 ⁽⁴⁸⁰⁾.

(a) Capacità e capacità inutilizzata in Cina

- (1140) Come si illustra al considerando 49, 21 gruppi di produttori esportatori cinesi si sono manifestati nel corso dell'inchiesta inviando una risposta al campionamento. Da queste risposte, come si illustra nella tabella 13, emerge che nel periodo in esame tali produttori esportatori cinesi registravano un incremento sia della capacità, sia della capacità inutilizzata. Durante il periodo dell'inchiesta la loro capacità inutilizzata ha raggiunto quasi 2,3 milioni di veicoli elettrici a batteria, ossia 1,5 volte il consumo effettivo totale di veicoli elettrici a batteria nell'Unione durante lo stesso periodo, che è stato pari a 1 519 082 unità, come risulta nella tabella 1.

Tabella 13

Produzione e capacità dei produttori esportatori cinesi che hanno collaborato

Unità	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Produzione	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indice	100	320	650	792
Capacità	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indice	100	145	227	288
Capacità inutilizzata	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indice	100	92	100	137
Tasso di utilizzo degli impianti	23 %	51 %	66 %	64 %
Indice	100	221	286	275

Fonte: risposte al campionamento dei produttori esportatori cinesi

⁽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) I dati relativi alla produzione, alla capacità e alla capacità inutilizzata, basati sui produttori esportatori che hanno collaborato, sono tuttavia incompleti. Le informazioni pubblicate dalla China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) indicano che la produzione totale di veicoli elettrici a batteria in Cina è stata di 5,8 milioni, come si illustra al considerando 1144. Pertanto, supponendo che i produttori di veicoli elettrici a batteria cinesi che non si sono manifestati nell'inchiesta avessero lo stesso tasso di utilizzo degli impianti dei produttori esportatori cinesi che si sono manifestati, in Cina vi era una capacità totale di veicoli elettrici a batteria di 9,18 milioni di unità e una capacità inutilizzata di 3,34 milioni di veicoli elettrici a batteria, pari a 2,2 volte il consumo di veicoli elettrici a batteria nell'Unione nel periodo dell'inchiesta.
- (1142) Inoltre, poiché sulle stesse linee di produzione un costruttore di automobili può produrre sia automobili ICE che veicoli elettrici a batteria, la Commissione ha esaminato anche la capacità produttiva totale di autovetture in Cina sulla base di informazioni pubblicamente disponibili. In un articolo pubblicato sul China Daily si afferma che, secondo la China Passenger Car Association, nel 2021 la capacità produttiva in Cina per i veicoli alimentati da energie nuove e i veicoli ICE ammontava a 40,89 milioni di unità ⁽⁴⁸¹⁾. Un articolo dell'agenzia di stampa Reuters ha segnalato inoltre che, secondo la China Passenger Car Association, la capacità produttiva totale di veicoli passeggeri (veicoli alimentati da energie nuove e veicoli ICE) era di 43 milioni alla fine del 2022, con un tasso di utilizzo degli impianti del 54,5 % ⁽⁴⁸²⁾. In Cina la capacità inutilizzata per i veicoli passeggeri era pari pertanto a 23,4 milioni di unità. Tale capacità inutilizzata si può utilizzare per fabbricare veicoli elettrici a batteria destinati al mercato dell'Unione.
- (1143) È stato inoltre segnalato che il governo della RPC, consapevole della sovraccapacità per i veicoli passeggeri, ha attuato per i permessi normativi un regime di licenze più rigoroso che ha un impatto sulle società per quanto riguarda la realizzazione di nuove produzioni di veicoli elettrici in Cina ⁽⁴⁸³⁾. In Cina però si stanno ancora insediando nuovi produttori di veicoli elettrici a batteria, come il produttore cinese di elettronica intelligente di consumo Xiaomi ⁽⁴⁸⁴⁾.

(b) *Produzione in Cina*

- (1144) Secondo la CAAM ⁽⁴⁸⁵⁾ la produzione di veicoli elettrici a batteria in Cina è notevolmente aumentata. Come si illustra nella tabella 14, nel periodo dell'inchiesta in Cina sono stati prodotti 5 836 000 veicoli elettrici a batteria, con un aumento del 489 % rispetto al 2020, quando ne erano stati prodotti 991 000.

Tabella 14

Produzione totale di veicoli elettrici a batteria in Cina

unità	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Produzione di veicoli elettrici a batteria in Cina	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indice	100	279	518	589

Fonte: CAAM

(c) *Domanda in Cina*

- (1145) Nel 2023 le vendite totali di autovetture in Cina sono state pari a 26,06 milioni di unità ⁽⁴⁸⁶⁾. Nel 2024 le vendite di veicoli passeggeri dovrebbero aumentare del 3,1 % rispetto al 2023, raggiungendo i 26,8 milioni di unità ⁽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.economicstimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.

- (1146) Nel 2023 in Cina le vendite totali di veicoli passeggeri alimentati da energie nuove (veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici ibridi ricaricabili) hanno raggiunto i 9,49 milioni di unità ⁽⁴⁸⁸⁾. Si stima che nel 2024 le vendite di veicoli alimentati da energie nuove aumenteranno del 20 % rispetto al 2023 ⁽⁴⁸⁹⁾, toccando gli 11,4 milioni di unità.
- (1147) Nel periodo dell'inchiesta le vendite di veicoli elettrici a batteria (immatricolazioni) hanno superato i cinque milioni, come si illustra nella tabella seguente. Secondo la CAAM inoltre circa l'87 % dei veicoli elettrici a batteria prodotti è stato venduto e immatricolato in Cina.

Tabella 15

Domanda totale in Cina

Unità	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria in Cina	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indice	100	294	467	547

Fonte: <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" ⁽⁴⁹⁰⁾

- (1148) Un aumento del 20 % registrato nel 2024 nel mercato dei veicoli elettrici a batteria in Cina si è tradotto in 6,1 milioni di veicoli elettrici a batteria, rispetto a una capacità di oltre nove milioni di tali veicoli. La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che il mercato interno cinese non sarebbe in grado di assorbire la propria grande capacità inutilizzata.

(d) *Esportazioni della Cina e disponibilità di altri mercati di esportazione*

- (1149) Secondo le statistiche doganali ufficiali delle autorità cinesi, nel periodo dell'inchiesta la Cina ha esportato 1 471 136 veicoli elettrici a batteria (con un aumento del 659 % rispetto al 2020); 486 550 di questi sono stati esportati nell'Unione, con un aumento del 1 343 % rispetto al 2020.

Tabella 16

Esportazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Totale delle esportazioni cinesi	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indice	100	258	487	759
Esportazioni cinesi verso l'Unione	33 731	171 822	328 391	486 550
Indice	100	509	974	1 443
Esportazioni cinesi verso l'Unione rispetto al totale delle esportazioni (in percentuale)	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Fonte: GTA

- (1150) La tabella precedente indica che il mercato dell'Unione è la principale destinazione di esportazione per i produttori esportatori cinesi, con il 33,1 % delle esportazioni totali cinesi di veicoli elettrici a batteria. Altre destinazioni sono il Regno Unito (10 % del totale delle esportazioni cinesi), la Thailandia (9 % del totale delle esportazioni cinesi), le Filippine (7 % del totale delle esportazioni cinesi) e l'Australia (6 % del totale delle esportazioni cinesi).

⁽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 percentuale dei veicoli elettrici a batteria esportati nell'Unione rispetto al totale delle esportazioni cinesi è cresciuta dal 17,4 % nel 2020 al 33,1 % nel periodo dell'inchiesta. Sebbene il totale delle esportazioni cinesi di veicoli elettrici a batteria sia aumentato di oltre sei volte durante il periodo in esame, le esportazioni verso l'Unione sono aumentate con un ritmo molto più sostenuto, ossia più di dieci volte nello stesso periodo.
- (1152) Come si illustra al considerando 1120 e nella tabella 11, i mercati degli Stati Uniti e dell'Unione sono i maggiori mercati per le autovetture dopo la Cina, mentre il mercato statunitense è protetto dalle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi mediante dazi all'importazione elevati, come si illustra al considerando 1121. Altri mercati come il Regno Unito, il Giappone e la Corea hanno dimensioni relativamente limitate rispetto al mercato dell'Unione, come si indica nella tabella 11, e pertanto la capacità di assorbimento dei mercati di questi paesi terzi è modesta. Infine anche nei mercati di altri paesi terzi, come gli Stati Uniti e la Turchia, esistono barriere commerciali che ostacolano le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi, come si illustra al considerando 1121.

(e) *Conclusioni*

- (1153) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che, nei prossimi mesi e anni, volumi significativi dell'attuale eccesso di capacità produttiva di veicoli elettrici a batteria continueranno a dirigersi verso il mercato dell'Unione. L'attuale sovraccapacità e l'insufficiente capacità di assorbimento dei mercati dei paesi terzi o del mercato interno della Cina rendono probabile un ulteriore sostanziale aumento delle esportazioni cinesi sovvenzionate verso l'Unione.

5.5. **Livello dei prezzi delle importazioni sovvenzionate**

- (1154) I veicoli elettrici a batteria giunti dalla Cina nel mercato dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta sono stati importati a prezzi sensibilmente inferiori a quelli praticati dall'industria dell'Unione. Come si illustra al considerando 1029, la Commissione ha stabilito una media ponderata dei margini di undercutting pari al 12,7 % per il periodo dell'inchiesta, con un'analisi basata sui singoli tipi di prodotto allo stesso stadio commerciale. Come si illustra inoltre al considerando 1033, il prezzo di vendita dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione era inferiore del 30 % alla media ponderata del costo di produzione dell'industria dell'Unione.
- (1155) Tenendo presente la natura del mercato dell'Unione, molto trasparente e sensibile ai prezzi, è probabile che il livello dei prezzi delle importazioni sovvenzionate, in volumi crescenti, penetri ulteriormente nel mercato dell'Unione e continui a esercitare una notevole pressione sui prezzi dei produttori dell'Unione in un momento in cui l'industria dell'Unione è particolarmente vulnerabile in quanto il mercato è in fase di transizione dalla produzione di veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.
- (1156) La Commissione ha accertato inoltre l'esistenza di una contrazione dei prezzi. Durante il periodo in esame in effetti l'industria dell'Unione vendeva a prezzi inferiori ai costi di produzione. A causa della notevole pressione sui prezzi causata dalle importazioni a basso prezzo sovvenzionate, provenienti dalla RPC, l'industria dell'Unione non ha potuto aumentare i prezzi di vendita per raggiungere una situazione redditizia, e di conseguenza ha accumulato perdite.

