2024/2754

29.10.2024

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2024/2754 DE LA COMISIÓN

de 29 de octubre de 2024

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

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Unión Europea ([1]) («el Reglamento de base»), y en particular su artículo 15,

Previa consulta a los Estados miembros,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. Inicio

(1) El 4 de octubre de 2023, la Comisión Europea («la Comisión») inició, por iniciativa propia, una investigación antisubvenciones relativa a las importaciones en la Unión de vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés) nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China («el país afectado» o «China») de conformidad con el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base. La Comisión publicó un anuncio de inicio en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]) («el anuncio de inicio»).

(2) La Comisión inició la investigación sobre la base de que las importaciones de BEV originarios de China están siendo subvencionadas y, por lo tanto, están causando un perjuicio ([3]) a la industria de la Unión.

(3) Tras un análisis en profundidad de la evolución reciente del mercado y teniendo en cuenta la sensibilidad del sector de los vehículos eléctricos y su importancia estratégica para la economía de la Unión Europea (UE) en términos de innovación, valor añadido y empleo, la Comisión recabó información sobre el mercado procedente de diversas fuentes independientes. Esta información parecía indicar la existencia de subvenciones por parte de China, que afectan negativamente a la situación de la industria de los BEV de la Unión.

(4) Sobre la base de información fácilmente accesible, existían pruebas suficientes que demuestran que las importaciones de BEV originarios de China se benefician de subvenciones sujetas a medidas compensatorias proporcionadas por el Gobierno de la República Popular China («las autoridades chinas»). Dichas subvenciones han permitido que las importaciones subvencionadas aumenten rápidamente su cuota de mercado en la UE en detrimento de la industria de la Unión.

(5) Las pruebas disponibles indicaban la probabilidad de que se produzca un aumento sustancial de las importaciones a bajo precio subvencionadas, lo que representaría una amenaza inminente de perjuicio a la ya vulnerable industria de la Unión. Este aumento de las importaciones a bajo precio y el consiguiente incremento significativo de su cuota de mercado, en un mercado en rápido crecimiento en el que se necesita una tasa de inversión significativa y sostenida para la transición del mercado de la Unión hacia la electrificación plena, llevaría a la industria de la Unión a incurrir en grandes pérdidas financieras que podrían resultar insostenibles en poco tiempo.

([1]) DO L 176 de 30.6.2016, p. 55.

([2]) Anuncio de inicio de un procedimiento antisubvenciones relativo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj).

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

(6) En estas circunstancias especiales, dado que la Comisión disponía de pruebas suficientes que parecían indicar la existencia de subvenciones, la amenaza de perjuicio y el nexo causal necesarios para iniciar una investigación antisubvenciones, la Comisión decidió, de conformidad con el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base, proceder al inicio de dicha investigación pese a no haber recibido ninguna denuncia escrita de la industria de la Unión ni en nombre de esta.

(7) Antes de iniciar la investigación antisubvenciones, la Comisión notificó a las autoridades chinas que había decidido iniciar un procedimiento *ex officio* relativo a las importaciones de BEV nuevos procedentes de China e invitó a las autoridades chinas a efectuar consultas de conformidad con el artículo 10, apartado 7, del Reglamento de base. Las autoridades chinas aceptaron la oferta de consultas, que se celebraron el 2 de octubre de 2023. En ellas se tomó buena nota de los comentarios realizados por las autoridades chinas. Sin embargo, no se pudo alcanzar una solución consensuada.

1.2. **Registro**

(8) Tal y como se establece en el considerando 8 del Reglamento (UE) 2024/1866 ([4]) («el Reglamento provisional»), la Comisión, por iniciativa propia, sometió a registro las importaciones de BEV nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de China a partir del 7 de marzo de 2024 mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/785 de la Comisión ([5]) («el Reglamento de registro»).

1.3. **Medidas provisionales**

(9) De conformidad con el artículo 29 *bis* del Reglamento de base, el 12 de junio de 2024 la Comisión facilitó a las partes un resumen de los derechos provisionales propuestos y datos sobre el cálculo de los porcentajes de subvención. Se invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la exactitud de los cálculos en un plazo de tres días hábiles. Se recibieron observaciones de los siguientes productores chinos incluidos en la muestra: el Grupo BYD, el Grupo SAIC y el Grupo Geely, así como de los productores exportadores Great Wall Motor Co. Ltd. («GWM»), Spotlight Automotive Co. Ltd. («Spotlight»), y Volkswagen (Anhui) Automotive Co. Ltd. [«Volkswagen (Anhui)»].

(10) El 4 de julio de 2024, la Comisión impuso medidas compensatorias provisionales sobre las importaciones de BEV originarios de China mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1866.

1.4. **Procedimiento ulterior**

(11) Tras la comunicación de los principales hechos y consideraciones en función de los cuales se procedió a la imposición de medidas compensatorias provisionales («la comunicación provisional»), presentaron observaciones el Grupo BYD, el Grupo SAIC y las filiales del Grupo Geely Polestar Performance AB («Polestar») y Volvo Car Cooperation, los productores exportadores Grupo Dongfeng, GWM, NIO Holding («NIO»), Spotlight, Tesla (Shanghái) Co. Ltd. [«Tesla (Shanghái)»], Volkswagen (Anhui), el Gobierno de China («las autoridades chinas»), la Cámara de Comercio China para la Importación y Exportación de Maquinaria y Productos Electrónicos («CCCME», por sus siglas en inglés), la Asociación China de Fabricantes de Automóviles («CAAM», por sus siglas en inglés), los productores de la Unión Empresa 18, Empresa 22 y Empresa 24, y la asociación alemana Verband der Automobilindustrie e.V.

([4]) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1866 de la Comisión, de 3 de julio de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio provisional a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj).

([5]) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/785 de la Comisión, de 5 de marzo de 2024, por el que se someten a registro las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO L, 2024/785, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj).

(12) En primer lugar, la Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas formularon observaciones detalladas acerca de las evaluaciones realizadas por la Comisión en el Reglamento provisional sobre el perjuicio y la causalidad, a menudo sin tener en cuenta las conclusiones presentadas por la Comisión en el Reglamento provisional ni la justificación de estas. Tanto la CCCME como las autoridades chinas volvieron a formular muchas de las observaciones que habían planteado en los dosieres que presentaron tras el inicio sin abordar las explicaciones concretas ni las pruebas pertinentes presentadas por la Comisión en el Reglamento provisional. La Comisión también observó que la CCCME y las autoridades chinas básicamente criticaron el análisis realizado por la Comisión sin aportar pruebas nuevas en este sentido ni respaldar sus declaraciones con pruebas. En las secciones posteriores, la Comisión abordó en profundidad las observaciones formuladas por la CCCME, pero sin reiterar las mismas observaciones formuladas en varias secciones.

(13) Se concedió audiencia a las partes que lo solicitaron. Se celebraron audiencias con el Grupo BYD, la CCCME, el Grupo Geely, las autoridades chinas, Polestar, el Grupo SAIC, Spotlight, Volkswagen (Anhui), la Empresa 22, la Empresa 24 y la Empresa 27.

(14) La Comisión siguió solicitando y verificando toda la información que consideró necesaria para formular sus conclusiones definitivas. Para ello, tuvo en cuenta las observaciones presentadas por las partes interesadas y revisó sus conclusiones provisionales cuando fue procedente. A fin de disponer de datos más completos sobre los precios de venta, el coste de producción y la rentabilidad en la Unión en el período posterior a la investigación, se pidió a los productores de la Unión incluidos en la muestra que facilitaran datos adicionales. Todos los productores de la Unión incluidos en la muestra presentaron la información solicitada.

(15) El 20 de agosto de 2024, la Comisión informó a todas las partes interesadas de los principales hechos y consideraciones en función de los cuales tenía la intención de imponer un derecho compensatorio definitivo a las importaciones de BEV originarios de China («la comunicación definitiva»). Se concedió un plazo a todas las partes para formular observaciones en relación con la comunicación definitiva.

(16) También se concedió audiencia a las partes que lo solicitaron tras la comunicación definitiva. Se celebraron audiencias con el Grupo SAIC, la Empresa 27, el Grupo BYD, la CCCME, las autoridades chinas, Tesla (Shanghái), el Grupo Geely, la Empresa 22 y Polestar.

(17) Tras la comunicación definitiva formularon observaciones el Grupo BYD, CATL, las autoridades chinas, Tesla (Shanghái), GWM, la CCCME, la CAAM, el Grupo SAIC, el Grupo Geely, la VDA, Eurofer, la Empresa 27, la Empresa 18, la Empresa 24, la Empresa 22 y Polestar.

(18) Sobre la base de estas observaciones, la Comisión revisó algunas de sus conclusiones provisionales, modificó algunas de las consideraciones en función de las cuales tenía la intención de imponer un derecho compensatorio definitivo e informó de ello a todas partes interesadas («la comunicación definitiva adicional») el 9 de septiembre de 2024.

(19) Formularon observaciones sobre la comunicación definitiva adicional las autoridades chinas, la CCCME, BYD, Tesla, Smart y la Empresa 18 (únicamente en una versión confidencial). Además, la Empresa 18 también presentó observaciones, en una versión confidencial, pasado el plazo para formular observaciones sobre la comunicación adicional. La mayoría de estas observaciones ya se abordaron en la comunicación confidencial específica dirigida a la empresa.

1.5. **Muestreo**

1.5.1. *Muestreo de productores de la Unión*

(20) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron, por un lado, que la muestra de productores de la Unión no se conocía y no era representativa, y, por otro lado, que las partes interesadas no podían evaluar la representatividad de la muestra. La CCCME y las autoridades chinas alegaron que no se sabía si la muestra incluía productores fabricantes de equipos originales de la Unión, si todas las empresas de la muestra

son empresas o fabricantes de equipos originales de la Unión en transición de la producción de vehículos ICE a BEV o si había otros productores de BEV en la muestra, ya que los productores de la Unión en transición de la producción de vehículos ICE a BEV pueden hallarse en una situación económica menos favorable que otros productores de la Unión. La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la muestra de productores de la Unión no era representativa debido a que la Comisión no aplicó el principio de única entidad económica con respecto a los productores de la Unión incluidos en la muestra, pese a que sí se aplicó con respecto a los productores exportadores incluidos en la muestra. La CCCME y las autoridades chinas alegaron, además, que el principio de única entidad económica se aplicó con respecto a la industria de la Unión en investigaciones de defensa comercial anteriores como la del *metal de silicio originario de China* ([6]) en la que se consideró que dos entidades de producción (FerroPem y FerroAtlantica) del grupo de productores de la Unión, el Grupo Ferroglobe, eran partes vinculadas y la producción de los productores de la Unión correspondiente a dichas entidades de producción se consideró conjuntamente. La CCCME y las autoridades chinas alegaron también que el principio de única entidad económica era pertinente para el establecimiento de los precios de venta de la industria de la Unión que se comparan con el precio de exportación para el análisis de la subcotización y la contención de los precios.