5.6. **Livello delle scorte**

- (1157) Il livello delle scorte dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione è descritto in dettaglio al considerando 1017, in cui si indica che alla fine del periodo dell'inchiesta i produttori esportatori cinesi disponevano di scorte significative di veicoli elettrici a batteria nell'Unione (il 4,3 % del consumo sul mercato dell'Unione (immatricolazioni) nel periodo dell'inchiesta o il 19 % circa del numero di immatricolazioni successive all'importazione dalla Cina). Risulta evidente che tali grandi quantità di veicoli elettrici a batteria prontamente disponibili sono destinate principalmente alla vendita sul mercato dell'Unione.
- (1158) La stampa ha segnalato problemi di congestione relativi ai veicoli elettrici a batteria importati dalla Cina e stoccati nei porti dell'Unione, a causa di difficoltà logistiche per le fasi successive del trasporto ⁽⁴⁹¹⁾. Nel maggio 2024 sono state segnalate cospicue scorte (130 000 unità) di veicoli elettrici a batteria cinesi SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda e Hongqi nei porti belgi ⁽⁴⁹²⁾.

⁽⁴⁹¹⁾ Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. e Li, G., *European ports turned into "car parks" as vehicle imports pile up*, *Financial Times*, 9 aprile 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 disponibilità di tali scorte conferma la natura imminente della minaccia di pregiudizio per i produttori dell'Unione.

5.7. **Prevedibilità e imminenza del mutamento di circostanze**

(1160) L'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento di base dispone che "[...] Il mutamento di circostanze atto a creare una situazione nella quale la sovvenzione è causa di pregiudizio deve essere stato chiaramente previsto e deve essere imminente".

(1161) Tutti i fattori di cui sopra sono stati analizzati e verificati rispetto al periodo dell'inchiesta.

(1162) Durante il periodo in esame il volume delle importazioni cinesi è aumentato in modo esponenziale, ossia più di cinque volte rispetto all'inizio del periodo stesso. Tali importazioni hanno esercitato una notevole pressione sui prezzi, dimostrata dall'undercutting e dalla contrazione dei prezzi che si è constatata. Nel contesto di un consumo in forte espansione, l'industria dell'Unione ha costantemente perso quote di mercato durante tutto il periodo in esame a scapito delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina, e ha raggiunto il livello minimo durante il periodo dell'inchiesta. Di conseguenza la progressiva transizione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria ha iniziato a trovare ostacoli, in particolare durante il periodo dell'inchiesta. Nel periodo dell'inchiesta la redditività, l'utile sul capitale investito e il flusso di cassa sono peggiorati.

(1163) Se tale tendenza si confermerà, l'industria dell'Unione non sarà in grado di aumentare la produzione di veicoli elettrici a batteria, requisito necessario nel quadro della transizione del mercato dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria, e la sua situazione comporterà immediatamente un pregiudizio grave. Inoltre, come si illustra ai considerando 1126 e 1127, la capacità inutilizzata cinese per i veicoli elettrici a batteria è superiore di almeno 2,2 volte al consumo dell'Unione e, come si spiega al considerando 1148, non può essere assorbita dalla domanda interna cinese né da altri importanti mercati di esportazione cinesi, dati gli elevati ostacoli all'ingresso e le dimensioni di tali mercati, come risulta dai considerando 1120 e 1121. Ancora, gli elementi di prova indicano che nel prossimo futuro i produttori esportatori cinesi intendono aumentare ulteriormente la propria presenza sui mercati dei principali paesi dell'UE, anche immettendovi nuovi modelli. Infine la politica del governo della RPC incoraggia un ulteriore e imminente aumento delle esportazioni.

(1164) I fatti e gli elementi appena esposti dimostrano che le importazioni sovvenzionate aumenteranno ulteriormente, e che di conseguenza il concretizzarsi del pregiudizio per l'industria dell'Unione nel prossimo futuro è altamente probabile.

5.8. **Argomentazioni delle parti**

(1165) Secondo la società 24 è prevedibile che vari produttori dell'Unione lancino modelli di veicoli elettrici a batteria a prezzi più accessibili nei prossimi anni; pertanto la maggiore presenza dei produttori dell'Unione nei segmenti a basso prezzo eserciterà una pressione al ribasso su qualsiasi potenziale aumento della quota di mercato dei produttori cinesi. La società 24 ha aggiunto che in questo processo i produttori dell'Unione potranno giovare del tradizionale vantaggio competitivo che l'industria si è costruita nel corso di diversi decenni di concorrenza coronata da successo nel mercato dei veicoli passeggeri a livello mondiale e dell'Unione. La società 24 ha inoltre affermato che l'industria dei veicoli passeggeri era fortemente influenzata da fattori quali la fedeltà al marchio e il valore di rivendita, che costituiscono da tempo (e continueranno a costituire in futuro) gravi ostacoli per gli operatori cinesi che desiderano accedere al mercato dell'Unione. La società 24 ha poi sostenuto che, contrariamente ai produttori esportatori cinesi, l'industria dell'Unione godeva di una forte posizione sul mercato dell'Unione per quanto riguarda le reti di concessionari e i servizi post-vendita; questo elemento agevola le vendite sul mercato dell'Unione.

(1166) Sebbene l'industria dell'Unione intenda lanciare altri modelli di veicoli elettrici a batteria per il mercato dell'Unione a prezzi diversi, si prevede che i produttori esportatori cinesi si adatteranno a questi nuovi modelli di veicoli elettrici a batteria, offrendone di simili a prezzi ancora inferiori, analogamente a quanto è avvenuto durante il periodo dell'inchiesta, come si illustra al considerando 1029. Come si afferma nel considerando 1037, l'industria dell'Unione godeva di un vantaggio competitivo tradizionale sul mercato dei veicoli ICE. In passato i produttori di veicoli ICE cinesi non avevano successo sul mercato dell'Unione, in quanto i veicoli ICE fabbricati dai produttori dell'Unione erano tecnologicamente più avanzati e di standard più elevati rispetto ai veicoli ICE cinesi, in particolare dal punto di vista della sicurezza. Per quanto riguarda l'industria dei veicoli elettrici a batteria la situazione è però diversa, perché i produttori dell'Unione si trovano ancora nelle prime fasi di sviluppo della tecnologia dei veicoli elettrici a batteria, mentre in Cina questa tecnologia viene sviluppata già da vari anni e ha ormai raggiunto una fase avanzata. Quanto al marchio e alla fedeltà dei clienti, come si illustra al considerando 1037, la rapida crescita di Tesla dimostra chiaramente la marginale importanza del valore del marchio costruito

sulle automobili ICE (o della sua assenza) per il successo e il potere di fissazione dei prezzi sul mercato dei veicoli elettrici a batteria. In particolare, alla luce dell'obiettivo dell'UE di sostituire i veicoli ICE con veicoli elettrici a batteria entro il 2035, come si illustra al considerando 1222, è assai probabile che i consumatori presenti nei segmenti medio e inferiore passino ai veicoli elettrici a batteria cinesi, che sono meno costosi. Per quanto riguarda la questione dei concessionari, la Cina sta allestendo reti di concessionari e sfrutta le vendite online, che si sono già dimostrate una strategia di successo per Tesla. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

5.9. Conclusioni

- (1167) Alla luce dell'analisi di tutti i fatti ed elementi di prova appena esposti, la Commissione ha concluso che sull'industria dell'Unione incombe una minaccia di pregiudizio grave, prevedibile e imminente.
- (1168) È probabile che l'attuale situazione dell'industria dell'Unione, in cui le vendite necessarie per recuperare gli ingenti investimenti indispensabili nel mercato in transizione non possono aver luogo, sia ulteriormente aggravata dalle continue importazioni sovvenzionate di veicoli elettrici a batteria della RPC, che sono aumentate costantemente a un ritmo significativo in presenza di undercutting e contrazione dei prezzi, nonché dal fatto che il mercato dell'Unione (l'unico importante mercato mondiale aperto) costituisce l'obiettivo specifico del governo della RPC. Questa imminente concretizzazione del pregiudizio grave comprometterà ulteriormente l'aumento della produzione e delle vendite di veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione, in linea con la transizione del mercato dell'Unione dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria.
- (1169) Sono altresì evidenti le mutate circostanze suscettibili di portare in altro modo a tale imminente concretizzazione del pregiudizio per l'industria dell'Unione. Come si indica ai considerando 1157 e 1158, i produttori esportatori cinesi dispongono di ingenti scorte di veicoli elettrici a batteria prontamente disponibili nell'Unione, ed evidentemente destinati alla vendita sul mercato dell'Unione. Per di più, come si è illustrato ai considerando 1126 e 1127, un gran numero di produttori esportatori cinesi ha annunciato l'intenzione di lanciare vari nuovi modelli di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione e di espandere la propria presenza su tale mercato entrando nel breve termine nei mercati di un maggior numero di Stati membri dell'UE. Tali annunci palesano chiaramente l'interesse dei produttori esportatori cinesi per il mercato dell'Unione. Se non saranno adottate misure compensative, questi elementi causeranno molto probabilmente perdite significative all'industria dell'Unione. L'imminenza di tali fattori suscettibili di determinare un pregiudizio grave è chiaramente dimostrata dall'inversione di tendenza della redditività, che ha iniziato a deteriorarsi per l'industria dell'Unione alla fine del periodo in esame, oltre che dalla costante diminuzione delle quote di mercato durante tale periodo. Tutti questi elementi corroborano una risultanza provvisoria di minaccia di pregiudizio a norma dell'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento di base.

6. NESSO DI CAUSALITÀ

6.1. Effetti delle importazioni sovvenzionate

- (1170) Come si indica nelle tabelle 2a e 2b, nel periodo in esame le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi e le immatricolazioni di tali veicoli dopo l'importazione hanno guadagnato notevoli quote del mercato dell'Unione. In tale periodo la quota di mercato delle importazioni è aumentata dal 3,9 % nel 2020 al 25,0 % nel periodo dell'inchiesta, mentre la quota cinese delle immatricolazioni è aumentata dal 3,5 % al 22,8 %.
- (1171) Ai considerando da 1023 a 1032 la Commissione ha dimostrato che durante il periodo dell'inchiesta i prezzi delle importazioni cinesi facevano registrare un undercutting del 12,7 % almeno rispetto ai prezzi dell'industria dell'Unione. La Commissione ha stabilito altresì che durante il periodo in esame le importazioni cinesi stavano contraendo i prezzi dell'industria dell'Unione.
- (1172) A causa del considerevole incremento delle importazioni sovvenzionate di veicoli elettrici a batteria cinesi, a prezzi inferiori a quelli dell'industria dell'Unione, quest'ultima ha perso quote di mercato nel periodo dell'inchiesta e non è neppure riuscita a vendere a prezzi che le consentissero di coprire i costi. La Commissione ha concluso pertanto che tali importazioni sovvenzionate hanno inciso negativamente sulla situazione dell'industria dell'Unione.

- (1173) Come si è descritto nella sezione 5, numerosi fattori dimostrano che i produttori di veicoli elettrici a batteria cinesi rappresentano una crescente minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione. I produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria dispongono nell'Unione di scorte significative di tali veicoli, pronti per essere venduti sul mercato dell'Unione. In Cina inoltre si registra una notevole e crescente capacità inutilizzata, disponibile per l'esportazione. Come si indica al considerando 1121 gli USA, l'unico altro importante mercato di esportazione per la Cina, hanno istituito misure chiaramente destinate a scoraggiare l'aumento delle importazioni. L'Unione è quindi diventata la destinazione più attraente per le esportazioni cinesi.
- (1174) È inoltre chiaro che l'aumento delle esportazioni verso l'Unione continuerà ulteriormente, con intensità sempre maggiore, nel prossimo futuro, come si spiega nei considerando da 1111 a 1138. Questo imminente aumento delle esportazioni verso l'Unione pregiudicherà ulteriormente la capacità dell'industria dell'Unione di accrescere i livelli di vendita, mantenere la propria quota di mercato e salvaguardare gli investimenti, consentendo di ottenere un equo utile sul capitale investito.
- (1175) La Commissione ha pertanto ritenuto, in via provvisoria, che le importazioni sovvenzionate di veicoli elettrici a batteria cinesi rappresentino una minaccia di pregiudizio grave per l'industria dell'Unione.

6.2. Altri fattori noti

- (1176) A norma dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento di base, la Commissione ha inoltre esaminato se altri fattori noti, individualmente o collettivamente, siano in grado di attenuare il nesso di causalità stabilito tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio provvisoriamente accertata, cosicché tale nesso non sarebbe più reale e sostanziale.

6.2.1. Importazioni dai paesi terzi

- (1177) Escluse le importazioni dalla Cina, nel periodo dell'inchiesta avevano una quota di mercato superiore all'1 % le importazioni dalla Corea del Sud, dal Regno Unito, dal Messico, dal Giappone e dagli Stati Uniti d'America. Nel periodo in esame la quantità delle importazioni e le quote di mercato, nonché i prezzi medi delle importazioni da questi paesi terzi hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 17

Importazioni da paesi terzi

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Corea del Sud	Quantità (unità)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indice	100	126	111	160
	Quota di mercato	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indice	100	78	53	53
	Prezzo medio (EUR/unità)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indice	100	108	117	128
Regno Unito	Quantità (unità)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indice	100	197	244	395
	Quota di mercato	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indice	100	121	117	132
	Prezzo medio (EUR/unità)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indice	100	97	97	96

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Messico	Quantità (unità)	291	29 090	25 484	31 310
	<i>Indice</i>	100	9 997	8 757	10 759
	Quota di mercato	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	<i>Indice</i>	100	6 132	4 196	3 591
	Prezzo medio (EUR/unità)	44 111	40 212	40 685	44 259
	<i>Indice</i>	100	91	92	100
Giappone	Quantità (unità)	5 255	4 240	9 864	25 361
	<i>Indice</i>	100	81	188	483
	Quota di mercato	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	<i>Indice</i>	100	49	90	161
	Prezzo medio (EUR/unità)	20 176	23 937	31 643	31 385
	<i>Indice</i>	100	119	157	156
USA	Quantità (unità)	67 799	34 084	5 031	23 904
	<i>Indice</i>	100	50	7	35
	Quota di mercato	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	<i>Indice</i>	100	31	4	12
	Prezzo medio (EUR/unità)	31 130	28 915	68 114	59 791
	<i>Indice</i>	100	93	219	192
Altri paesi	Quantità (unità)	849	1 332	2 307	1 564
	<i>Indice</i>	100	157	272	184
	Quota di mercato	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	<i>Indice</i>	100	96	130	61
	Prezzo medio (EUR/unità)	30 417	20 678	26 537	39 820
	<i>Indice</i>	100	68	87	131
Totale di tutti i paesi esclusa la RPC	Quantità (unità)	150 079	178 440	153 137	249 475
	<i>Indice</i>	100	119	102	166
	Quota di mercato	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	<i>Indice</i>	100	73	49	55
	Prezzo medio (EUR/unità)	29 146	30 631	33 190	35 870
	<i>Indice</i>	100	105	114	123

Fonte: dati doganali degli Stati membri

- (1178) Nel periodo in esame le importazioni dalla Corea del Sud sono aumentate da circa 56 000 a circa 90 000 unità, ma la loro quota di mercato è scesa dal 10,2 % nel 2020 al 5,5 % nel periodo dell'inchiesta. Inoltre i prezzi medi all'importazione sono aumentati e in media erano superiori al prezzo all'importazione cinese.
- (1179) Nel periodo in esame le importazioni dal Regno Unito sono aumentate da circa 20 000 a circa 77 000 unità. Benché il loro prezzo medio sia leggermente diminuito in questo periodo, la loro quota di mercato è rimasta relativamente stabile e non ha superato il 5 % nel periodo in esame. Sebbene il prezzo medio all'importazione dal Regno Unito fosse leggermente inferiore al prezzo delle importazioni dalla Cina nel 2020 e nel 2022 (rispettivamente 3,0 % e 0,1 %), esso era superiore ai prezzi delle importazioni cinesi nel 2021 e nel periodo dell'inchiesta (rispettivamente 7,8 % e 4,0 %).
- (1180) Le importazioni dal Messico, dal Giappone e dagli Stati Uniti rappresentavano per ciascuno di questi paesi meno del 2 % della quota di mercato nel periodo dell'inchiesta. Inoltre, fatta eccezione per il Giappone nel 2020 e nel 2021, i prezzi medi all'importazione erano ampiamente superiori al prezzo medio all'importazione delle importazioni cinesi durante tutto il periodo in esame.
- (1181) Le importazioni da tutti gli altri paesi sono state trascurabili.
- (1182) Sulla base dell'analisi di cui sopra, la Commissione ha concluso in via provvisoria che le importazioni da altri paesi terzi non hanno attenuato il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta.

6.2.2. *Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione*

- (1183) Le esportazioni dell'industria dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 18

Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta
Volume delle esportazioni (in unità)	190 101	291 766	454 555	632 256
<i>Indice</i>	100	153	239	333
Prezzi delle esportazioni	42 374	40 082	47 723	47 482
<i>Indice</i>	100	95	113	112

Fonte: Eurostat (codice NC 8703 80 10)

- (1184) Nel periodo in esame il livello delle esportazioni di veicoli elettrici a batteria dell'industria dell'Unione è aumentato del 233 %. Si tratta di un tasso di aumento più elevato rispetto alle vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione, come indica la tabella 5.
- (1185) Il prezzo medio all'esportazione dell'industria dell'Unione era superiore al costo di produzione indicato nella tabella 7.
- (1186) Si è pertanto concluso in via provvisoria che l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio accertata.

6.2.3. *Fattori connessi alla domanda*

- (1187) Tra i principali fattori che influenzano la domanda dei veicoli elettrici a batteria figurano il tempo di ricarica, la disponibilità di infrastrutture di ricarica, la questione correlata dell'ansia per l'autonomia, nonché il regolamento sulle emissioni di carbonio dei veicoli di cui al considerando 1223.
- (1188) Tra vendite e capacità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria esiste una correlazione positiva; la capacità di ricarica è un elemento fondamentale che può favorire l'aumento delle vendite di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione.

- (1189) La società 24 ha sostenuto che la mancanza di adeguate infrastrutture pubbliche di ricarica rimane un ostacolo fondamentale a una maggiore diffusione dei veicoli elettrici a batteria tra i consumatori dell'Unione, e costituisce una grave limitazione per la domanda dei consumatori, che produce effetti negativi per l'industria dell'Unione. Secondo la società 24 si prevede una crescita significativa del mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione nei prossimi anni.
- (1190) La Commissione ha rilevato il carattere contraddittorio delle argomentazioni formulate dalla società 24: quest'ultima da un lato sostiene l'esistenza di fattori (come le infrastrutture di ricarica) che limitano notevolmente la domanda di veicoli elettrici a batteria nell'Unione, e dall'altro afferma che la domanda è in rapido aumento e che il mercato dei veicoli elettrici a batteria nell'Unione dovrebbe registrare una significativa crescita. La Commissione ha convenuto che, alla luce degli ambiziosi obiettivi fissati dall'Unione e dei pertinenti regolamenti dell'UE, si può prevedere per i prossimi anni una rapida crescita del mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione. Considerata la mancanza di altre tecnologie mature per la propulsione a emissioni zero, si prevede che entro il 2035 il mercato dei veicoli elettrici a batteria possa raggiungere i livelli attualmente detenuti dall'intero mercato delle autovetture.
- (1191) La Commissione ha inoltre osservato che vi sono stati rapidi progressi nell'affrontare eventuali strozzature legate alla ricarica, sia a casa che in un'area di ricarica privata (ad esempio in un'impresa o in un parcheggio) o attraverso l'accesso a un punto di ricarica pubblico. Nell'Unione la quantità di infrastrutture di ricarica, pubbliche e private, è in crescita in termini sia di capacità installata, sia di numero di punti di ricarica. Alla fine del 2022 si contavano 475 000 punti di ricarica pubblici con una capacità installata di 5,1 kW per ogni veicolo elettrico a batteria nell'Unione. La capacità installata per le infrastrutture di ricarica private era di 8,0 kW per ogni veicolo elettrico a batteria nell'Unione. Il numero totale delle infrastrutture di ricarica nell'Unione aumenterà a 35 milioni di punti di ricarica entro il 2030 ⁽⁴⁹³⁾.
- (1192) L'UE ha adottato altresì il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi ⁽⁴⁹⁴⁾, che imporrà l'adozione su tutte le strade e autostrade nazionali dell'Unione di punti di ricarica pubblici entro il 2025, in linea con il numero di autovetture elettriche in circolazione in quel momento. A norma di tale regolamento, i gruppi di stazioni di ricarica dovrebbero essere installati a una distanza massima di 60 km l'uno dall'altro lungo le principali autostrade dell'UE: i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 400 kW e comprende almeno un punto di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW; ii) entro il 31 dicembre 2027, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due punti di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW. Il regolamento stabilisce inoltre obiettivi nazionali obbligatori basati sul parco veicoli, come la prescrizione di fornire, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria.
- (1193) Nel periodo in esame la domanda di veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione è aumentata rapidamente. La tabella 1 indica per tale periodo un aumento superiore al 180 % sia per il consumo apparente che per quello effettivo. Si prevede che i progressi nelle tecnologie delle batterie miglioreranno ulteriormente l'autonomia e ridurranno i tempi di ricarica, e che la disponibilità di infrastrutture di ricarica pubbliche e private continuerà ad aumentare, eliminando gradualmente i vincoli connessi alla domanda. In considerazione degli obiettivi obbligatori, in fatto di emissioni, stabiliti dai regolamenti dell'UE per le nuove vendite che si effettueranno sul mercato dell'Unione (e delle pesanti sanzioni in caso di non conformità) illustrati ai considerando 1222 e 1223, si prevede che in futuro la domanda continuerà ad aumentare.
- (1194) Nella transizione in corso dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria è essenziale che l'industria dell'Unione sia in grado di mantenere le proprie economie di scala grazie a volumi di vendite e quote di mercato sufficienti. Ciò consentirà all'industria dell'Unione di recuperare i costi e di generare una redditività sufficiente per gli investimenti necessari, elemento ancora più importante nella fase attuale, in cui il mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è in fase di sviluppo e non è ancora maturo.
- (1195) Le tabelle 2a e 2b dimostrano tuttavia che l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione sta perdendo quote di mercato a un ritmo insostenibile. La valutazione formulata nella sezione 5 indica che tali perdite di quote di mercato si protrarranno fino alla fine del 2026. Pertanto, nonostante il possibile impatto esercitato in passato dai fattori che hanno limitato la domanda, la più grave minaccia che si profila nel prossimo futuro per l'industria dell'Unione - in relazione al successo della transizione del mercato dell'Unione verso i veicoli elettrici a batteria - è la recente e imminente penetrazione nel mercato delle importazioni cinesi sovvenzionate, illustrata nella sezione 6.1.