(21) Como se explicó en el considerando 12 del Reglamento provisional, se concedió el anonimato a los productores de la Unión debido al riesgo de efectos adversos significativos en forma de represalias. Por tanto, la Comisión no puede revelar la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Sin embargo, el anonimato concedido a los productores de la Unión incluidos en la muestra no hace que la muestra no sea representativa. Como se explica en el considerando 26 del Reglamento provisional, la selección de la muestra se basó en el mayor volumen representativo de ventas y producción en la Unión del producto similar durante el período de investigación ([7]). La Comisión también tuvo en cuenta la distribución geográfica de los productores de la Unión dentro de la UE y garantizó la inclusión de una amplia gama de modelos de BEV. Los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban el 38 % de las ventas y el 34 % del volumen total de producción de la industria de la Unión durante el período de investigación. Además, después de la inspección *in situ* de los productores de la Unión incluidos en la muestra, el 4 de junio de 2024 la Comisión añadió una Nota al expediente ([8]) y confirmó que los productores de la Unión incluidos en la muestra representaban el 32 % de las ventas en la Unión y el 30 % de la producción en la Unión en el período de investigación. Por otra parte, al revelar si todas las empresas incluidas en la muestra eran fabricantes de equipos originales que producían vehículos ICE y están produciendo BEV, también se revelaría inadvertidamente la identidad de determinados productores de la Unión y, por ende, la Comisión incumpliría su obligación legal de preservar el anonimato concedido a los productores de la Unión. Por tanto, se rechazó la solicitud de revelar esta información.

(22) Por último, la CCCME confundió el principio de única entidad económica con el muestreo a nivel del grupo. En aras de la claridad, el principio de única entidad económica se aplica en determinadas condiciones para calcular el precio de exportación franco fábrica (es decir, a pie de fábrica del productor) para los cálculos del margen de dumping. En la presente investigación antisubvención, no era necesario que la Comisión calculara un precio de exportación franco fábrica y, por consiguiente, en la investigación actual no se aplica dicho principio. En lo que respecta al muestreo de los productores de la Unión, la Comisión informó a las partes interesadas al inicio de la investigación de que se realizará a nivel de entidad de producción y no a nivel de grupo ([9]). Esta es la práctica habitual de la Comisión para el muestreo de productores de la Unión y no se disponía de información que pudiera sugerir que en esta investigación estuviese justificado aplicar un enfoque distinto. La CCCME y las autoridades chinas tampoco aportaron pruebas en este sentido. Por otra parte, en la investigación del *metal de silicio originario de China*, contrariamente a la alegación de la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión no aplicó el principio de única entidad económica, sino que investigó a dos productores pertenecientes al mismo grupo. Por último, en la investigación actual, el cálculo del margen de subcotización se realizó a nivel del precio al distribuidor en la Unión, tal y como se explica en el considerando 1023 del Reglamento provisional, que es distinto del nivel franco fábrica.

([6]) Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1394 de la Comisión, de 11 de agosto de 2022, por el que se establece un derecho antidumping definitivo a las importaciones de silicio originario de la República Popular China, ampliado a las importaciones de silicio procedente de la República de Corea y de Taiwán, independientemente de que se declare o no originario de la República de Corea o Taiwán, tras una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 211 de 12.8.2022, p. 86).

([7]) Como se explica en el considerando 9 del Reglamento provisional, la investigación sobre la existencia de subvenciones y sobre el perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de octubre de 2022 y el 30 de septiembre de 2023 (el «período de investigación»). El análisis de las tendencias pertinentes para la evaluación del perjuicio abarcó el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el final del período de investigación («el período considerado»).

([8]) t24.004547.

([9]) Esta información constaba en el formulario de muestreo de los productores de la Unión que estaba disponible en el sitio web de la Dirección General de Comercio al inicio de la investigación.

(23) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 24 a 45 del Reglamento provisional.

1.5.2. *Muestreo de importadores*

(24) En ausencia de observaciones relativas al muestreo de los importadores, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 46 y 47 del Reglamento provisional.

1.5.3. *Muestreo de productores exportadores de China*

(25) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD alegó que la selección de la muestra distorsionó las conclusiones resultantes, ya que Tesla (Shanghái) no se había incluido en la muestra pese a su gran volumen de exportaciones de BEV al mercado de la Unión, y que en casi todas las investigaciones de defensa comercial la Comisión seleccionaba la muestra basándose en el volumen de exportaciones. El Grupo BYD también alegó que la Comisión no ofreció una explicación clara acerca de la no inclusión de Tesla (Shanghái) en la muestra ni de los criterios en los que se basó la Comisión para aceptar la solicitud de examen individual de Tesla (Shanghái).

(26) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME reiteraron su alegación de que la muestra de productores exportadores chinos seleccionados estaba orientada a los resultados y sesgada, y no era coherente con al artículo 27, apartado 1 del Reglamento de base. En particular, la no inclusión de Tesla (Shanghái) en la muestra de productores exportadores chinos iba en contra del objeto mismo del muestreo y del Reglamento de base, y reflejaba el enfoque discriminatorio adoptado por la Comisión. Según las autoridades chinas y la CCCME, la no inclusión de Tesla (Shanghái) hacía que la muestra no fuera representativa, y Tesla (Shanghái) podía ser razonablemente investigada dentro del plazo. Además, la Comisión disponía del tiempo y los recursos necesarios para examinar a la empresa y establecer su porcentaje de subvención y, por tanto, podría haberse incluido en la muestra desde el principio. Al no incluir a Tesla (Shanghái) en la muestra, la Comisión incrementó artificialmente el derecho medio ponderado aplicable a los productores exportadores chinos que cooperaron no incluidos en la muestra, lo que demuestra que se adoptó un enfoque orientado y selectivo.

(27) La Comisión subrayó que ya se abordaron alegaciones similares en los considerandos 54 y 55 del Reglamento provisional. La selección de la muestra se ajustaba plenamente a lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento de base, habida cuenta de las especificidades del asunto, y se consideró, por tanto, representativa del sector exportador de BEV de China. La Comisión no adoptó un enfoque orientado ni selectivo al establecer la muestra. Los motivos por los que la Comisión accedió a la solicitud de examen individual se explican en el considerando 30 del presente Reglamento. El hecho de que la Comisión pudiera otorgar un porcentaje de subvención individual a Tesla (Shanghái) no quiere decir que, en el momento en que se seleccionó la muestra, la inclusión de este exportador fuera posible o apropiada.

(28) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 48 a 76 del Reglamento provisional.

1.6. **Examen individual**

(29) Tesla (Shanghái), un productor exportador de China, presentó una solicitud de examen individual con arreglo al artículo 27, apartado 3, del Reglamento de base, que le fue concedido.

(30) La Comisión accedió a la solicitud de examen individual de Tesla (Shanghái) atendiendo a la simplicidad de la estructura corporativa de la empresa, que permitía que la Comisión dispusiera de tiempo y recursos suficientes para examinarla. No se recibió ninguna otra solicitud de examen individual.

1.7. **Alegaciones sobre cuestiones de procedimiento y derechos de defensa**

(31) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD, la CAAM, la CCCME, el Grupo Geely, las autoridades chinas, el Grupo SAIC y NIO formularon observaciones sobre cuestiones de procedimiento.

(32) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas formularon observaciones sobre cuestiones de procedimiento.

(33) Tras la comunicación provisional, la CAAM alegó que la Comisión exigió a las empresas que facilitaran información, datos y «secretos comerciales» que excedían del alcance de la investigación.

(34) La Comisión estuvo en desacuerdo con esa alegación. La Comisión consideró que la información solicitada a los productores exportadores incluidos en la muestra y sus partes vinculadas era necesaria para evaluar la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias en relación con los BEV y sus piezas y componentes. Además, como ya se indicó en el considerando 284 del Reglamento provisional, corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación, y no a ninguna de las partes. La Comisión también recuerda que, de conformidad con el artículo 29, apartado 6, del Reglamento de base, la información recibida en el marco de la presente investigación se utilizó únicamente con el fin de evaluar la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias de conformidad con el Reglamento de base y el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias («Acuerdo SMC»). Así pues, se rechazó la alegación.

(35) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD indicó que el inicio *ex officio* de la investigación no estaba justificado. El Grupo BYD alegó que el término «circunstancias especiales» que figura en el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base ha de entrañar algo adicional a lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de base, y que las explicaciones facilitadas en el anuncio de inicio describen una situación que no difiere con respecto a un inicio de la investigación basado una denuncia escrita.

(36) El Grupo BYD añadió que las pruebas en las que se basó la Comisión para iniciar la investigación consistían en una recopilación de supuestas subvenciones basadas en informaciones de medios de comunicación, informes financieros auditados y disponibles públicamente de determinadas sociedades de cartera de empresas que no solo fabrican BEV y una lista de políticas y citas de investigaciones anteriores sobre importaciones de productos de distintos sectores industriales procedentes de China, y que un listado de una serie de políticas y subvenciones de asuntos anteriores no podía considerarse conforme con las disposiciones del artículo 11, apartado 2, del Acuerdo SMC ni con el nivel de suficiencia de las pruebas en relación con el sector de los BEV.

(37) Además, el Grupo BYD argumentó que las alegaciones de amenaza de perjuicio importante y, en particular, la transición de las estructuras de producción de la industria automovilística de la Unión no podían justificar un inicio *ex officio* de la investigación, dado que los resultados económicos generales de la industria de la Unión reflejaban un impulso bastante fuerte.

(38) La Comisión recordó que el documento de inicio y el memorándum contenían pruebas suficientes que parecían indicar la existencia de subvenciones, la amenaza de perjuicio y el nexo causal necesarios para iniciar una investigación antisubvenciones, de conformidad con el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base, y que las circunstancias especiales que justificaban el inicio de este procedimiento se habían expuesto con gran detalle tanto en el documento de inicio ([10]) como en el anuncio de inicio ([11]). Además, como ya se abordó en el considerando 119 del Reglamento provisional, para todos los diferentes regímenes aducidos en el documento de inicio, la Comisión proporcionó la base jurídica, la especificidad de estos regímenes de subvención para el sector de los BEV y, en la medida en que la Comisión tuvo acceso a ella, información detallada de fuentes públicamente disponibles sobre los importes de las subvenciones concedidas por las autoridades chinas a los productores exportadores de BEV. Por lo tanto, la Comisión consideró que disponía de pruebas suficientes de la existencia de subvenciones sujetas a medidas compensatorias de conformidad con el Reglamento de base y el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias («Acuerdo SMC») de la Organización Mundial del Comercio («OMC»). La Comisión señaló que el Grupo BYD no niega la existencia de políticas, sino que únicamente pone en duda en qué medida son vinculantes para el sector de los BEV. La Comisión observó además que la información fácilmente accesible aportaba pruebas que indicaban que el sector de los BEV se menciona en varios documentos gubernamentales. El Grupo BYD no presentó pruebas que demostraran que esos documentos no fueran aplicables al producto afectado. Por consiguiente, los argumentos se consideraron irrelevantes.

([10]) Véase el documento de inicio, pp. 2-4.
([11]) DO C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj, sección 1.

(39) Además, en el considerando 117 del Reglamento provisional, se explicó que, en el documento de inicio, la Comisión justificó suficientemente el inicio *ex officio*. En particular, la Comisión consideró que la rápida penetración en el mercado de las importaciones chinas de BEV a bajo precio y subvencionadas, que supone un riesgo de daño irreparable para la industria de la Unión, tenía un carácter especial que justificaba el inicio de una investigación *ex officio*. La subvención del sector chino de los BEV causó una importante y acelerada afluencia de importaciones de BEV de producción china en el mercado de la Unión a precios que presionan los precios o evitan aumentos de precios que de otro modo se habrían producido, amenazando con causar un perjuicio importante a la industria de los BEV de la Unión, que podría ser irreparable debido al desarrollo tecnológico y al nivel de financiación en I+D requerido. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(40) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC y NIO alegaron que, habida cuenta de que el anuncio de inicio de la investigación en curso se publicó el 4 de octubre de 2023, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento de base, la Comisión debía haber establecido derechos provisionales a más tardar el 4 de julio de 2024, y no el 5 de julio de 2024, es decir, no «después de nueve meses desde la fecha de inicio del procedimiento».

(41) Sin embargo, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE, Euratom) n.º 1182/71 del Consejo ([12]), por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos, «si un plazo expresado en días, semanas, meses o años debe contarse a partir del momento en que sobrevenga un acontecimiento o se cumplimente un acto, el día durante el cual ocurra dicho acontecimiento o se cumplimente dicho acto no se computará en el plazo». Esto quiere decir que la fecha de inicio para el cómputo del plazo de nueve meses era el día siguiente a la publicación del anuncio de inicio, es decir, el 5 de octubre de 2023, y se extendía hasta el 5 de julio de 2024, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, letra c), del Reglamento (CEE, Euratom) n.º 1182/71. La Comisión consideró que había cumplido las disposiciones pertinentes del Reglamento de base y se rechazó la alegación.

(42) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que el flujo continuo de cuestionarios y solicitudes de aclaración adicionales de la Comisión impuso al Grupo una carga excesiva, vulnerando sus debidas garantías procesales, por ejemplo, se le pidió que facilitara una gran cantidad de información tan solo una semana después del muestreo, antes del plazo mínimo de treinta días del que disponen los productores exportadores incluidos en la muestra para responder al cuestionario, según lo dispuesto en el Acuerdo SMC y el Reglamento de base.

(43) La Comisión consideró que sus solicitudes de información fueron razonables y que en sus contactos con el Grupo Geely respetó plenamente sus garantías procesales. La Comisión reconoció los esfuerzos realizados por el Grupo Geely para responder a los cuestionarios y las solicitudes de corrección de deficiencias, que consideró proporcionales al tamaño y la complejidad del propio Grupo Geely. Señaló que todas las respuestas facilitadas por el Grupo fueron analizadas y verificadas, en la medida de lo posible, garantizando de este modo de que la información facilitada por el Grupo Geely se ajustase a los esfuerzos del Grupo y llevara a unas conclusiones que reflejaran con la máxima exactitud la situación del Grupo durante el período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(44) El Grupo Geely alegó además que tras la publicación del cuestionario y la decisión sobre la constitución de la muestra, la Comisión amplió el alcance de las entidades participantes ([13]). El Grupo Geely recogió y presentó información de más de 120 entidades, pese a que mucha de esta información no era directamente relevante para la investigación. Esta carga excesiva vulneraba las debidas garantías procesales de la parte.

(45) La Comisión señaló que el alcance de las entidades participantes no se había ampliado mediante la carta de referencia. Las empresas vinculadas del grupo con las actividades indicadas en la carta de la Comisión eran esenciales para determinar los datos relativos a las subvenciones del grupo en cualquier investigación sobre subvenciones, y el número de entidades participantes era proporcional al tamaño y la complejidad de cualquier grupo exportador investigado. Por consiguiente, la información facilitada por dichas empresas vinculadas no hacía sino mejorar la idoneidad de las conclusiones del Grupo Geely, que reflejaban con la máxima exactitud la situación del Grupo durante el período de investigación, garantizando de este modo el respeto de los derechos de dicho Grupo. Así pues, se rechazó la alegación.

([12]) Reglamento (CEE, Euratom) n.º 1182/71 del Consejo, de 3 de junio de 1971, por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos (DO L 124 de 8.6.1971, p. 1).

([13]) Carta de la Comisión dirigida a los exportadores incluidos en la muestra, «Comisión — Carta dirigida a los exportadores incluidos en la muestra AS689» de 25 de octubre de 2024, con referencia TRON t23.005030.

(46) El Grupo Geely alegó también que la investigación le impuso una carga extrema, a saber, presentó más de 280 respuestas, respetando a menudo plazos muy ajustados, gestionó 14 semanas de inspecciones *in situ* en tres ubicaciones, produciendo más de 880 pruebas de verificación. Pese a las reiteradas solicitudes ([14]) con arreglo al artículo 12.11 del Acuerdo SMC, estas solicitudes fueron rechazadas por la Comisión.

(47) La Comisión observó que todas las solicitudes presentadas por el Grupo Geely se tuvieron debidamente en cuenta en el transcurso de la investigación. Sin embargo, los elementos que faltaban y que eran necesarios para completar las conclusiones del Grupo fueron solicitados y utilizados de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, conforme a los procedimientos normalizados de las investigaciones antisubvención tal y como se establece en el artículo 10, apartado 8, del Reglamento de base. Así pues, se rechazó la alegación.

(48) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que debido al anonimato concedido a los productores, proveedores e importadores de la Unión, i) la Comisión trató como confidenciales los datos relativos a la industria de la Unión, incidiendo de este modo de manera significativa en la divulgación de información esencial acerca de la evaluación del perjuicio, lo que vulneró el correcto ejercicio del derecho de defensa del Grupo Geely; ii) tuvo poca visibilidad sobre la información de la industria de la Unión recogida por la Comisión; y iii) la Comisión dispensó un tratamiento de confidencialidad muy amplio a todos los dosieres presentados por las partes de la Unión.

(49) La Comisión no trató como confidencial toda la información relacionada con la industria de la Unión, solamente la información que pudiera revelar la identidad de la industria de la Unión. Tal y como se explica en el considerando 16 del Reglamento provisional, debido al bajo número de grupos que fabrican BEV en el mercado de la Unión y a la gran cantidad de información pública y de pago disponible sobre estos grupos, la Comisión no pudo divulgar determinada información relacionada con los productores de la Unión incluidos en la muestra, ya que dicha información podría revelar la identidad de dichos productores. En la sección 4 del Reglamento provisional, la Comisión analizó todos los indicadores de perjuicio requeridos en el Reglamento de base. Además, la Comisión añadió al expediente no confidencial de la investigación las respuestas no confidenciales al cuestionario de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra, las cartas no confidenciales previas a la inspección para las inspecciones *in situ*, así como los informes de misión no confidenciales, al igual que en cualquier otra investigación. Pese a la alegación del Grupo Geely, la Comisión no dispensó un tratamiento de confidencialidad muy amplio a todos los dosieres presentados por las partes de la Unión. Las respectivas versiones no confidenciales de dichos dosieres se añadieron al expediente no confidencial de la investigación y el Grupo Geely no mencionó qué era exactamente lo que faltaba en esos dosieres. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(50) Tras la comunicación provisional, la CCME, las autoridades chinas, el Grupo Geely y el Grupo SAIC alegaron que, en lo que respecta a los cálculos del margen de subcotización, la explicación y los datos sobre los hechos facilitados por la Comisión a la CCCME y las autoridades chinas eran insuficientes y, por consiguiente, no podían comprender los cálculos ni formular observaciones significativas. En particular, la CCCME, las autoridades chinas y el Grupo SAIC alegaron que la Comisión no había facilitado ninguna explicación razonada sobre el modo en que la descripción de los números de control del producto («NCP») y los precios unitarios y los volúmenes de la industria de la Unión agregados a nivel de NCP podían llevar a la divulgación de las identidades de los productores de la Unión incluidos en la muestra, puesto que se agregaron los datos de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra. La CCCME y las autoridades chinas también reiteraron dicha alegación tras la comunicación definitiva.

(51) Por consiguiente, la CCCME, las autoridades chinas y el Grupo SAIC solicitaron a la Comisión que divulgara: i) los NCP de los productores exportadores chinos y de los productores de la Unión utilizados para la comparabilidad de los precios; ii) la cantidad y el valor en términos de NCP de los siete NCP de la industria de la Unión utilizados para la comparación. La CCCME y las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que divulgara: i) el margen de subcotización de los cinco NCP comparables, es decir, excluyendo los NCP muy parecidos, y el porcentaje de

([14]) Respuesta del Grupo Geely a la carta de la Comisión sobre el uso de los datos disponibles «AS689 — INFORMACIÓN SENSIBLE — Grupo Geely — Respuesta a la carta relativa al artículo 28», de 30 de abril de 2024, con referencia TRON t24.003464.

correspondencia de las ventas de los exportadores chinos incluidos en la muestra y de los productores de la Unión incluidos en la muestra si se excluyeran los dos NCP muy parecidos; y ii) la diferencia en los elementos del NCP y si se realizaron ajustes para tener en cuenta las diferencias. El Grupo SAIC también formuló una solicitud similar. El Grupo SAIC también solicitó a la Comisión que divulgara: i) cuántos NCP fueron vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra; ii) los NCP vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período de investigación en total; y iii) la cantidad y el valor de los siete NCP que presentaban una correspondencia con los NCP chinos como porcentaje de las ventas totales en la Unión de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Además, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que se sabía que las ventas de los productores de BEV de la Unión correspondían fundamentalmente a los segmentos de lujo o de gama alta, en los que los productores chinos registran unas ventas, como mucho, insignificantes y, por consiguiente, para comprender la representatividad del cálculo se necesitaba la cuantía de las ventas de la Unión comparables a las ventas de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra.

(52) La Comisión únicamente reveló el cálculo del margen de subcotización medio ponderado a los tres productores exportadores chinos incluidos en la muestra. Sin embargo, parece que estas empresas facilitaron dichos expedientes a la CCCME y a las autoridades chinas, aunque esta información no se reveló ni a la CCCME ni a las autoridades chinas. Además, la CCCME también representaba a productores exportadores chinos que no estaban incluidos en la muestra y, por consiguiente, no recibieron de la Comisión el cálculo del margen de subcotización medio ponderado. Por otra parte, los tres productores exportadores chinos incluidos en la muestra también recibieron de la Comisión sus cálculos detallados del precio de venta al distribuidor correspondiente a cada una de sus transacciones de venta. Por consiguiente, era razonable concluir que los productores exportadores chinos incluidos en la muestra también facilitaron a la CCCME y a las autoridades chinas dichos expedientes y, por ello, la CCCME y las autoridades chinas pudieron calcular el volumen y los precios de venta por NCP correspondientes a los tres productores exportadores chinos incluidos en la muestra. Asimismo, habida cuenta de que la Comisión también divulgó el volumen y el valor totales de las ventas de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra, la CCCME y las autoridades chinas pueden verificar los datos en consecuencia. Es más, la Comisión divulgó el porcentaje de correspondencia de las ventas de los productores exportadores chinos (es decir, el porcentaje de las ventas de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra que presentaba una correspondencia con las ventas de los productores de la Unión incluidos en la muestra). Dado que la correspondencia era muy elevada en general y en relación con cada productor exportador chino incluido en la muestra, y se vendían volúmenes distintos de cada NCP, la CCCME y las autoridades chinas pueden comprender perfectamente qué NCP de los productores exportadores chinos se utilizaron en el cálculo del margen de subcotización.

(53) Por otro lado, en la comunicación individual remitida a los productores exportadores chinos incluidos en la muestra, la Comisión explicó que no era posible divulgar los NCP, la cantidad ni los precios de la industria de la Unión a nivel de NCP porque podrían revelar la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Además, en el considerando 95 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el mercado de BEV de la Unión estaba formado por un pequeño número de grupos de productores. Había una cantidad significativa de información pública y de información muy detallada disponible mediante una suscripción de pago en relación con la industria de BEV de la Unión a la que la CCCME, las autoridades chinas, el Grupo Geely y el Grupo SAIC podrían tener acceso. Por ejemplo, las descripciones técnicas de cada BEV vendido por la industria de la Unión estaban públicamente disponibles en el catálogo o folleto de los productores o distribuidores de la Unión, así como en determinadas bases de datos tales como Electric Vehicle Database ([15]). Por consiguiente, cualquier parte interesada puede crear los NCP de todos los modelos de BEV vendidos por la industria de la Unión y los productores exportadores chinos en el mercado de la Unión. Además, a partir de la información pública publicada por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) o mediante una suscripción de pago de S&P Global Mobility, la CCCME, las autoridades chinas, el Grupo SAIC y el Grupo Geely pueden conocer el volumen de ventas de cada modelo de BEV en el mercado de la Unión. De ello se deduce que, al divulgar los NCP de la industria de la Unión o el volumen de ventas de la industria de la Unión en el período de investigación, así como la cantidad y el valor en términos de NCP de los siete NCP de la industria de la Unión utilizados para la comparación, en vista del gran volumen de información disponible públicamente y mediante suscripción de pago, existe un riesgo muy alto de que se revele la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra.