⁽⁴⁹³⁾ <https://www.chargeurope.eu/>.

⁽⁴⁹⁴⁾ Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1).

(1196) Alla luce delle precedenti osservazioni, la Commissione ha ritenuto in via provvisoria che eventuali vincoli connessi alla domanda, riguardanti in particolare la disponibilità di infrastrutture di ricarica, non attenuerebbero il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio constatata in via provvisoria. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

6.2.4. *Competitività dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione*

(1197) La CCCME ha sostenuto che la dipendenza dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dalla fornitura di batterie e di altre componenti da parte di paesi terzi ha inciso sulla loro competitività in generale. La CCCME e la società 24 hanno sostenuto che la mancanza di integrazione verticale dei produttori dell'Unione e la loro dipendenza da fonti di batterie provenienti da paesi terzi comportano costi più elevati per la produzione di batterie, nonché maggiori costi di produzione di altro tipo. La CCCME e la società 24 hanno inoltre affermato che gli effetti negativi, derivanti dalla mancanza di integrazione verticale, sono stati esacerbati da altri fattori non connessi alle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina, quali i) le perturbazioni della catena di approvvigionamento dovute alla pandemia di COVID-19 e alla guerra russo-ucraina, ii) l'aumento dei costi delle materie prime, iii) la carenza di componenti critiche come i semiconduttori e iv) gli elevati prezzi dell'energia. La società 24 ha inoltre affermato che l'industria dell'Unione non ha investito in tempo utile nella catena di approvvigionamento delle batterie elettriche, concentrandosi invece sul settore delle automobili ICE in cui godeva di un vantaggio competitivo; i suoi investimenti nel mercato dei veicoli elettrici a batteria sono iniziati solo di recente.

(1198) La Commissione ha osservato che i vantaggi dell'integrazione verticale riguardavano principalmente BYD, anziché tutti i produttori esportatori cinesi. L'industria dell'Unione è composta da società che acquistano batterie sul mercato mondiale e da altre imprese che investono nella produzione di batterie. In effetti l'industria dell'Unione sta costantemente aumentando la sua capacità produttiva di batterie.

(1199) Inoltre, sebbene i produttori esportatori cinesi abbiano acquisito vantaggi nell'approvvigionamento di batterie e materie prime essenziali per le batterie, tali vantaggi sono stati ottenuti in gran parte attraverso sovvenzioni, come si indica nella sezione 3.7.2. I presunti vantaggi competitivi non attenuano quindi il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio.

(1200) Le perturbazioni della catena di approvvigionamento e altri fattori che hanno determinato l'aumento dei prezzi delle materie prime e dell'energia hanno costituito problemi di portata mondiale, che non riguardavano soltanto l'industria dell'Unione; non si è verificato pertanto uno svantaggio competitivo specifico per l'industria dell'Unione nel suo complesso. Questi problemi inoltre hanno interessato soprattutto il periodo in esame; la CCCME e la società 24 non hanno sostenuto che tali fattori avrebbero inciso sulla situazione dell'industria dell'Unione negli anni successivi, né hanno dimostrato la misura in cui ciò sarebbe potuto avvenire.

(1201) Alla luce delle risultanze della Commissione di cui ai considerando precedenti, tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

6.2.5. *Concorrenza tra le automobili ICE e i veicoli elettrici a batteria*

(1202) La società 24 e la CCCME hanno sostenuto l'opportunità di esaminare la concorrenza tra i veicoli ICE e i veicoli elettrici a batteria in quanto fattore di causalità. Né la CCCME né la società 24 hanno tuttavia spiegato o approfondito tale argomentazione.

(1203) Gli obiettivi della legislazione dell'Unione in materia di emissioni garantiranno una rapida transizione dell'industria dell'Unione ai veicoli elettrici a batteria, come si illustra al considerando 1223. Pertanto, sebbene esista attualmente una concorrenza tra i veicoli ICE e i veicoli elettrici a batteria sul mercato dell'Unione, la produzione e le vendite di veicoli ICE diminuiranno gradualmente, parallelamente all'aumento della produzione e delle vendite di veicoli elettrici a batteria in linea con gli obiettivi dell'UE in materia di emissioni. Pertanto anche la concorrenza tra veicoli ICE e veicoli elettrici a batteria si ridurrà gradualmente a favore delle vendite dei veicoli elettrici a batteria.

(1204) Alla luce delle precedenti osservazioni, la Commissione ha ritenuto in via provvisoria che l'impatto della concorrenza con le vendite di veicoli ICE non attenuerebbe il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio constatata in via provvisoria. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

6.2.6. *Mancanza di economie di scala e di start-up*

- (1205) La CCCME ha sostenuto che la mancanza di economie di scala dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione comporta probabilmente costi più elevati. Si è inoltre affermato che alcuni produttori dell'Unione, come la e.GO, si basano sul concetto di microfabbrica e non possono realizzare quelle economie di scala che si ottengono con le gigafabbriche e grandi assetti produttivi. La CCCME ha inoltre sostenuto che alcuni produttori dell'Unione, come Fisker ed e.GO, hanno appena iniziato la produzione di veicoli elettrici a batteria: pertanto l'analisi della Commissione dovrebbe prendere in considerazione anche la situazione di avviamento di alcuni produttori dell'Unione.
- (1206) La Commissione ha seguito la metodologia che consiste nel prendere in considerazione i fattori di causalità in relazione al loro impatto sull'intera industria dell'Unione. La mera esistenza di fattori relativi a una piccola parte dell'industria dell'Unione non è stata considerata rappresentativa dell'industria dell'Unione nel suo complesso, e si è pertanto concluso in via provvisoria che ciò non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni sovvenzionate e la minaccia di pregiudizio accertata in via provvisoria. Per quanto riguarda più in generale l'industria dell'Unione, la Commissione ha ritenuto che siano proprio le importazioni dalla Cina a minacciare di compromettere le possibilità dell'industria dell'Unione di raggiungere le dimensioni necessarie e diventare redditizia nel prossimo futuro. Queste importazioni sovvenzionate impediscono all'industria dell'Unione di conseguire gli obiettivi di vendita necessari per aumentare la produzione in modo corrispondente e realizzare economie di scala. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

6.2.7. *Questioni relative all'offerta*

- (1207) La società 24 ha affermato altresì che l'industria dell'Unione non disponeva della capacità per soddisfare la rapida crescita della domanda, connessa alla transizione verde.
- (1208) Contrariamente a quanto sostenuto dalla società 24, dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione dispone di capacità sufficiente per fabbricare veicoli elettrici a batteria e soddisfare la domanda sul mercato dell'Unione. Come si illustra al considerando 1060, poiché nel periodo dell'inchiesta l'utilizzo degli impianti era inferiore al 40 %, si è concluso in via provvisoria che l'industria dell'Unione dispone di una capacità produttiva sufficiente a soddisfare i futuri aumenti della domanda di veicoli elettrici a batteria, e che è inoltre possibile spostare maggiori capacità dalla produzione di veicoli ICE alla produzione di veicoli elettrici a batteria. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

6.2.8. *Politica dell'UE in materia di biocarburanti*

- (1209) La CCCME ha affermato che l'UE ha tradizionalmente favorito la produzione di biodiesel rispetto alla produzione di veicoli elettrici a batteria, e che di conseguenza si è attribuita una modesta priorità alla produzione di veicoli elettrici a batteria.
- (1210) Si tratta di un'affermazione molto vaga che non contiene dettagli in grado di spiegare la rilevanza dell'argomentazione proposta. Come si illustra al considerando 1223, la Commissione ha introdotto obiettivi specifici per le emissioni, validi per il 2020 e gli anni successivi, per tutte le autovetture nuove e i parchi di veicoli commerciali leggeri nuovi, nonché per i marchi e per i gruppi. Pertanto la Commissione nega che alla produzione di veicoli elettrici a batteria sia stata attribuita una modesta priorità.
- (1211) Nella precedente sezione 5 la Commissione ha inoltre concluso che le importazioni sovvenzionate originarie della Cina rappresentano per l'industria dell'Unione un'imminente minaccia di pregiudizio grave. La CCCME non ha dimostrato in che modo la politica dell'UE in materia di biocarburanti potrebbe incidere negativamente sulla situazione dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione nei prossimi anni. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

6.2.9. *Importazioni dalla Cina effettuate dall'industria dell'Unione*

- (1212) La CCCME ha sostenuto che le importazioni dalla Cina effettuate dall'industria dell'Unione potrebbero costituire un fattore tale da provocare una minaccia di pregiudizio all'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione.
- (1213) Al considerando 998 la Commissione ha presentato osservazioni sulle importazioni dalla Cina effettuate dalle società dell'industria dell'Unione. Non è chiaro a quali società dell'industria dell'Unione la CCCME si riferisse nella sua valutazione, né in che modo tali importazioni causerebbero una minaccia di pregiudizio nel prossimo futuro. I considerando da 1130 a 1138 illustrano chiaramente le previsioni generali in termini di quantità delle importazioni dalla Cina e relativo andamento dei prezzi, e quelle riguardanti le importazioni da gruppi di proprietà cinese come BYD, Geely e SAIC. Come si illustra nella tabella 12a, la quota di mercato delle importazioni di marchi cinesi è passata dall'1,9 % nel 2020 al 7,3 % nel periodo dell'inchiesta. La Commissione ha concluso che nei prossimi anni la principale minaccia di pregiudizio sarà rappresentata da gruppi di proprietà cinese.

(1214) Alla luce della valutazione appena esposta e della dubbia pertinenza dell'argomentazione, si è ritenuto che l'argomentazione stessa non fosse suffragata da elementi di prova; essa è stata pertanto respinta.