(54) En lo que respecta a la divulgación del margen de subcotización de los cinco NCP comparables, la Comisión señaló que divulgó el margen de subcotización de cada NCP que presentaba una correspondencia con los NCP chinos (siete NCP de los diecisiete NCP exportados por los productores exportadores chinos durante el período de investigación). Sin embargo, la Comisión no vio la utilidad de divulgar dichos cálculos, dado que estaba claro que los productores exportadores chinos no exportaron únicamente estos cinco NCP en el mercado de la Unión durante el período de investigación.

([15]) https://ev-database.org.

(55) En lo que respecta a la diferencia en los elementos del NCP y a si se realizaron ajustes para tener en cuenta dichas diferencias, la Comisión aclaró que la diferencia en el NCP y el NCP muy parecido tenía que ver únicamente con la potencia de los BEV, es decir, se comparó un BEV chino más potente con un BEV de la Unión menos potente. La Comisión no realizó ningún ajuste relacionado con la diferencia de potencia, ya que si todas las demás características del NCP eran idénticas, un BEV más potente era más caro que un BEV menos potente.

(56) Por otro lado, el número de NCP vendidos por la industria de la Unión es irrelevante para el cálculo de la subcotización. Además, tal y como se explica en el considerando 53 del presente Reglamento, la Comisión no puede divulgar los NCP vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período de investigación.

(57) En lo que respecta a la cantidad y el valor de los siete NCP que presentaban una correspondencia con los NCP chinos como porcentaje de las ventas totales en la Unión de los productores de la Unión incluidos en la muestra, en el considerando 1044 del Reglamento provisional la Comisión afirmó que la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión era muy elevada de promedio, y esta correspondencia es del 88 % de las ventas totales de los productores de la Unión incluidos en la muestra. La Comisión observó que había una errata en el considerando 1044 del Reglamento provisional, ya que la correspondencia era del 83 % en lugar del 88 % de los productores de la Unión incluidos en la muestra. Si se excluían los NCP muy parecidos, la correspondencia era del 61 %. Este cálculo se realizó para el volumen de ventas. Un cálculo basado en el valor de las ventas es irrelevante en este sentido porque los precios de los NCP son distintos y, por consiguiente, el resultado sería engañoso.

(58) Además, tal y como se destaca en el considerando 1042 del Reglamento provisional, no existía una segmentación universalmente aceptada para los turismos y no estaba claro qué se entendía por marcas «de gama básica», «de gama media», «de gama alta» y «de lujo» ya que existía un amplio margen de interpretación. No obstante, en aras de una mayor claridad, no es objetivamente correcto que las ventas de los productores de BEV de la Unión correspondieran fundamentalmente a los segmentos de lujo o de gama alta, en los que los productores chinos registran unas ventas insignificantes. Por ejemplo, de acuerdo con LMC Automotive o S&P Global Mobility, los productores de la Unión como e.Go Mobile, Hyundai, Renault, Stellantis y Volkswagen venden marcas que no se consideran marcas de lujo o de gama alta. Además, Geely ha vendido en la Unión la marca Polestar 2, considerada una marca de gama alta por LMC Automotive o S&P Global Mobility.

(59) Por último, la Comisión atenuó los efectos de una divulgación menos completa facilitando una evaluación muy detallada de la metodología empleada y un análisis de los distintos operadores, canales de venta y modelos de venta empleados en el período de investigación. Como ya se ha explicado, no podían divulgarse más detalles por el riesgo de que se revelaran las identidades de los productores de la Unión. Este planteamiento está justificado porque el mercado de BEV de la Unión es abierto y transparente y todos los operadores del mercado tienen capacidades comerciales bien desarrolladas para examinar los modelos de sus competidores. Es por ello que no pueden divulgarse más detalles del cálculo de la subcotización tales como los NCP.

(60) Por tanto, se rechazaron estas solicitudes.

(61) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC declaró que no recibió un cálculo del margen de subcotización individual.

(62) La Comisión no tiene ninguna obligación legal de calcular un margen de subcotización por productor exportador incluido en la muestra. El margen de subcotización es un indicador de perjuicio y, por lo tanto, el cálculo de un margen de subcotización medio ponderado es suficiente para la evaluación del perjuicio. No es lo mismo que el margen de perjuicio (margen de subvalorización) que debe calcularse para cada productor exportador cuando el derecho se base en el margen de subvalorización. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(63) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que en los cálculos de la subcotización la Comisión utilizó NCP distintos a los que la Comisión había indicado al Grupo Geely que utilizara y que la Comisión no había facilitado ninguna explicación sobre el alcance de los nuevos NCP.

(64) Sin embargo, para el cálculo del margen de subcotización la Comisión no utilizó NCP distintos a los que pidió a los productores exportadores incluidos en la muestra y a los productores de la Unión incluidos en la muestra que utilizaran. La Comisión simplemente sustituyó cada NCP por NCP1, NCP2, etc., con el fin de no divulgar los NCP utilizados exactamente para el cálculo de la subcotización debido a que podría revelar la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra, tal y como se explica en el considerando 53 del presente Reglamento. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(65) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME argumentaron que la comunicación definitiva no aportaba los hechos esenciales en los que se sustentaban las conclusiones de la Comisión con respecto a la existencia de subvenciones y de amenaza de perjuicio causado por estas, en particular, en relación con i) los supuestos préstamos preferenciales, ii) el supuesto suministro de insumos, iii) la supuesta concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, iv) la base fáctica de la afirmación de la Comisión mencionada en el considerando 771 del presente Reglamento de que las cantidades de ventas de los productores de la Unión habrían sido muy diferentes y elevadas en ausencia de importaciones de BEV chinos, v) cómo filtró la Comisión los datos de la AEMA y los desglosó entre importaciones de BEV de marca china y autoimportaciones y cómo evaluó el origen de los BEV; la base de la segregación de los datos de la AEMA entre producto afectado y producto distinto del producto afectado; la base del desglose de la producción en la UE y la producción fuera de la UE del modelo Y de Tesla, vi) la base fáctica de la determinación de la Comisión de que «la situación de la industria de la Unión empeorará, ya que las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios subcotizados aumentarán en un futuro próximo», vii) la base fáctica en la que se basó la Comisión en su análisis de no atribución para desestimar a) las autoimportaciones de la industria de la Unión, b) la competencia de la industria dentro de la Unión y c) una industria de la Unión en transición de los ICE a los BEV, así como otros factores conocidos que repercutan negativamente en la situación de la industria de la Unión, y viii) la base fáctica de la conclusión de la Comisión de que cualquier aumento de los costes debido a cuestiones reglamentarias solo habría afectado a la industria de la Unión en el pasado.

(66) Tras la comunicación definitiva, la Comisión informó a todas las partes interesadas de sus conclusiones por medio de un Documento de Comunicación General y facilitó información detallada acerca de la metodología y los cálculos realizados en relación con los porcentajes de subvención de las empresas incluidas en la muestra y las empresas examinadas individualmente, en particular, detalles sobre la selección de la muestra, los préstamos preferenciales, el suministro de insumos y la concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada. En las secciones 3.5 y 3.7 figura un resumen detallado de las observaciones recibidas en relación con estos regímenes de subvenciones.

(67) En lo que respecta al inciso iv), en el considerando 771 del presente Reglamento, la Comisión indicó que no estaba de acuerdo en que se habría producido una contención de los precios en ausencia de importaciones chinas y que era evidente que el mercado de la Unión habría sido muy diferente si no hubiera habido grandes cantidades de importaciones chinas subvencionadas en el mercado de la Unión a precios que subcotizaban los precios de la Unión. De hecho, en ausencia de competencia desleal china, la industria de la Unión habría vendido muchos más BEV en el mercado de la Unión (cabe señalar que las importaciones subvencionadas ganaron cuota de mercado de un modo desleal durante el período considerado en detrimento de las ventas de la industria de la Unión y que la industria china vendió BEV similares a los de la industria de la Unión ya que la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión en el período de investigación fue superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores, tal y como se explica en el considerando 1031 del Reglamento provisional), lo que habría permitido a la industria de la Unión reducir los costes unitarios aprovechando una capacidad mucho mayor para repartir sus costes fijos entre más ventas. Esto habría permitido a los productores de la Unión fijar precios a niveles más rentables en el contexto de la transición del mercado de los vehículos ICE a los BEV.

(68) En lo que respecta al inciso v), estas cuestiones se han abordado en los considerandos 716 y 717 del presente Reglamento.

(69) En lo que respecta al inciso vi), tal y como se explica en el considerando 1023 del presente Reglamento, la Comisión concluyó que las importaciones procedentes de China aumentarían tras evaluar varias medidas que indicaban la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones en los considerandos 1113 a 1118 del Reglamento provisional, el atractivo de la industria de la Unión en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional y la probable evolución de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión en los considerandos 1130 a 1137 del Reglamento provisional. Además, la Comisión concluyó en el considerando 1138 del Reglamento provisional que era probable que se produjera en un futuro

próximo un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas, al evaluar el elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos relativos al lanzamiento de nuevos modelos de BEV en el mercado de la Unión, como se explica en los considerandos 1126 y 1127 del Reglamento provisional, mientras que los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan importante para importar BEV de China y la mayoría de ellos tenían un modelo o marca de BEV importados de China en volúmenes significativamente inferiores a los de su producción en la Unión. Además, el nivel de existencias de BEV en la Unión de BEV chinos, tal como se establece en los considerandos 1157 a 1159 del Reglamento provisional, es un indicador pertinente de la presión futura ejercida por los BEV chinos sobre la industria de la Unión, ya que estas cantidades están claramente destinadas en esencia a la venta en el mercado de la Unión.

(70) Por otro lado, un aumento de las cuotas de mercado de las importaciones chinas causó un descenso de la cuota de mercado de la industria de la Unión, lo que se traduce en una reducción del volumen de producción de la industria de la Unión y, por consiguiente, unos costes unitarios más elevados. Además, para poder competir con los BEV chinos, la industria de la Unión tendría que bajar los precios, por lo que aumentarían sus pérdidas financieras. Más aún, una industria que pierde cuota de mercado continuamente y registra pérdidas financieras cada vez mayores no podrá seguir invirtiendo ni tampoco podrá lanzar nuevos modelos de BEV en el mercado de la Unión. Por ello, la situación de la industria de la Unión empeorará, ya que las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios subcotizados aumentarán en un futuro próximo.