6.3. Conclusioni

(1215) La Commissione ha individuato un nesso tra l'aumento delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla RPC e la minaccia di pregiudizio grave.

(1216) La Commissione ha provveduto a distinguere e separare gli effetti di tutti gli altri fattori noti sulla situazione dell'industria dell'Unione dagli effetti pregiudizievoli delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla RPC.

(1217) La Commissione ha constatato che gli altri fattori individuati, quali le importazioni da paesi terzi, l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione, i fattori connessi alla domanda, la competitività dell'industria dell'Unione, la concorrenza tra le automobili ICE e i veicoli elettrici a batteria, la mancanza di economie di scala e di start-up, le questioni relative all'offerta, la politica dell'UE in materia di biocarburanti e le importazioni dalla Cina effettuate dall'industria dell'Unione, non hanno attenuato il nesso di causalità, né individualmente né collettivamente. Durante il periodo in esame i produttori esportatori cinesi hanno beneficiato di taluni vantaggi, come l'approvvigionamento sicuro di batterie e materie prime. La Commissione tuttavia non ha concluso che in tale periodo si fosse verificato un pregiudizio grave. In effetti per nessuno degli altri fattori si è dimostrato in maniera convincente che essi costituiscano una minaccia imminente per l'industria dell'Unione o che possano attenuare l'evidente minaccia delle importazioni sovvenzionate cinesi nei prossimi anni.

(1218) La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che, in assenza di misure, l'aumento delle importazioni sovvenzionate dalla RPC costituiva una minaccia di pregiudizio grave per l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione.

7. INTERESSE DELL'UNIONE

(1219) In conformità dell'articolo 31 del regolamento di base, la Commissione ha verificato se si potesse concludere manifestamente che nella fattispecie l'adozione di misure compensative corrispondenti all'importo totale delle sovvenzioni compensabili non sia nell'interesse dell'Unione, nonostante l'accertamento di pratiche di sovvenzione arrecanti pregiudizio. Per accertare l'interesse dell'Unione, la Commissione ha effettuato un'analisi di tutti i diversi interessi in gioco, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori, degli utilizzatori, dei fornitori e dei consumatori.

(1220) Sono pervenute osservazioni sull'interesse dell'Unione dal governo della RPC, dalla CCCME, dall'Associazione europea dei fornitori di componenti per autoveicoli (CLEPA), dall'Associazione tedesca dell'industria automobilistica (VDA), dalla European Steel Association (EUROFER), dalla società 31 e dalla società 29.

7.1. Interesse dell'industria dell'Unione

(1221) L'industria automobilistica svolge un ruolo importante nell'economia dell'Unione, giacché offre posti di lavoro diretti e indiretti a 12,9 milioni di persone, pari al 7 % dell'occupazione totale nell'UE. Circa il 24 % di questi posti di lavoro, ossia 3,1 milioni, riguarda il settore manifatturiero⁽⁴⁹⁵⁾. L'industria automobilistica è un fattore propulsivo della creazione di valore economico, della sovranità competitiva e del benessere sociale dell'Europa.

(1222) Nel Green Deal europeo⁽⁴⁹⁶⁾ la Commissione ha indicato l'obiettivo del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050. Questo obiettivo è stato introdotto nel 2021 con la pubblicazione del regolamento (UE) 2021/1119 (Normativa europea sul clima)⁽⁴⁹⁷⁾. Tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire al conseguimento di tali riduzioni delle emissioni, compreso il settore del trasporto su strada, in cui le emissioni sono in aumento dal 1990. I veicoli elettrici a batteria sono pertanto un prodotto importante per il conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione.

⁽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_it.

⁽⁴⁹⁷⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- (1223) L'UE ha inoltre introdotto obiettivi specifici per le emissioni, relativi a tutti i nuovi parchi di autovetture e veicoli commerciali leggeri, destinati ai costruttori per il 2020 e gli anni successivi nel regolamento (UE) 2019/631, successivamente modificato dal regolamento (UE) 2023/851 ⁽⁴⁹⁸⁾. Questo regolamento è una componente fondamentale della politica europea di protezione del clima. Il regolamento stabilisce che, a partire dal 2021, le emissioni medie delle autovetture nuove immatricolate nell'Unione non devono superare i 95 g CO₂/km per l'intero parco veicoli dell'UE. Gli obiettivi saranno resi più rigorosi a partire dal 2025: per i parchi di autovetture nuove immatricolate nell'Unione sarà pertanto necessaria una riduzione del 15 % delle emissioni di CO₂ a partire dal 2025, e una riduzione del 55 % a partire dal 2030. Per il 2035 ai parchi di autovetture e veicoli commerciali leggeri si applicherà un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ del 100 %. Qualora non si raggiunga il rispettivo obiettivo per l'intero parco veicoli, la Commissione imporrà un'indennità per le emissioni in eccesso pari a 95 EUR per grammo di CO₂ in eccesso per veicolo di nuova immatricolazione.
- (1224) Tali obiettivi si possono conseguire in particolare accrescendo la percentuale dei veicoli elettrici nel parco veicoli. L'obiettivo di riduzione della CO₂ nell'Unione rappresenta però un'importante sfida per l'intero settore dei trasporti, in quanto l'elettrificazione va ben oltre la semplice conversione dei gruppi propulsori termici in gruppi propulsori elettrici e riguarda l'intera catena del valore dei veicoli elettrici. Si tratta di una transizione complessa che coinvolge l'intera catena dell'industria automobilistica, dall'estrazione mineraria alle sostanze chimiche, alla produzione di gruppi propulsori elettrici e di pacchi batterie, all'energia, alla raccolta e al riciclaggio dei rifiuti di batterie. Di conseguenza l'industria automobilistica sta attraversando un processo di trasformazione fondamentale.
- (1225) Le batterie elettriche rivestono inoltre un'importanza strategica per lo sviluppo dei veicoli elettrici a batteria. L'ubicazione della produzione di batterie elettriche è molto importante per i costruttori di veicoli elettrici a batteria. Mentre le celle elettriche si possono trasportare e spedire con relativa facilità, quando esse sono installate in moduli e poi in pacchi batterie tali operazioni diventano molto più difficili e costose. Per i produttori di veicoli elettrici a batteria costituisce quindi un vantaggio, in tale fase del processo, la vicinanza ai fornitori di batterie o addirittura la possibilità di effettuare il processo internamente. La vicinanza e lo stretto contatto con i fornitori di batterie sono importanti anche in considerazione del fatto che le batterie non sono prodotti pronti all'uso ma sono invece costruite secondo le specifiche dei produttori di veicoli. Ad esempio le dimensioni e le funzionalità di un veicolo elettrico a batteria determineranno il tipo di batteria richiesto, il che a sua volta inciderà sulla composizione del mix di materie prime all'inizio del processo (dando nuovamente luogo a potenziali efficienze per gli operatori del mercato integrati verticalmente). Mentre nel periodo in esame i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione dipendevano dalle importazioni di batterie, provenienti principalmente dalla Cina, i fabbricanti di automobili si sono impegnati a investire massicciamente nelle proprie capacità di produzione di batterie, quasi sempre attraverso partenariati con operatori specializzati. Tali investimenti, che ammontano a diversi miliardi di euro, saranno effettuati entro il 2030 ⁽⁴⁹⁹⁾.
- (1226) Nella transizione verso l'elettrificazione per i produttori di automobili dell'Unione la perdita di redditività e quote di mercato a favore delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina rappresenta un grave rischio; tale eventualità impedirebbe loro di effettuare gli investimenti necessari nelle nuove tecnologie per le batterie (che aumenteranno l'autonomia, ridurranno i tempi di ricarica, taglieranno i costi e miglioreranno la sicurezza) e pertanto di realizzare con successo tale transizione. D'altro canto le società cinesi sono state in grado di realizzare economie di scala grazie alle ingenti sovvenzioni concesse dal governo della RPC, ed esportano i veicoli elettrici a batteria nell'Unione a prezzi non equi, sottraendo quote di mercato all'industria dell'Unione, che deve subire perdite cospicue che non le consentono di effettuare gli investimenti necessari. Se le importazioni sovvenzionate cinesi dovessero infliggere all'industria dell'Unione un pregiudizio irrevocabile, l'obiettivo dell'elettrificazione non sarebbe raggiunto e gli obiettivi climatici dell'Unione europea potrebbero risultarne compromessi.
- (1227) L'istituzione delle misure compensative consentirebbe all'industria dell'Unione di competere equamente sul mercato e di fabbricare e vendere sul mercato dell'Unione un numero sufficiente di veicoli elettrici a batteria, che le permetterebbe di diventare redditizia in futuro. Come si illustra al considerando 1078, l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è un settore ad alta intensità di capitale e pertanto ha bisogno di tempo per realizzare economie di scala al fine di coprire i costi fissi ed essere redditizia. L'imposizione della misura proteggerebbe pertanto l'industria dell'Unione dalla pressione intensa e sleale sui prezzi che sarebbe altrimenti esercitata dalle importazioni cinesi.

⁽⁴⁹⁸⁾ Regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima (GU L 110 del 25.4.2023, pag. 5).

⁽⁴⁹⁹⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegzqypr/>.

- (1228) Se non si imponessero misure compensative, gli investimenti impegnati dall'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione per la transizione verso l'elettrificazione e i posti di lavoro nel settore automobilistico, menzionati al considerando 1221, sarebbero messi a repentaglio dal commercio sleale. L'industria dell'Unione non sarebbe in grado di seguire la transizione del mercato dell'Unione dalla produzione di automobili ICE a quella di veicoli elettrici a batteria, a causa dell'undercutting dei prezzi delle importazioni cinesi sovvenzionate nei confronti dei prezzi dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione. L'Unione rischia inoltre di perdere uno dei suoi più importanti settori manifatturieri e, in quanto regione, potrebbe rimanere indietro nella tecnologia e nell'innovazione rispetto alla Cina e agli Stati Uniti, mancando così i propri obiettivi climatici.
- (1229) VDA ha osservato che le attività commerciali delle imprese cinesi in Cina e all'estero favoriscono la realizzazione di economie di scala e contribuiscono alla redditività in settori quali l'industria manifatturiera, la logistica e la R&S. Secondo VDA nel modello commerciale e nell'ordine mondiale globalizzati che vigono attualmente, questi effetti favoriscono pure lo sviluppo dell'industria automobilistica europea.
- (1230) Secondo la società 24, sebbene in passato, dagli anni Ottanta in poi, l'ingresso dei produttori di automobili giapponesi e coreani nell'Unione con crescenti quote di mercato avesse suscitato preoccupazioni, l'introduzione dei prodotti giapponesi e coreani stimolò gli sforzi dei produttori dell'Unione nel campo dell'adattamento, dell'innovazione e dell'efficienza. Inoltre i produttori giapponesi e coreani avviarono la produzione nell'Unione e si integrarono nell'industria dell'Unione, contribuendo così direttamente al suo sviluppo e al suo progresso. La società 24 ha aggiunto che ci si possono attendere gli stessi effetti dai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria.
- (1231) La Commissione non concorda, giacché vi sono fondamentali differenze tra l'ascesa dei produttori di automobili coreani e giapponesi negli anni passati e gli attuali OEM cinesi. In particolare gli OEM coreani e giapponesi erano in concorrenza nel campo delle automobili ICE con gli OEM dell'Unione, che vantavano una lunga esperienza e consolidate catene di approvvigionamento. Per contro la posizione dominante della Cina nella produzione di batterie elettriche è un fattore chiave della concorrenza tra i produttori di veicoli elettrici a batteria cinesi e quelli dell'Unione. I produttori dell'Unione stanno attualmente costruendo i propri cluster di batterie per il mercato dell'Unione con investimenti e costi cospicui, e si trovano pertanto in una posizione assai diversa rispetto a quella che detenevano quando aumentarono le importazioni di automobili dal Giappone e dalla Corea. In passato i produttori coreani e giapponesi dovevano accedere al mercato dell'Unione principalmente attraverso la presenza di concessionari, cosa che costituiva un processo lungo e costoso. Attualmente invece per i produttori esportatori cinesi è più facile entrare direttamente in contatto con il consumatore, senza l'intermediazione di concessionari, grazie al diffondersi di modelli online di acquisto e vendita diretta di automobili. In passato infine i produttori dell'Unione dovevano competere solo con un numero esiguo di produttori coreani e giapponesi, mentre durante il periodo dell'inchiesta, come si è illustrato al considerando 1125, sul mercato dell'Unione erano presenti più di 14 produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (1232) Il governo della RPC ha sostenuto che non era nell'interesse dell'Unione imporre misure compensative, in quanto l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione non possedeva capacità sufficienti per fabbricare un numero di veicoli tale da soddisfare l'intera domanda di veicoli elettrici a batteria nell'Unione.
- (1233) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione dispone di capacità sufficienti per fabbricare veicoli elettrici a batteria e soddisfare la domanda dell'Unione, come si illustra al considerando 1060. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (1234) La Commissione ha constatato che la transizione dalla produzione di veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria sarebbe compromessa dall'aumento esponenziale delle importazioni sovvenzionate, e ciò provocherebbe una minaccia di pregiudizio grave all'industria dell'Unione. L'esposizione dell'industria dell'Unione a un massiccio aumento di importazioni cinesi effettuate a prezzi non equi che, con un undercutting dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, strappano quote di mercato in rapida crescita, avrà un pesante effetto negativo sulla situazione dell'industria dell'Unione in termini di perdita di volume delle vendite e di quota di mercato, nonché di rapida diminuzione della redditività, con conseguenti perdite sostanziali e perciò perdite di investimenti. Ciò comporterà inevitabilmente la chiusura di siti di produzione nell'Unione e una massiccia perdita di posti di lavoro. La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che l'istituzione di misure sarebbe nell'interesse dell'industria dell'Unione.

7.2. Interesse degli importatori indipendenti

(1235) Come si illustra al considerando 47, nessun importatore indipendente ha collaborato all'inchiesta. La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che, data la mancanza di collaborazione da parte degli importatori indipendenti, l'istituzione di misure compensative non avrebbe un effetto sproporzionato sugli importatori indipendenti.

7.3. Interesse degli utilizzatori

(1236) Il prodotto oggetto dell'inchiesta è usato da diversi tipi di utilizzatori, in particolare le società di leasing di automobili, le società di autonoleggio, le società di car sharing, le società di taxi e gli utilizzatori finali.

(1237) Sette utilizzatori appartenenti a due gruppi di società si sono manifestati e hanno risposto al questionario per gli utilizzatori: la società 32 e sei società appartenenti al gruppo Leasys. Tali società hanno utilizzato il prodotto oggetto dell'inchiesta per affittarlo ai loro clienti.

(1238) La società 32 ha risposto al questionario in modo incompleto. La Commissione ha inviato una notifica di irregolarità per richiedere ulteriori informazioni. La società non ha risposto alla notifica di irregolarità sostenendo che si trattava di un compito troppo oneroso. La Commissione non ha pertanto verificato la risposta della società 32 al questionario. Nella parte della risposta al questionario che aveva compilato, la società 32 affermava però che, qualora si fosse dimostrato che le sovvenzioni cinesi avevano ridotto artificialmente i prezzi dei veicoli elettrici a batteria nell'Unione, ciò avrebbe potuto danneggiare l'intera catena di approvvigionamento europea. A suo parere, se le pratiche sleali di fissazione dei prezzi attuate tramite il sostegno pubblico ai veicoli di produzione cinese avessero pregiudicato la redditività dei fornitori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione, le misure reciproche volte a proteggere la produzione europea sarebbero state eque e necessarie per garantire la certezza dell'approvvigionamento.

(1239) Le società del gruppo Leasys hanno inviato risposte complete al questionario; come si spiega al considerando 80, la Commissione ha verificato le risposte di due società, che acquistavano anch'esse veicoli elettrici a batteria dalla Cina.

(1240) Come la Commissione ha potuto constatare, gli utilizzatori che hanno collaborato hanno acquistato complessivamente meno dello 0,1 % delle importazioni totali dalla Cina e delle importazioni da altri paesi, e l'1 % delle vendite totali dell'industria dell'Unione (sulla base delle immatricolazioni). Durante il periodo dell'inchiesta hanno acquistato meno del 5 % del prodotto oggetto dell'inchiesta dalla Cina, oltre il 95 % da produttori dell'Unione e il resto da altri paesi.

(1241) Il fatturato e i costi dei due utilizzatori verificati, generati dai veicoli elettrici a batteria originari della Cina, rappresentavano meno del 2 % del fatturato totale e dei costi complessivi durante il periodo dell'inchiesta. I margini di redditività degli utilizzatori verificati per il periodo dell'inchiesta variavano da meno del 10 % a poco più di tale percentuale.

(1242) La Commissione ha riscontrato che l'istituzione di misure compensative avrebbe un certo impatto su alcune voci di costo relative ai veicoli elettrici a batteria originari della Cina, in particolare l'ammortamento, gli interessi passivi e l'assicurazione. In considerazione della percentuale limitata di tali voci di costo nei costi complessivi degli utilizzatori verificati (meno del 2 %) e della percentuale molto ridotta di veicoli elettrici a batteria provenienti dalla Cina sul totale dei loro parchi veicoli, l'impatto dei dazi compensativi sui costi totali è risultato trascurabile. L'analisi effettuata dalla Commissione sulla base dei dati forniti dai due utilizzatori verificati per il periodo dell'inchiesta ha dimostrato che gli eventuali aumenti dei costi, causati dall'istituzione di misure compensative, comporterebbero solo una diminuzione marginale dei margini di profitto e che entrambe le società rimarrebbero redditizie. Questo modesto effetto sulla redditività sarebbe ulteriormente attenuato dalla possibilità per gli utilizzatori di trasferire almeno una parte dell'aumento dei costi sui clienti o di passare a fonti di approvvigionamento alternative. I due utilizzatori verificati hanno inoltre affermato che l'istituzione di misure compensative non avrebbe inciso in misura significativa sui loro risultati finanziari.

(1243) Pertanto, sulla base delle informazioni contenute nel fascicolo e tenendo conto dei pareri delle parti interessate, la Commissione ha concluso in via provvisoria che l'istituzione delle misure non inciderebbe in modo sproporzionato sugli utilizzatori.

7.4. Interesse dei fornitori

- (1244) VDA e CLEPA hanno osservato che il mercato cinese, in quanto principale mercato automobilistico a livello mondiale, è fondamentale per consentire ai fornitori e ai costruttori del settore automobilistico di competere e di rafforzare le capacità innovative. VDA e CLEPA hanno affermato che qualsiasi misura, tale da ridurre l'accesso al mercato per i fornitori e i costruttori del settore automobilistico dell'Unione in Cina, potrebbe a lungo termine danneggiare le capacità innovative e la competitività delle rispettive industrie.
- (1245) Come si spiega al considerando 1253, scopo dell'inchiesta è ripristinare condizioni di parità sul mercato dell'Unione. L'inchiesta non riguarda l'accesso delle società dell'Unione al mercato cinese e non può comportare, di per sé, un accesso meno favorevole al mercato per i fornitori e i produttori dell'Unione in Cina. L'argomentazione è stata pertanto respinta. In ogni caso, se con tale argomentazione VDA e CLEPA hanno alluso alla possibilità che la Cina intraprenda azioni di ritorsione sotto forma di accesso ridotto al suo mercato per le imprese dell'Unione, questo problema è trattato nella seguente sezione 7.6.
- (1246) EUROFER ha sostenuto l'inchiesta, e ha sottolineato che il settore automobilistico è un settore fondamentale in termini di consumo di acciaio; pertanto la salute futura dei produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione è essenziale anche per il settore siderurgico dell'UE. Secondo EUROFER le importazioni pregiudizievoli di veicoli elettrici a batteria sovvenzionate provenienti dalla Cina avrebbero un impatto negativo sull'industria siderurgica dell'Unione. A parere di EUROFER vi era un interesse strategico a mantenere un settore automobilistico dell'Unione sano, al fine di preservare il settore siderurgico dell'Unione con i milioni di posti di lavoro correlati. EUROFER ha sostenuto che la Commissione dovrebbe adottare rapidamente misure per preservare la buona salute del settore automobilistico dell'Unione e prevenire il concretizzarsi della minaccia di pregiudizio.
- (1247) Anche la società 29 si è schierata a favore dell'inchiesta, sostenendo che le misure compensative contribuirebbero a ripristinare condizioni di parità e di concorrenza leale tra i produttori di automobili e le altre parti interessate. Essa ha sostenuto che, a causa delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina, la quota di mercato dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione sarà prevedibilmente destinata a ridursi, e ciò inciderebbe negativamente sulle vendite e sui profitti delle società che producono componenti di fattori produttivi, nonché sulla loro capacità di investire nell'Unione.
- (1248) La società 31 ha espresso il proprio sostegno all'inchiesta nella speranza che questa porti a condizioni di parità nel settore automobilistico nell'Unione. Secondo la società 31 gli sforzi dell'Unione in materia di transizione verde, i relativi investimenti e le iniziative di innovazione intrapresi dall'industria automobilistica sarebbero compromessi e le imprese dell'Unione ne risulterebbero ingiustamente svantaggiate.
- (1249) Sulla base di quanto si è appena esposto la Commissione ha concluso in via provvisoria che l'istituzione di misure compensative era nell'interesse dei fornitori dell'Unione.