(71) En lo que respecta al inciso vii), las autoimportaciones de la industria de la Unión como factor causante de una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión se abordaron en el considerando 1213 del Reglamento provisional y en el considerando 1218 del presente Reglamento. Concretamente, en el considerando 1218 del presente Reglamento, la Comisión indicó que realizó un análisis de las denominadas autoimportaciones en los considerandos 1212 a 1214 del Reglamento provisional y facilitó un desglose de la cuota de mercado de las importaciones de: i) los productores exportadores chinos vinculados a los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV; ii) Tesla; y iii) todas las demás importaciones chinas en los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional en los considerandos 1132 y 1134, respectivamente. La Comisión explicó además que dicho análisis debe considerarse junto con los datos incluidos en el cuadro 13 del presente Reglamento. Es más, la Comisión indicó que la norma jurídica en materia de causalidad exige que todas las importaciones originarias del país afectado se evalúen de forma conjunta. Esto es precisamente lo que hizo la Comisión en la sección 6.1 del Reglamento provisional. Además, la Comisión desglosó las importaciones chinas utilizando, entre otras cosas, los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional y el cuadro 13 del presente Reglamento, con el fin de determinar la evolución del perfil de las importaciones chinas. La Comisión llegó a la conclusión de que las importaciones de marcas chinas estaban ganando importancia y que estaba previsto que las ventas en el mercado de la Unión aumentaran, debido a la disponibilidad de existencias y a los anuncios realizados en relación con el aumento de las importaciones en el mercado de la Unión en el período posterior al período de investigación y en los próximos años. Esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14,1 %, en el segundo trimestre de 2024, mientras todas las demás importaciones procedentes de China disminuyeron, como se muestra en el cuadro 10 del presente Reglamento. Así pues, la Comisión llevó a cabo correctamente un análisis de las denominadas autoimportaciones y llegó a la conclusión de que no era probable que dichas importaciones contribuyeran a la amenaza de perjuicio importante.

(72) Además, la competencia de la industria dentro de la Unión como factor causante de una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión se abordó en los considerandos 1225 y 1227 del presente Reglamento. En particular, la Comisión explicó que pese a que ni la CCCME ni las autoridades chinas presentaron ninguna prueba del modo en que la competencia de la industria dentro de la Unión estaba teniendo efectos negativos en los productores de la Unión, o podría tenerlos, en cualquier caso, el propósito de la investigación era evaluar si las importaciones de BEV procedentes de China estaban subvencionadas, si constituían una amenaza para la industria de la Unión y si redundaba en interés de la Unión imponer medidas compensatorias si se cumplían las condiciones legales. La Comisión explicó también que en la investigación se constató que, en el caso de la industria de la Unión, su situación de deterioro era resultado de la competencia exterior desleal de las importaciones chinas subvencionadas que constituyen una amenaza de perjuicio importante. En esta investigación no se evaluó la competencia entre los productores de la Unión en el mercado de la Unión, ya que las conclusiones se refieren a la industria de la Unión en su conjunto. Además, la Comisión señaló que ni la CCCME ni las autoridades chinas presentaron pruebas de que la competencia de la industria dentro de la Unión estuviera contribuyendo a algún perjuicio para la industria de la Unión o, en cualquier caso, que atenuaran el nexo entre las importaciones subvencionadas procedentes de China y la amenaza de perjuicio.

(73) Por otro lado, la industria de la Unión en transición de los vehículos ICE a los BEV se explicó en los considerandos 1232 a 1234 del presente Reglamento. En particular, la Comisión indicó que la transición de los vehículos ICE a los BEV supuso un contexto de referencia clave para el análisis de la amenaza de perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión en su totalidad. Esta transición está en curso y está previsto que continúe hasta 2035. La transición era una parte clave del Pacto Verde de la Comisión para cumplir los objetivos en materia de emisiones de CO_2. Los productores de la Unión han desarrollado estrategias detalladas, que implican la ejecución de planes de inversión masivos, con el fin de cumplir la legislación pertinente para alcanzar estos objetivos. Por lo tanto, la transición es esencial para el futuro de la industria de la Unión. Además, la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV forma parte del marco regulador de la industria automovilística de la Unión. Los productores de vehículos de la Unión deben cumplir dicho marco regulador, así como otras disposiciones legislativas. No puede considerarse que el marco regulador cause una amenaza de perjuicio a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Por el contrario, constituye el marco en el que se lleva a cabo la evaluación de la amenaza de perjuicio a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. De hecho, la Comisión constató que la amenaza inminente para la industria de la Unión no era la propia transición, sino las importaciones subvencionadas procedentes de China, que amenazan la consecución del proceso de transición.

(74) En lo que respecta al inciso viii), en el considerando 1229 del presente Reglamento, la Comisión indicó que consideraba que cualquier aumento de los costes debido a cuestiones reglamentarias habría afectado a la industria de la Unión. No se aportó ninguna prueba de que esta cuestión pudiera constituir una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión en los años posteriores al período de investigación. Por otro lado, si bien algunos productores de la Unión empezaron a invertir en la producción de BEV antes del período considerado tal y como se explica en el considerando 996 del Reglamento provisional, las mayores inversiones en la producción de BEV empezaron a materializarse tras la publicación del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ([16]), modificado posteriormente por el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento y del Consejo ([17]). Como se muestra en el cuadro 1 del Reglamento provisional, al comienzo del período considerado (es decir, en 2020) solamente el 5,4 % del mercado de turismos de la Unión realizó la transición a BEV. El Reglamento (UE) 2019/631 obligaba a los fabricantes de turismos de la Unión a aumentar la producción de BEV y reducir la producción de vehículos ICE destinados a la venta en el mercado de la Unión. Como se indica en el considerando 1229 del presente Reglamento, si bien la transición a la electrificación es obligatoria por ley, este hecho en sí mismo no supone una amenaza para la industria de la Unión en el sentido del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base, puesto que, como cualquier otra industria, los productores de BEV deben adaptarse al marco regulador existente. De hecho, el marco regulador constituye el marco en el que se lleva a cabo la evaluación de la amenaza de perjuicio en el sentido del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Además, a pesar de que sigue siendo necesario cumplir varios Reglamentos después del período de investigación, la CCCME y las autoridades chinas no detectaron ningún Reglamento nuevo importante que amenace con causar un perjuicio a la industria de la Unión a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Por el contrario, la Comisión estableció que son las importaciones subvencionadas las que amenazan la viabilidad de la industria de BEV de la Unión. Sin unas condiciones de mercado justas, los productores de la Unión no podrán alcanzar las economías de escala necesarias.

(75) Tras la comunicación definitiva, la CCCME alegó que la Comisión no abordó las bases fácticas en las que se basó para desestimar o no considerar y abordar los dos análisis económicos elaborados por los profesores de la Katholieke Universiteit Leuven y el Centre of Economic Policy Research (CEPR) presentados por la CCCME el 20 de diciembre de 2023 y el 19 de julio de 2024.

(76) En el considerando 1252 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el informe presentado el 20 de diciembre de 2023 concluyó que las importaciones de BEV chinos eran indispensables para el mercado de BEV de la Unión, para los productores y consumidores de BEV de la Unión y para la Unión en su conjunto, ya que estas importaciones son necesarias para mantener la competencia y la innovación en la Unión y acelerar la disponibilidad de BEV asequibles para los consumidores medios y para garantizar el cumplimiento de los objetivos climáticos de la Unión. Además, en el considerando 1253 del Reglamento provisional, la Comisión

([16]) Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

([17]) Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión (DO L 110 de 25.4.2023, p. 5).

indicó que con independencia del valor fiable y objetivo del informe presentado el 20 de diciembre de 2023, el objetivo de los derechos compensatorios no era detener las importaciones de BEV procedentes de China, sino restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión distorsionada por las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios bajos. Por tanto, la Comisión abordó el objetivo principal del informe. Por otro lado, la versión completa del informe se presentó como versión confidencial y solamente se presentó como no confidencial un resumen de este. Por último, el informe recoge la opinión de los dos profesores y se refiere a varios artículos académicos y bibliografía elaborados durante el período 1951-2020. En ninguno de dichos artículos o bibliografía se hace referencia explícita a la industria de la BEV de la Unión ni de China durante el período considerado.

(77) La Comisión consideró que había examinado y abordado suficientemente los argumentos recogidos en dichos informes, incluso aunque en muchos casos dichos argumentos no estaban justificados con pruebas o no hacían referencia a ninguna fuente pertinente. En aras de la claridad, a un nivel más detallado, el informe indica que el crecimiento de las importaciones de BEV chinos en la Unión no se debe a las supuestas subvenciones puesto que a) la mayoría de las importaciones de BEV en la UE son «autoimportaciones» realizadas por empresas activas en la industria de la UE, b) China posee una dilatada experiencia en el ámbito de las baterías para la electrónica de consumo, c) las importaciones procedentes de China reflejan la situación del ciclo tecnológico, d) la importancia de la producción de baterías para tener éxito en la industria de los BEV es temporal.

(78) En la sección 3 del Reglamento provisional y en la sección 3 del presente Reglamento, la Comisión demostró que los BEV procedentes de China están subvencionados. En lo que respecta a la letra a), la Comisión explicó en el considerando 998 del Reglamento provisional que algunos de los productores de la Unión estaban importando BEV de China. Por otro lado, las autoimportaciones como factor causante de una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión se abordaron en el considerando 1213 del Reglamento provisional y en el considerando 1183 del presente Reglamento. Concretamente, en el considerando 1183 del presente Reglamento, la Comisión indicó que realizó un análisis de las denominadas autoimportaciones en los considerandos 1212 a 1214 del Reglamento provisional y facilitó un desglose de la cuota de mercado de las importaciones de: i) los productores exportadores chinos vinculados a los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV; ii) Tesla; y iii) todas las demás importaciones chinas en los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional en los considerandos 1132 y 1134, respectivamente. La Comisión explicó además que dicho análisis debe considerarse junto con los datos incluidos en el cuadro 13 del presente Reglamento. Es más, la Comisión indicó que la norma jurídica en materia de causalidad exige que todas las importaciones originarias del país afectado se evalúen de forma conjunta. Esto es precisamente lo que hizo la Comisión en la sección 6.1 del Reglamento provisional. Además, la Comisión desglosó las importaciones chinas utilizando, entre otras cosas, los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional y el cuadro 13 del presente Reglamento, con el fin de determinar la evolución del perfil de las importaciones chinas. La Comisión llegó a la conclusión de que las importaciones de marcas chinas estaban ganando importancia y que estaba previsto que las ventas en el mercado de la Unión aumentaran, debido a la disponibilidad de existencias y a los anuncios realizados en relación con el aumento de las importaciones en el mercado de la Unión en el período posterior al período de investigación y en los próximos años. Esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14,1 %, en el segundo trimestre de 2024, mientras todas las demás importaciones procedentes de China disminuyeron, como se muestra en el cuadro 10 del presente Reglamento. Así pues, la Comisión llevó a cabo correctamente un análisis de las denominadas autoimportaciones y llegó a la conclusión de que no era probable que dichas importaciones contribuyeran a la amenaza de perjuicio importante.

(79) En lo que respecta a las letras b), c) y d), el hecho de que China posea una dilatada experiencia en el ámbito de las baterías para la electrónica de consumo resulta irrelevante. Como se explica en la sección 3 del Reglamento provisional y en el presente Reglamento, las baterías para los BEV han sido subvencionadas por las autoridades chinas.

(80) Además, el informe indica que no había ninguna amenaza de perjuicio porque a) los casos temporales de producción excedentaria son algo natural, b) dado que la capacidad de BEV es dinámica, no puede considerarse al margen de la capacidad de vehículos ICE, c) la existencia de una considerable segmentación del mercado merma cualquier efecto competitivo, d) las diferencias de precios de los modelos son el resultado de muy diversos factores, pero los precios de los BEV importados de China no son sistemáticamente inferiores a los precios de los BEV producidos en la UE, e) la penetración de los BEV en el mercado sigue unos patrones previsibles de las nuevas tecnologías y, en última instancia, da lugar a inversiones chinas en Europa, f) los efectos de red considerables que se producen en la infraestructura de recarga exigen rapidez en la adopción de los BEV, g) las cadenas de valor globales de los componentes de los vehículos propulsados con energías alternativas («los NEV», por sus siglas en inglés) hacen que los productores de la UE puedan aprovecharse de un mercado chino desarrollado.

(81) La Comisión demostró en la sección 5 del Reglamento provisional y en la sección 5 del presente Reglamento que existe realmente una amenaza de perjuicio. A esta conclusión se llegó al analizar los factores establecidos en el artículo 8, apartado 8, párrafo segundo, del Reglamento de base, tal y como se explica en el considerando 1105 del Reglamento de base.

(82) Por otro lado, la Comisión abordó la cuestión de la capacidad, la segmentación y la diferencia de precios (es decir, el margen de subcotización) en el Reglamento provisional y en el presente Reglamento. Además, la Comisión no considera que la elevada capacidad excedentaria de China sea temporal, y la CCCME no presentó ninguna prueba en este sentido. Asimismo, como se explica en el considerando 1142 del Reglamento provisional, la Comisión no consideró la capacidad de BEV al margen de la capacidad de vehículos ICE. Por otro lado, las futuras inversiones en la Unión por parte de los productores exportadores chinos no constituyen un aspecto que sea objeto de la presente investigación, ya que el objetivo de esta última es establecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. La Comisión también abordó la cuestión de la infraestructura de recarga en la sección 7 del Reglamento provisional. Por último, la imposición de medidas no detendrá las importaciones procedentes de China de BEV ni de piezas necesarias para la industria de la Unión.

(83) Por último, en el informe se indica que las medidas destinadas a limitar las importaciones de BEV chinos no redundarían en interés de la Unión dado que limitar las importaciones de BEV a) implica renunciar a importantes beneficios medioambientales, b) implica una menor competencia de precios estática, c) implica una menor competencia dinámica y d) limita el incentivo de las empresas para innovar.

(84) Como se explica en el considerando 81 del presente Reglamento, la imposición de medidas compensatorias no detendrá las importaciones procedentes de China. Tan solo establecerá la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión.

(85) En el informe del 19 de julio de 2024 se formularon observaciones sobre las conclusiones del Reglamento provisional. En dicho informe se citan tres referencias, a saber, el informe del 20 de diciembre de 2023 y dos artículos académicos elaborados en 2016 y 2023, respectivamente.

(86) El informe indica que la diferencia de precios se sobrestimó y no implica una subcotización de precios debido a a) las diferencias en las características observables, b) los distintos segmentos de mercado, c) el valor de la marca para las empresas de la Unión, d) el valor de los concesionarios heredados para las empresas de la Unión, e) los precios iniciales de los nuevos participantes en el mercado, f) las diferencias en el coste de producción, g) el muestreo selectivo.

(87) Las letras a), b), c) y d) se abordaron en los considerandos 1022 a 1049 del Reglamento provisional y en los considerandos 748 a 831 del presente Reglamento. Por otro lado, en lo que respecta a la letra e), el hecho de que los nuevos participantes entren en un mercado con precios más bajos que los de los operadores históricos es irrelevante. El fondo de la cuestión es que los BEV procedentes de China están subvencionados y suponen una amenaza para el mercado de la Unión. Además, el hecho de que el coste de producción chino sea inferior también resulta irrelevante porque el coste de producción parece estar vinculado a la subvención recibida. Por último, no se aplicó ningún muestreo selectivo a los productores exportadores chinos y esta cuestión ya se ha abordado, reiteradamente, en el Reglamento provisional y en el presente Reglamento.

(88) El informe también indica que el crecimiento de las importaciones procedentes de China se sobrestimó y no seguirá creciendo. La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explica en el cuadro 13 del presente Reglamento, en el segundo trimestre de 2024 las importaciones de BEV de las marcas chinas ya habían alcanzado una cuota de mercado del 14,1 %.

(89) Por otro lado, el informe indica que el argumento sobre el exceso de capacidad es irrelevante dado que a) tanto los productores de la Unión como los chinos tienen capacidad excedentaria, pero esto no influye en las decisiones sobre la fijación de los precios ni sobre las exportaciones, b) tanto en el caso de los productores de la Unión como en el caso de los chinos, la capacidad a medio plazo, que combina vehículos ICE y BEV, es prácticamente ilimitada en relación con el tamaño del mercado de BEV.

(90) La Comisión se mostró totalmente en desacuerdo con que la capacidad excedentaria de los productores exportadores chinos fuese irrelevante. Además, el hecho de que la industria de la Unión tenga una supuesta capacidad excedentaria (una alegación que fue rechazada por la Comisión en el considerando 845 del presente Reglamento) es irrelevante debido a que la industria de la Unión no constituye una amenaza de perjuicio para la industria nacional china. Las exportaciones de BEV de la industria de la Unión a China son muy reducidas. Por otro lado, dado que la investigación solamente se refiere a los BEV, la Comisión está obligada legalmente a investigar los BEV y no los vehículos ICE. La Comisión abordó la capacidad de producción de vehículos ICE en China como cálculo alternativo de la capacidad excedentaria de BEV (véase el considerando 1142 del Reglamento provisional).

(91) Además, en el informe también se indica que a) las exportaciones chinas de BEV no son particularmente elevadas, b) los productores de la Unión experimentan un fuerte aumento de las exportaciones, c) los productores chinos no apuntan a mercados de exportación.

(92) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. Evidentemente, una cuota de mercado de las importaciones chinas del 25,0 % en el período de investigación, como se muestra en el cuadro 2a del Reglamento provisional, es significativa. Las exportaciones de la industria de la Unión se abordaron en la sección 6.2.2 del Reglamento provisional. Además, el hecho de que los chinos estén apuntando al mercado de exportación también se ha abordado en los considerandos 1114 a 1118 del Reglamento provisional y en los considerandos 1031 a 1043 del presente Reglamento.

(93) En el informe también se indica que a) las posibles subvenciones a empresas chinas deben compararse con posibles subvenciones a empresas de la Unión y b) es probable que las subvenciones a los productores de BEV chinos se hayan sobrestimado.

(94) La letra a) se abordó en el considerando 1262 del Reglamento provisional. En lo que respecta a la letra b), la Comisión explicó detalladamente en la sección 3 del Reglamento provisional y en la sección 3 del presente Reglamento el modo en que se calcularon las subvenciones, y los cálculos detallados se comunicaron a los productores exportadores chinos incluidos en la muestra, quienes tuvieron la oportunidad de formular observaciones.

(95) Además, el informe reitera los argumentos sobre el interés del Unión que se exponen en el considerando 83 del presente Reglamento.

(96) La CCCME no señaló qué puntos concretos presentados en estos informes no fueron abordados directa o indirectamente por la Comisión, bien en el Reglamento provisional o bien en el presente Reglamento. Por tanto, en vista de las explicaciones recogidas en los considerandos 76 a 95 del presente Reglamento, la Comisión consideró que los puntos clave de ambos informes han sido abordados directa o indirectamente, bien en el Reglamento provisional y/o bien en el presente Reglamento.

(97) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que no estaba claro cómo había calculado la Comisión el volumen de producción correspondiente al período de investigación, ya que los datos de Prodcom no se notificaban mensualmente. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que no se había proporcionado información acerca de las fuentes públicamente disponibles a las que se refirió la Comisión.

(98) Esta alegación se ha abordado en el considerando 689 del presente Reglamento. Por otro lado, la Comisión no podía revelar el sitio web de qué productor de la Unión utilizó en este sentido, ya que revelaría qué productor de la Unión cooperó en la investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(99) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no ha puesto la información facilitada por las partes interesadas a disposición de otras partes interesadas de forma oportuna y rápida durante la investigación.

(100) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Debido al anonimato concedido a determinadas partes, la Comisión tenía que comprobar cuidadosamente la información presentada por las partes para asegurarse de que no se revelara inadvertidamente la identidad de los productores de la Unión. Este proceso requirió mucho tiempo. Por otro lado, cuando la Comisión comunicó sus conclusiones, el expediente no confidencial de la investigación estaba totalmente actualizado y la CCCME y las autoridades chinas tuvieron mucho tiempo para formular observaciones. Esto también puede deducirse de la cantidad considerable de observaciones formuladas por la CCCME y las autoridades chinas tanto tras la comunicación provisional como tras la definitiva.

(101) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron la alegación de que la Comisión concedió una confidencialidad excesiva a los productores de la Unión. Además, alegaron que i) los resúmenes no confidenciales de los datos posteriores al período de investigación presentados por los productores de la Unión incluidos en la muestra no están disponibles en el expediente no confidencial y ii) en lugar de ello, la Comisión preparó un resumen no confidencial consolidado de las respuestas a los cuestionarios posteriores al período de investigación.

(102) El cuestionario posterior al período de investigación no incluía una parte expositiva como el cuestionario original. Por otro lado, de conformidad con los cuadros de Excel de la respuesta no confidencial del cuestionario original, con el fin de proteger el anonimato de la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra, la Comisión decidió incluir en el expediente no confidencial de la investigación la versión no confidencial de la información principal solicitada en los cuadros de Excel del cuestionario de forma consolidada (es decir, se agregaron los datos de todos los productores de la Unión incluidos en la muestra) utilizando índices.

(103) La CCCME y las autoridades chinas argumentaron además que la Comisión no facilitó detalles suficientes ni explicaciones suficientemente detalladas acerca de cuestiones importantes clave de hecho y de derecho relacionadas con las conclusiones sobre las subvenciones perjudiciales, y no respondió a las observaciones formuladas por la CCCME ni indicó las razones por las que rechazó los argumentos planteados. Según la CCCME, las cuestiones que se indican a continuación no se abordaron o no se proporcionaron pruebas o explicaciones suficientes: i) las razones por las que se decidió no incluir a Tesla (Shanghái) en la muestra de productores exportadores chinos y se aceptó su solicitud de examen individual en una fase tardía del procedimiento, ii) la composición de la industria de BEV de la Unión, el nivel de cooperación de la industria de la Unión, qué se entiende por fabricantes de equipos originales y cuál es su relevancia en el contexto de la industria de la Unión, así como el grado de transición de los diversos productores de la Unión de vehículos ICE a BEV, iii) el papel y la pertinencia del análisis de la subcotización de precios y de la evaluación de que los precios de los BEV chinos estaban un 30 % por debajo del coste de producción de la industria de la Unión a la hora de determinar la contención de los precios.

(104) Las razones por las que no se incluyó a Tesla (Shanghái) en la muestra y se le concedió un examen individual se explican en las secciones 1.5.3 y 1.6 anteriores.

(105) Los incisos ii) y iii) se abordan en los considerandos 682 y 793 del presente Reglamento.

(106) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas alegaron que no se habían respetado los derechos de defensa de las partes interesadas. En particular, alegaron que la Comisión había rechazado argumentos y pruebas presentados por las autoridades chinas y por otras partes.

(107) La Comisión señaló que dicha alegación no estaba justificada y constituía una observación general sin pruebas específicas. La Comisión reiteró que había abordado todas las observaciones formuladas por las partes. Toda la investigación se llevó a cabo con plena transparencia, y todas las partes tuvieron varias oportunidades para presentar datos, argumentos y pruebas a lo largo del procedimiento. La Comisión solicitó los datos necesarios, emitió cartas de deficiencias, llevó a cabo inspecciones *in situ* en más de un centenar de empresas y divulgó todos los cálculos pertinentes. Las observaciones de las partes se tuvieron en cuenta y permitieron a la Comisión ajustar sus conclusiones cuando estaba debidamente justificado. Por lo tanto, la alegación, que carecía de fundamento, era general y no se ajustaba a la realidad del procedimiento, se rechazó.