7.5. Impatto sui consumatori ed effetti sugli obiettivi climatici

- (1250) VDA ha sostenuto che, per conseguire l'obiettivo dell'UE in materia di mobilità senza emissioni di CO₂ entro il 2035, è necessario disporre di un'offerta sufficiente di veicoli elettrici sul mercato dell'Unione. A suo parere l'aumento dei prezzi dei veicoli elettrici a batteria provenienti dalla Cina potrebbe rendere più difficile conseguire tale obiettivo. Secondo VDA e il governo della RPC la Commissione dovrebbe considerare la rilevanza della Cina per la trasformazione dell'intera industria europea e dell'industria automobilistica, in particolare verso la neutralità in termini di emissioni di carbonio. La società 24 ha sostenuto che la capacità produttiva dell'industria dell'Unione, limitata soprattutto a causa di strozzature nell'approvvigionamento di batterie a livello nazionale ed estero, era insufficiente per consentire all'UE di conseguire i suoi obiettivi climatici per il settore del trasporto su strada; pertanto l'UE dipende dalle importazioni di veicoli elettrici a batteria per realizzare i propri obiettivi, mentre la Cina resterà un partner importante dell'UE in questo campo. La società 24 ha aggiunto che i dazi compensativi metterebbero a repentaglio l'approvvigionamento di veicoli elettrici a batteria a prezzi accessibili per i consumatori dell'Unione a basso e medio reddito sul mercato dell'Unione, compromettendo in ultima analisi l'azione dell'UE volta ad affrontare la minaccia esistenziale rappresentata dai cambiamenti climatici.
- (1251) La presente inchiesta mira a garantire condizioni di parità nella concorrenza tra i produttori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione e della Cina, e contribuisce a sventare la minaccia di pregiudizio recata ai produttori dell'Unione dalle importazioni sovvenzionate. I dazi compensativi compenseranno pertanto solo le sovvenzioni distorsive; gli scambi continueranno a fluire. Occorre controbilanciare il potenziale aumento dei prezzi per i consumatori dell'UE con l'effetto disastroso delle importazioni a basso prezzo sull'industria dell'Unione, che dopo la completa transizione del mercato dai veicoli ICE ai veicoli elettrici a batteria creerà milioni di posti di lavoro

nell'Unione. La scomparsa dell'industria automobilistica dell'Unione avrebbe un enorme impatto negativo sul mercato dell'UE, con effetti di ricaduta sull'industria fornitrice e la potenziale perdita di milioni di posti di lavoro nell'Unione. L'inchiesta ha rivelato che il limitato aumento dei prezzi, il quale rispecchia semplicemente le sovvenzioni sleali accertate nel corso dell'inchiesta stessa, non è di per sé tale da aumentare i prezzi per i consumatori in modo sproporzionato, anche qualora sia interamente trasferito sul cliente finale. Si prevede però che almeno una parte dell'aumento dei prezzi sarà assorbita dagli importatori. La Commissione ha osservato che gli sforzi bilaterali per combattere i cambiamenti climatici non possono basarsi sulla concorrenza sleale da parte dei veicoli elettrici a batteria a basso prezzo sovvenzionati; dovrebbero fondarsi invece su condizioni di parità in cui la concorrenza leale e l'innovazione siano gli elementi trainanti della transizione verde. L'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione è un elemento indispensabile per l'ambizione dell'UE di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra; a tale scopo occorre garantire la catena di approvvigionamento dell'Unione per i veicoli a emissioni zero affinché entro il 2035 tutte le autovetture nuove immatricolate in Europa siano a emissioni zero.

- (1252) La CCCME ha presentato un'analisi economica effettuata da due professori della Katholieke Universiteit Leuven e del Centre for Economic Policy Research (CEPR). La relazione ha concluso che le importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi sono indispensabili per il mercato dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, per i produttori e i consumatori di veicoli elettrici a batteria dell'Unione e per l'Unione nel suo complesso, in quanto tali importazioni sono necessarie per mantenere la concorrenza e l'innovazione nell'Unione e accelerare la disponibilità di veicoli elettrici a batteria a prezzi accessibili per i consumatori medi e garantire il conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione.
- (1253) Indipendentemente dal valore autorevole e oggettivo di questa relazione, la Commissione ha osservato che lo scopo dei dazi compensativi non è quello di bloccare le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina, bensì quello di ripristinare sul mercato dell'Unione le condizioni di parità falsate dai bassi prezzi delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina. La concorrenza sul mercato dell'Unione deve essere leale. Gli sforzi bilaterali per combattere i cambiamenti climatici non possono basarsi sulla concorrenza sleale da parte dei veicoli elettrici a batteria a basso prezzo sovvenzionati; dovrebbero fondarsi invece su condizioni di parità in cui la concorrenza leale e l'innovazione siano gli elementi trainanti della transizione verde.
- (1254) Nel complesso pertanto si conclude in via provvisoria che gli obiettivi climatici non sono compromessi dall'istituzione di misure compensative che, al contrario, contribuiranno al conseguimento di tali obiettivi.

7.6. **Rischio di ritorsioni**

- (1255) CLEPA, VDA e la società 24 hanno sostenuto che l'imposizione di dazi compensativi potrebbe comportare ritorsioni da parte della Cina. A parere di CLEPA e VDA la Commissione dovrebbe prendere in considerazione il rischio di ritorsioni e l'impatto che le potenziali ritorsioni della Cina potrebbero avere sugli scambi commerciali e sugli investimenti attualmente effettuati in Cina.
- (1256) L'attuale inchiesta antisovvenzioni è basata sui fatti, nel pieno rispetto delle norme applicabili dell'OMC e dell'UE. Essa si fonda su elementi di prova dell'esistenza di un'ampia gamma di sovvenzioni cinesi compensabili, nonché di una minaccia di pregiudizio per l'industria dell'Unione causata dal massiccio aumento delle sovraccapacità cinesi e dalla rapida crescita delle importazioni a basso prezzo e sovvenzionate di veicoli elettrici a batteria nell'Unione, come si illustra nel presente regolamento. L'inchiesta non intende compensare alcun vantaggio competitivo di cui beneficerebbe l'industria cinese, né è in grado di farlo. Essa mira piuttosto a garantire che l'Unione e i produttori esportatori cinesi competano in condizioni di parità sul mercato dell'Unione.
- (1257) La Cina e i produttori esportatori cinesi hanno goduto di ampi diritti di difesa e di partecipazione all'inchiesta, nonché di un ricorso giudiziario imparziale nei confronti della decisione finale, senza la necessità di ricorrere a ritorsioni.
- (1258) La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che il presunto rischio di ritorsioni non costituisce un elemento contrario all'istituzione di misure compensative.

7.7. **Interdipendenza**

- (1259) Il governo della RPC ha sostenuto che, dal momento che le catene di approvvigionamento dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione e della Cina sono interdipendenti e profondamente integrate in tutta la catena del valore, qualsiasi misura ne comprometterebbe la stabilità e la continuità, nonché la crescita dell'industria dei veicoli elettrici a batteria nell'Unione, in Cina e in tutto il mondo.

- (1260) Come si spiega al considerando 1253, scopo dell'inchiesta è ripristinare condizioni di parità sul mercato dell'Unione. Il governo della RPC non ha spiegato ulteriormente fino a che punto le misure compensative avrebbero un impatto sulle catene di approvvigionamento e in che modo tali misure potrebbero compromettere la stabilità e la continuità. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

7.8. Incentivi governativi nell'Unione

- (1261) Il governo della RPC ha affermato che l'Unione stessa concede sovvenzioni ai produttori dell'Unione e ha fornito alcuni esempi di tali sovvenzioni. Il governo della RPC ha pertanto implicato che le sovvenzioni concesse ai produttori cinesi di veicoli elettrici a batteria non dovrebbero essere compensate.
- (1262) La Commissione ha osservato che il governo della RPC non ha dimostrato perché le presunte sovvenzioni concesse dall'Unione ai produttori dell'UE avrebbero un impatto sulla presente inchiesta. In effetti, conformemente al regolamento antisovvenzioni di base, si dovrebbero imporre dazi compensativi nel caso in cui le importazioni sovvenzionate provenienti da paesi non membri dell'Unione europea causino un pregiudizio grave o, nella presente inchiesta, minaccino di arrecare un pregiudizio grave ai produttori dell'Unione. In tale contesto è irrilevante che i produttori dell'Unione ricevano sostegno finanziario dagli Stati membri o dalle autorità dell'UE per la fabbricazione o la vendita del prodotto che in ogni caso non è oggetto della presente inchiesta. L'inchiesta si concentra sulla minaccia di pregiudizio causata dalle importazioni cinesi sovvenzionate nell'Unione. Inoltre il governo della RPC non ha dimostrato perché tali sovvenzioni sarebbero perseguibili o lederebbero l'interesse della Cina, che in ogni caso non è oggetto della presente inchiesta. Inoltre il fatto che l'UE stessa abbia erogato sovvenzioni all'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione non incide sulle risultanze provvisorie della Commissione secondo cui il governo della RPC avrebbe concesso sovvenzioni ai produttori esportatori di veicoli elettrici a batteria, che sono compensabili a norma dell'accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative dell'OMC nonché del regolamento di base, e comportano una minaccia di pregiudizio all'industria dell'Unione. Contrariamente a quanto affermato dal governo della RPC, le sovvenzioni compensabili cinesi danno luogo a una concorrenza sleale sul mercato dell'Unione che non farebbe altro che ostacolare lo sviluppo dell'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

7.9. Effetti delle sovvenzioni in termini di distorsioni degli scambi

- (1263) A norma dell'articolo 31, paragrafo 1, del regolamento di base, occorre prestare particolare attenzione alla necessità di eliminare gli effetti distorsivi degli scambi dovuti a sovvenzioni pregiudizievoli e ripristinare una concorrenza effettiva.
- (1264) L'inchiesta ha stabilito che i produttori esportatori cinesi vendono sul mercato dell'Unione ingenti quantitativi di veicoli elettrici a batteria sovvenzionati a prezzi artificialmente bassi. Se tale situazione persiste, i produttori esportatori cinesi manterranno il loro sleale vantaggio competitivo, indebolendo ulteriormente la già vulnerabile situazione dell'industria dell'Unione.
- (1265) Di conseguenza la Commissione ha concluso in via provvisoria che le importazioni cinesi sovvenzionate aumenterebbero nel tempo i loro effetti distorsivi sugli scambi e continuerebbero a negare all'industria dell'Unione condizioni di parità.