(108) Tras la comunicación definitiva adicional, las autoridades chinas alegaron que no había pruebas de ninguna comunicación entre la Comisión y la industria de la Unión en el expediente abierto en relación con las solicitudes renovadas de la Comisión de datos relativos al T1 2024 y la recepción de estos. Las autoridades chinas argumentaron además que les había sorprendido que la industria de la Unión tuviera el privilegio de poder aportar información hasta el último minuto y que sus datos se aceptaran en una fase tan tardía de la investigación, lo que contrastaba notablemente con el tajante e inexplicado rechazo por parte de la Comisión de la solicitud, bien fundamentada, de las autoridades chinas de programar la audiencia tras la presentación de las observaciones escritas y con la estricta imposición del plazo de diez días a las autoridades chinas para formular observaciones sobre el Documento de Comunicación General de 177 páginas, tramitar la presentación de la audiencia y celebrar la audiencia. Los hechos descritos corroboran aún más el hecho de que a las partes interesadas del lado chino se les ha denegado ilegalmente y de forma discriminatoria un oportunidad plena y adecuada para ejercer sus derechos de defensa en incumplimiento de los artículos 12.1, 12.1.2, 12.3 y 12.4.1 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

(109) La información correspondiente se presentó el 29 de agosto de 2024 ([18]), es decir, tan pronto como la Comisión dispuso de todos los datos solicitados. Además, el 9 de septiembre de 2024, en el expediente no confidencial de la investigación, la Comisión actualizó la Nota para el expediente con los datos trimestrales posteriores al período de investigación ([19]).

(110) Además, la Comisión pudo aceptar los datos que faltaban del productor de la Unión correspondiente porque la información no impedía que la investigación se completase dentro de los plazos legales. Esto era muy distinto a acordar una ampliación del plazo para celebrar la audiencia. Por otro lado, aunque las autoridades chinas alegaron que el período de diez días para formular observaciones sobre el Documento de Comunicación General fue insuficiente, la Comisión señaló que las autoridades chinas pudieron formular observaciones bastantes extensas (el dosier presentado por las autoridades chinas incluía 151 páginas de observaciones). Las autoridades chinas no demostraron de qué manera la formulación de sus observaciones dentro del período de tiempo solicitado les habría impedido ejercer su derecho de defensa. Por lo tanto, la Comisión no estuvo de acuerdo en que a las partes interesadas chinas se les haya denegado ilegalmente y de forma discriminatoria una oportunidad plena y adecuada para ejercer sus derechos de defensa.

2. PRODUCTO INVESTIGADO, PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTO SIMILAR

2.1. Producto investigado

(111) Tras la comunicación provisional, la CCCME, las autoridades chinas y el Grupo Geely alegaron que la definición del producto de la investigación se había ampliado ilegal y tardíamente al incluir los vehículos eléctricos con extensor de autonomía de combustión interna sin comunicárselo a las partes interesadas ni darles la oportunidad de formular observaciones sobre la modificación prevista, lo cual afectó a las debidas garantías procesales de las partes interesadas. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que i) no se hizo ninguna referencia a un extensor de autonomía en el anuncio de inicio ni en el documento de inicio aunque en el documento de inicio se hizo una referencia clara a la carga / recarga de los vehículos, ii) los BEV con extensor de autonomía tienen una autonomía de conducción comparable a la de un vehículo con motor de combustión interna («ICE») mientras que los BEV sin extensor de autonomía tienen una autonomía de conducción muy inferior a la de los vehículos ICE, iii) el número de control de producto («NCP») y las características de producto proporcionados en el cuestionario para los exportadores chinos y la industria de la Unión no incluían ninguna referencia a un extensor de autonomía y no tenían en cuenta las características específicas de dichos vehículos, iv) no hay información sobre el modo en que la Comisión obtuvo o estimó los datos correspondientes a dichos BEV dado que ninguno de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra producía ni exportaba este tipo de BEV, ya que ni Prodcom ni S&P Mobility Data facilitan dicha información para este tipo de BEV. Por consiguiente, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los BEV con extensor de autonomía debían excluirse del alcance de la presente investigación porque, aparte de las exportaciones sumamente reducidas de dichos vehículos de China a la UE, también son completamente diferentes a los BEV estándar en lo que respecta a las características físicas y técnicas, costes de producción y precios, así como a la percepción del consumidor, y no compiten directamente con los BEV estándar.

(112) La Comisión señaló que, si bien la CCCME y las autoridades chinas simplemente expusieron estos argumentos, no aportaron ninguna prueba subyacente en este sentido.

(113) En el anuncio de inicio, se determinó que el producto objeto de la presente investigación son los vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, propulsados únicamente por uno o varios motores eléctricos. En el anuncio de inicio también se especificó el código de la Nomenclatura Combinada («el código CN») correspondiente al producto objeto de la investigación, a saber, 8703 80 10. No es necesario que la descripción del producto objeto de la investigación incluya todas las características de dicho producto. Por otro lado, en el anuncio de inicio no se especificó que los BEV con extensor de autonomía estuviesen excluidos del alcance de la investigación.

([18]) t24.007656 (expediente confidencial que pudieron ver las partes interesadas en la lista de documentos confidenciales). La Comisión creó una versión no confidencial del correo electrónico donde se mostraba la recepción del documento t24.007777.

([19]) t24.007652.

(114) En lo que respecta al modo en que la Comisión obtuvo los datos, habida cuenta de que dichos BEV también se importaban mediante el código CN correspondiente a la investigación, las importaciones de dichos BEV procedentes de China u otros terceros países durante el período considerado, en su caso, quedaban recogidas en los datos correspondientes al código CN 8703 80 10. S&P Mobility Data y la AEMA notificaron dichos BEV y durante el período de investigación no se matriculó ningún BEV de este tipo procedente de China en el mercado de la Unión. Las únicas pruebas que constan en el expediente demuestran que, después del período de investigación, el productor exportador chino Seres anunció dichos BEV para el mercado de la Unión (Seres 7 con extensor de autonomía ([20])) y después del período de investigación se matricularon un número irrelevante de dichos BEV.

(115) Además, en lo que respecta a la industria de la Unión, las pruebas que constan en el expediente demuestran que las ventas de este producto durante el período considerado fueron poco significativas.

(116) Cabe señalar que los BEV con extensor de autonomía son distintos que los vehículos eléctricos enchufables. En los BEV con extensor de autonomía, el motor de combustión interna tan solo recarga la batería, mientras que en los vehículos eléctricos enchufables, el motor de combustión interna impulsa las ruedas por sí mismo. Los vehículos eléctricos enchufables también se importan mediante un código CN distinto al código CN correspondiente a la presente investigación. Por tanto, al contrario que los BEV con extensor de autonomía, los vehículos eléctricos enchufables no estaban efectivamente incluidos en el alcance de la investigación.

(117) En lo que respecta al NCP, si bien el extensor de autonomía no se especificó en el NCP como tal, en el NCP se especificó la autonomía del vehículo, y el propósito del extensor de autonomía consiste en aumentar la autonomía del automóvil.

(118) Por otro lado, aunque realmente no hubo importaciones procedentes de China de BEV con extensor de autonomía durante el período considerado y realmente no hubo ventas por parte de los productores de la Unión en el mercado de la Unión, no puede descartarse que este tipo de BEV vayan a exportarse en el futuro en cantidades significativas y vayan a producirse por los productores de la Unión en el mercado de la Unión, teniendo en cuenta que los BEV están basados en una tecnología en constante evolución. En este sentido, la Comisión consideró que los BEV sin extensor de autonomía y los BEV con extensor de autonomía son BEV muy similares, cuya pequeña diferencia técnica principal son el extensor de autonomía y los componentes relacionados, por lo que forman parte, claramente, del mismo producto incluido en el ámbito de la investigación.

(119) Por tanto, los BEV con extensor de autonomía están incluidos en el alcance de la investigación.

(120) Por otro lado, en el Reglamento provisional, la Comisión excluyó del ámbito de la investigación las categorías de vehículos L6 y L7 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([21]). La Comisión aclara mediante el presente documento que todas las categorías de vehículos L1 a L7 de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 168/2013 estaban excluidas del ámbito de la investigación.

(121) A falta de otras observaciones relativas al producto investigado, el producto afectado y el producto similar, se confirman las conclusiones expuestas en los considerandos 184 a 195.

3. **SUBVENCIONES**

(122) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD, la CAAM, el Grupo Geely, el Grupo Dongfeng, las autoridades chinas, NIO, el Grupo SAIC y Tesla (Shanghái) formularon observaciones acerca de las conclusiones provisionales relativas a las subvenciones. Algunas observaciones planteadas por Tesla (Shanghái) se abordaron en un envío independiente debido a su carácter confidencial.

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

(123) A falta de observaciones relativas a la existencia de tales planes, proyectos y documentos, se confirmaron los considerandos 196 a 206 del Reglamento provisional.

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

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

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

(124) A falta de observaciones relativas a los planes y políticas gubernamentales existentes de apoyo a la industria de los BEV, se confirmaron los considerandos 207 a 253 del Reglamento provisional.

3.3. **No cooperación parcial y uso de los datos disponibles**

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

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

(125) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas se opusieron a la aplicación, por parte de la Comisión, de los datos disponibles en relación con los materiales de financiación preferente argumentando que incumbe a la Comisión, como autoridad investigadora, investigar y reenviar el cuestionario a las instituciones financieras para solicitar su cooperación. Las autoridades chinas añadieron que los datos disponibles solamente podían aplicarse ante la falta de determinada información «necesaria»; es decir, información «requerida» por una autoridad para concluir su determinación o sus determinaciones ([22]).. Más concretamente, las autoridades chinas añadieron que la información referente a los accionistas de las instituciones financieras está disponible públicamente y que el uso de los datos disponibles por parte de la Comisión no estaba justificado.

(126) Por otro lado, las autoridades chinas añadieron que la Comisión había invertido ilegalmente la carga de la investigación y se refirieron al artículo 12 del Acuerdo SMC y a la jurisprudencia conexa en virtud de los cuales determinadas obligaciones incumben supuestamente a la autoridad investigadora y no pueden transferirse al «Miembro interesado» (las autoridades chinas) ([23]). Como consecuencia de ello, las autoridades chinas consideraron que el hecho de recurrir a los datos disponibles era ilegal porque la Comisión no había informado adecuadamente a los destinatarios de la información que se requería de ellos. Las autoridades chinas también señalaron que una autoridad no puede obligar al gobierno exportador (el Miembro interesado) a «hacer el trabajo para la autoridad investigadora»

(127) Las autoridades chinas señalaron que se imponen obligaciones distintas y no intercambiables a la autoridad investigadora y al Miembro interesado. Y, como bien reflejó el Grupo Especial en el asunto «México: medidas antidumping sobre el arroz»: «[una] autoridad investigadora no puede confiar en la iniciativa de las partes interesadas para el cumplimiento de obligaciones que, en realidad, le incumben».

(128) Tal y como se describe en los considerandos 266 a 268 del Reglamento provisional, la Comisión señaló que las autoridades chinas disponían de la información solicitada de todas las entidades en las cuales ellas son el accionista principal. Del mismo modo, en el caso de las instituciones financieras que no son de propiedad estatal, las autoridades chinas, en su calidad de órgano regulador, poseen la autoridad de exigir a todas las instituciones financieras con sede en China que presenten información, así como de ordenar a las instituciones financieras que hagan pública determinada información. Por consiguiente, la Comisión destacó que las autoridades chinas no pueden evadir sus responsabilidades reteniendo información que, en virtud de su autoridad y su función reguladora, obra efectivamente en su poder.