7.10. Altre argomentazioni

- (1266) La società 24 ha sostenuto che l'istituzione di misure compensative non era nell'interesse dell'Unione in quanto i) il ricorso a una misura di difesa commerciale non era una risposta adeguata a un problema sistemico di approvvigionamento che l'industria dell'Unione deve affrontare a causa dell'insufficiente capacità produttiva di batterie nell'Unione, della disponibilità limitata di semiconduttori e della mancanza di accesso alle materie prime, fattori che limitano lo sviluppo dell'industria dell'Unione e che sono indipendenti dalle importazioni dalla Cina; ii) l'interesse dell'Unione in tale contesto richiede il perseguimento di una politica industriale di primo piano a livello mondiale basata sulla garanzia di un accesso al mercato essenziale per sostenere lo sviluppo dell'industria dell'Unione, mentre l'istituzione delle misure compensative servirebbe solo a limitare tale sviluppo; iii) i produttori cinesi trasferiranno infine nell'Unione la propria produzione di veicoli elettrici a batteria destinata al mercato dell'Unione; e iv) l'imposizione di dazi compensativi rischia di innescare una reazione a catena che, in ultima analisi, danneggerà l'industria dell'Unione, in quanto i governi dei paesi terzi reagiranno all'aumento dei flussi (deviati) di veicoli elettrici a batteria imponendo proprie misure restrittive degli scambi nei confronti dei veicoli elettrici a batteria, che non distinguerebbero necessariamente tra le importazioni di veicoli elettrici a batteria dell'Unione e quelle cinesi.

(1267) Si ricorda che lo scopo della presente inchiesta è solo quello di ripristinare condizioni di parità sul mercato dell'Unione. Le misure compensative sono giustificate se sono soddisfatte le condizioni per la loro istituzione, stabilite nel regolamento di base. L'istituzione di misure compensative non esclude che l'UE possa adottare altre iniziative politiche per affrontare le diverse questioni che si pongono all'industria dell'Unione. Pertanto tale argomentazione non implica di per sé che le misure compensative sui veicoli elettrici a batteria siano contrarie all'interesse dell'Unione. Per quanto riguarda l'accesso al mercato dell'Unione, la presente inchiesta non intende bloccare le importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. Inoltre il fatto che i produttori esportatori cinesi inizino a fabbricare veicoli elettrici a batteria nell'Unione non è rilevante ai fini della presente inchiesta, che si limita a esaminare il pregiudizio o la minaccia di pregiudizio per l'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione, causati dalle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina. L'argomentazione relativa all'eventuale apertura di un'inchiesta sulla difesa commerciale risultante da misure restrittive degli scambi nei confronti delle importazioni di veicoli elettrici a batteria cinesi da parte di altri paesi terzi è puramente speculativa. La Commissione ha sottolineato infine che tali inchieste si devono eventualmente avviare sulla base dei loro meriti e degli elementi di prova prima facie necessari per l'apertura di tali inchieste. Pertanto l'argomentazione della società 24, secondo cui tali inchieste non distinguerebbero tra le importazioni provenienti dalla Cina e quelle provenienti dall'Unione, è priva di fondamento. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.

7.11. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

(1268) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso in via provvisoria che non vi sono validi motivi per ritenere che non sia nell'interesse dell'Unione istituire misure compensative, corrispondenti all'importo totale delle sovvenzioni compensabili, sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria originari della RPC.

8. REGISTRAZIONE

(1269) Come si indica al considerando 8, la Commissione, di propria iniziativa, ha assoggettato le importazioni di veicoli elettrici a batteria a registrazione mediante il regolamento relativo alla registrazione. Ciò è avvenuto in previsione dell'eventuale applicazione retroattiva delle misure compensative a norma dell'articolo 16, paragrafo 4, del regolamento di base. La registrazione delle importazioni dovrebbe cessare. In questa fase del procedimento non è possibile adottare alcuna decisione in merito a un'eventuale applicazione retroattiva di misure compensative.

8.1. Osservazioni sulla registrazione

(1270) In seguito alla pubblicazione del regolamento relativo alla registrazione, sono pervenute osservazioni sulla registrazione dalla società 22, dalla società 24, da CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (Asia Euro Taizhou) e Tesla. In questa fase la Commissione non ritiene necessario rispondere a tali osservazioni. A norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, la registrazione è uno strumento a disposizione della Commissione per chiedere alle autorità doganali di adottare le opportune disposizioni per registrare le importazioni, ai fini della successiva applicazione di misure nei confronti di tali importazioni a decorrere dalla data della registrazione. L'articolo 14, paragrafo 5, conferisce inoltre alla Commissione un potere discrezionale per quanto riguarda il momento in cui tale registrazione dovrebbe aver luogo, consentendo la registrazione su iniziativa della Commissione. La Commissione ha esercitato tale potere discrezionale nel regolamento relativo alla registrazione.

9. MISURE COMPENSATIVE PROVVISORIE

(1271) Sulla base delle conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito alle sovvenzioni, al pregiudizio, al nesso di causalità e all'interesse dell'Unione, e in conformità dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base, è opportuno imporre un dazio compensativo provvisorio sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria originari della Repubblica popolare cinese.

9.1. Misure provvisorie

(1272) È opportuno imporre misure compensative provvisorie sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria originari della Repubblica popolare cinese, conformemente alle norme di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento di base, che stabilisce che il dazio provvisorio corrisponde all'importo totale delle sovvenzioni compensabili provvisoriamente accertato.

(1273) Sulla base di quanto precede, le aliquote del dazio compensativo provvisorio espresse in percentuale del prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio doganale non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

Società	Dazio compensativo provvisorio
Gruppo 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	
Gruppo 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	
Gruppo 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.	
Altre imprese che hanno collaborato (allegato)	20,8 %
Tutte le altre società	37,6 %

(1274) Le aliquote individuali del dazio compensativo applicate a titolo individuale alle società e specificate nel presente regolamento sono state istituite in base alle risultanze della presente inchiesta. Esse rispecchiano quindi la situazione constatata durante l'inchiesta in relazione alle società in questione. Tali aliquote del dazio si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dai soggetti giuridici citati. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da altre società non specificamente menzionate nel dispositivo del presente regolamento, comprese le persone giuridiche collegate a quelle espressamente menzionate, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a "tutte le altre società". Esse non dovrebbero essere assoggettate ad alcuna delle aliquote individuali del dazio compensativo.

10. INFORMAZIONI NELLA FASE PROVVISORIA

- (1275) Conformemente all'articolo 29 bis del regolamento di base, la Commissione ha informato le parti interessate della prevista imposizione di dazi provvisori. Tale informazione è stata inoltre resa nota al pubblico tramite il sito web della DG TRADE. Le parti interessate disponevano di un termine di tre giorni lavorativi per presentare osservazioni sull'esattezza dei calcoli a loro specificamente comunicati.
- (1276) I tre gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione hanno presentato osservazioni sull'accuratezza del calcolo dei margini di sovvenzione. Ove giustificato, la Commissione ha corretto il calcolo e i pertinenti margini di sovvenzione.
- (1277) Il produttore esportatore Great Wall Motor ha inoltre presentato osservazioni sull'inclusione del proprio nome e dei nomi delle sue parti collegate nell'elenco delle parti che hanno collaborato non inserite nel campione, di cui all'allegato. L'errore è stato corretto.
- (1278) Diverse parti collegate dei gruppi inseriti nel campione o dei produttori il cui nome figura nell'allegato che elenca le società che hanno collaborato non inserite nel campione hanno inoltre chiesto alla Commissione di includere i loro nomi nell'allegato a motivo del fatto che erano collegate a tali società e avevano iniziato a fabbricare e/o esportare veicoli elettrici a batteria nell'UE. Poiché tali società collegate non hanno fabbricato né esportato il prodotto oggetto dell'inchiesta durante il periodo dell'inchiesta, tali richieste sono state respinte.
- (1279) Tutte le altre osservazioni pervenute successivamente alla comunicazione preventiva saranno trattate nella fase definitiva.

11. DISPOSIZIONI FINALI

- (1280) Ai fini di una corretta amministrazione, la Commissione inviterà le parti interessate a presentare osservazioni scritte e/o a chiedere di essere sentite dalla Commissione nei procedimenti in materia commerciale entro un termine prestabilito.
- (1281) Le risultanze relative all'istituzione di dazi provvisori sono provvisorie e possono essere modificate nella fase definitiva dell'inchiesta,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio compensativo provvisorio sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, esclusi i veicoli delle categorie L6 e L7 a norma del regolamento (UE) n. 168/2013⁽⁵⁰⁰⁾ e i motocicli, azionati (indipendentemente dal numero di ruote mosse) esclusivamente da uno o più motori elettrici, compresi quelli dotati di un range extender a combustione interna (unità di potenza ausiliaria) attualmente classificati con il codice NC ex 8703 80 10 (codice TARIC 8703 80 10 10) e originari della Repubblica popolare cinese.

2. Le aliquote del dazio compensativo provvisorio applicabili al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, del prodotto descritto nel paragrafo 1 e fabbricato dalle società elencate di seguito sono le seguenti:

Società	Dazio compensativo provvisorio	Codice aggiuntivo TARIC
Gruppo BYD:	17,4 %	89BL
— BYD Auto Company Limited		
— BYD Auto Industry Company Limited		

⁽⁵⁰⁰⁾Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

Società	Dazio compensativo provvisorio	Codice addizionale TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited		
— Changsha Xingchao Auto Company Limited		
— Changzhou BYD Auto Company Limited		
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited		
— Hefei BYD Auto Company Limited		
— Jinan BYD Auto Company Limited		
Gruppo 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		
Gruppo 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.		
Altre imprese che hanno collaborato (allegato)	20,8 %	
Tutte le altre società	37,6 %	8999

3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio stabilite per le società citate al paragrafo 2 è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, su cui figuri la seguente dichiarazione datata e firmata da un responsabile del soggetto che rilascia tale fattura, identificato con nome e funzione: "Il sottoscritto certifica che i (volume) veicoli elettrici a batteria nuovi venduti all'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura sono stati fabbricati da (nome e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) nella Repubblica popolare cinese. Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte". In caso di mancata presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. L'immissione in libera pratica nell'Unione del prodotto di cui al paragrafo 1 è subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.

5. Salvo disposizioni contrarie, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

1. Le parti interessate presentano alla Commissione le loro osservazioni scritte sul presente regolamento entro 15 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. Le parti interessate che intendono richiedere un'audizione presso la Commissione devono farlo entro 5 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. Le parti interessate che intendono richiedere un'audizione con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale sono invitate a farlo entro 5 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Il consigliere-auditore esamina le domande presentate oltre tale termine e può decidere se la loro accettazione sia o meno appropriata.

Articolo 3

1. Le autorità doganali sono invitate a cessare la registrazione delle importazioni stabilita dall'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2024/785 della Commissione.
2. I dati raccolti riguardo ai prodotti entrati nell'Unione a fini di consumo non oltre 90 giorni prima della data di entrata in vigore del presente regolamento sono conservati fino all'entrata in vigore di eventuali misure definitive o fino alla chiusura del presente procedimento.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 1 si applica per un periodo di quattro mesi.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 luglio 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Produttori esportatori cinesi che hanno collaborato non inseriti nel campione

Produttore esportatore che ha collaborato	Produttori collegati	Codice addizionale TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd.	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Produttore esportatore che ha collaborato	Produttori collegati	Codice aggiuntivo TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	