(129) Por razones de conveniencia administrativa, con vistas a obtener la información de manera más eficaz, la Comisión pidió a las autoridades chinas que reenviaran cuestionarios específicos a todas las instituciones financieras pertinentes, cosa que no hicieron, si bien las autoridades chinas son las únicas autoridades competentes para solicitar respuestas a las preguntas específicas de las instituciones financieras que proporcionaron financiación a los productores exportadores incluidos en la muestra. Además, no tenía sentido alegar que correspondía a la Comisión ponerse en contacto con las instituciones financieras pertinentes, sobre todo porque la Comisión únicamente sería conocedora de la lista de instituciones financieras pertinentes tras la recepción de las respuestas al cuestionario de los productores exportadores incluidos en la muestra. Por otra

([22]) Reglamento de base, artículo 28, apartado 1; Acuerdo SMC, artículo 12.7; Informe del Órgano de Apelación, «México: medidas antidumping sobre el arroz», apartado 291. Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartado 4.416.

([23]) Informe del Grupo Especial, «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 15.23.

parte, el hecho de que el Banco EXIM informara a la Comisión por iniciativa propia y el hecho de que en una investigación antisubvención anterior se recibieran respuestas al cuestionario de varias instituciones financieras demostraban que las autoridades chinas podían reenviar el cuestionario. El sitio web facilitado por las autoridades chinas que contenía información sobre los accionistas de las instituciones financieras no contenía toda la información necesaria solicitada por la Comisión en la respuesta al cuestionario con respecto a los préstamos preferenciales. Por consiguiente, la Comisión rechazó la alegación.

(130) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron los considerandos 255 a 273 del Reglamento provisional.

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

(131) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas reiteraron su alegación relativa a la aplicación, por parte de la Comisión, de los datos disponibles en relación con los insumos argumentando que incumbe a la Comisión, como autoridad investigadora, investigar y reenviar el cuestionario a los proveedores de insumos y solicitar su cooperación. Las autoridades chinas añadieron que consideraban que la información solicitada y la información no proporcionada por SAIC no son necesarias para la investigación ni se requieren en una investigación antisubvenciones ordinaria, y que la información relativa a los proveedores y las condiciones de mercado podría haberse obtenido de las empresas incluidas en la muestra.

(132) La Comisión señaló que los argumentos se abordaron en la sección 3.3.1.2 del Reglamento provisional. En primer lugar, la Comisión reiteró su postura de que corresponde a la Comisión determinar qué información se considera necesaria para la investigación y no a ninguna de las partes. Además, la Comisión subrayó que, al contrario que en investigaciones anteriores ([24]), las autoridades chinas no reenviaron el cuestionario a terceros. A CATL también se le solicitó, a través de las empresas incluidas en la muestra con las que estaba vinculada, que presentara un cuestionario y no lo hizo. Por otra parte, las autoridades chinas también tienen la autoridad necesaria para interactuar con los productores de insumos, tanto si son de propiedad estatal como si no. Las autoridades chinas tampoco facilitaron información pertinente relativa a determinados mercados como el de las baterías y el del litio. Como consecuencia, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. En lo que respecta a la información solicitada, cabe señalar que la Comisión únicamente solicitó información necesaria para evaluar la existencia de subvenciones y el nivel de subvención disponibles para el producto afectado. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(133) Tras la comunicación definitiva, CATL alegó que la Comisión podía haber obtenido cualquier información necesaria sobre las compras de baterías de los grupos de empresas incluidos en la muestra, y que la falta de cooperación de CATL no podía constituir, en modo alguno, una base para «conjeturas y deducciones ilimitadas basadas en datos distorsionados».

(134) Las alegaciones formuladas por CATL eran generales y carecían de fundamento. La Comisión subrayó que, como ya se abordó en el considerando 810 del Reglamento provisional, CATL se negó a responder al cuestionario a pesar de que dos de los grupos incluidos en la muestra con los que tenía empresas en participación contactaron con ella, de modo que la Comisión no dispuso de información esencial para evaluar la situación de CATL basándose en sus propios datos. Por otro lado, los datos disponibles sobre el suministro de baterías también se aplicaron al Grupo SAIC (considerandos 338 y 860 del Reglamento provisional), que es una de las empresas con las que CATL tiene una empresa en participación. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(135) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron los considerandos 274 a 286 del Reglamento provisional.

([24]) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2018, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1579 de la Comisión, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinados neumáticos, nuevos o recauchutados, de caucho, de un tipo utilizado en autobuses o camiones, con un índice de carga superior a 121, originarios de la República Popular China, y se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/163 (DO L 283 de 12.11.2018, p. 1), considerandos 46 a 48. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/776, de 12 de junio de 2020, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de la República Popular China y Egipto y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/492 de la Comisión, por el que se imponen derechos antidumping definitivos sobre las importaciones de determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de la República Popular China y Egipto (DO L 189 de 15.6.2020, p. 1), considerandos 110 y 112.

3.3.1.3. Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con la política de subvenciones fiscales para la promoción y aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas

(136) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas reiteraron su alegación con respecto a la inexistencia de información relativa a la preparación, el seguimiento y la aplicación del régimen, así como de estadísticas sobre los vehículos afectados. Como consecuencia de ello, las autoridades chinas no podían facilitar información que no poseían, y cualquier uso de los datos disponibles sería injustificado e ilegal.

(137) Tal y como se describe en los considerandos 297 y 298 del Reglamento provisional, la Comisión señaló que la información relativa a la preparación, el seguimiento y la aplicación del régimen, así como las estadísticas sobre los vehículos afectados por un programa que lleva varios años en vigor y ha implicado recursos financieros significativos procedentes del presupuesto central gestionado por las autoridades chinas, eran pertinentes y necesarias para que la Comisión llegara a su conclusión. En ausencia de dicha información, que no fue facilitada por las autoridades chinas, la Comisión estaba facultada para utilizar, cuando procediera, los datos disponibles. Así pues, se rechazó la alegación.

(138) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron los considerandos 287 a 299 del Reglamento provisional.

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

(139) En ausencia de observaciones, se confirmaron los considerandos 300 a 305 del Reglamento provisional.

3.3.1.5. Aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el régimen de exención del impuesto sobre las compras

(140) En ausencia de observaciones, se confirmaron los considerandos 306 a 317 del Reglamento provisional.

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

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

(141) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC alegó que, en términos generales, la Comisión ha ignorado la información facilitada por las entidades del Grupo SAIC que consideró deficiente en algunos aspectos y, en su lugar, utilizó fuentes de información alternativas. El Grupo SAIC consideró que la Comisión debería haber realizado un examen concreto de las deficiencias en relación con cada empresa, evaluando el alcance de dichas deficiencias, y haber utilizado la información que tenía registrada para cada empresa del Grupo. Además, el Grupo SAIC alegó que, de acuerdo con las normas de la OMC, el término «datos disponibles» debe interpretarse en este contexto como «los mejores datos disponibles», tal y como dictaminó el Órgano de Apelación en el asunto «Estados Unidos — Acero laminado en caliente», una autoridad investigadora «puede rechazar información facilitada por las partes interesadas» solo si dicha información: i) no es verificable; ii) no se presenta adecuadamente de modo que pueda utilizarse en la investigación sin dificultades excesivas; iii) no se facilita a tiempo; y iv) no se facilita en un medio o lenguaje informático que hayan solicitado las autoridades. Las autoridades investigadoras no deben descartar información que «no sea óptima en todos los aspectos» si la «parte interesada ha procedido en toda la medida de sus posibilidades». En lugar de ello, en los casos en que a una autoridad investigadora no le satisfaga la información facilitada por una parte interesada, el Órgano de Apelación de la OMC ha dictaminado que debe examinar los elementos de la información que no le satisfagan.

(142) Con respecto a la supuesta «buena fe» demostrada por el Grupo SAIC en relación con su cooperación con esta investigación, la Comisión observó que en varias ocasiones, debidamente registradas al final de cada inspección *in situ* tanto por el equipo investigador como por los representantes de la empresa, las empresas pertenecientes al Grupo SAIC se negaron a facilitar información crucial al equipo de investigación, o a darle acceso a ella, pese a que estaba fácilmente disponible y podría haber sido facilitada si el Grupo SAIC hubiera procedido en toda la medida de sus posibilidades. Por ende, la Comisión decidió rechazar la información parcial que se consideró deficiente o incompleta y que no podía verificarse plenamente. En consonancia con las condiciones establecidas en el artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base, esta información parcial se descartó sobre la base de que el Grupo SAIC, de manera deliberada, no actuó como mejor pudo, tal y como demuestran los mencionados anexos no impugnados de los informes de las inspecciones *in situ* en los que se enumeran los documentos que las entidades, que formaban parte del Grupo SAIC, se negaron a facilitar en su totalidad o respecto de los cuales se habían omitido determinadas partes pertinentes, pese a estar fácilmente disponibles. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

3.3.2.2. Solicitudes de información sobre proveedores vinculados

(143) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC argumentó que las conclusiones provisionales no reflejaban el hecho de que «ha colaborado en todo momento de buena fe con la investigación y ha tratado sistemáticamente de facilitar la labor de la Comisión». Además, el Grupo SAIC alegó que no podía obligar a las entidades jurídicas pertenecientes a estructuras de empresas en participación a colaborar con la investigación.

(144) En este sentido, la Comisión se refiere a las dos cartas «del artículo 28» remitidas al Grupo SAIC tras recibir su respuesta al cuestionario y después de la inspección *in situ*, en ambas de las cuales se enumeran las numerosas áreas sobre las que el Grupo SAIC no había facilitado la información crucial solicitada en el marco de la presente investigación, con la consiguiente obstaculización de esta. Por otro lado, la Comisión informó ampliamente al Grupo SAIC de las consecuencias de aplicar los datos disponibles con respecto al Grupo SAIC, en particular en el caso de las entidades jurídicas vinculadas que formaban parte de estructuras de empresas en participación. La Comisión reiteró que, dados los vínculos existentes en términos de participación accionarial o la naturaleza de sus actividades, deberían haber proporcionado una respuesta al cuestionario que permitiera a la Comisión verificar la información y, en última instancia, solicitar pruebas adicionales. Ante la falta de cooperación de algunas de las entidades jurídicas vinculadas de la empresa en participación, la Comisión estaba facultada, cuando procediera, a utilizar los datos disponibles. Así pues, se rechazó la alegación.

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

(145) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC argumentó que la Comisión no debería haber aplicado el artículo 28 del Reglamento de base a algunas empresas del Grupo SAIC y, por último, al Grupo SAIC.

(146) Como se indica en los considerandos 318 a 371 del Reglamento provisional, se constató que las respuestas recibidas de las distintas entidades que formaban parte del Grupo SAIC eran muy deficientes. Como consecuencia de ello, las conclusiones provisionales de la investigación tuvieron que basarse en parte en los datos disponibles, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base. De hecho, el Grupo SAIC no divulgó la existencia de empresas vinculadas ni facilitó respuestas al cuestionario para otras empresas vinculadas. Pese a la posible existencia de pruebas de decisiones conjuntas adoptadas por los tres accionistas de una empresa del Grupo SAIC, el Grupo SAIC alegó que uno de los tres accionistas no estaba vinculado directamente con el Grupo SAIC sino únicamente con una empresa extranjera y, por tanto, no podía ejercer ningún control sobre esta empresa ni obligarla a presentar un cuestionario. Esta información no parecía correcta sobre la base de los informes financieros disponibles públicamente y no pudo verificarse debido a que la empresa omitió algunas partes de las actas de las reuniones del consejo de administración a las que podrían haber asistido representantes de sus tres accionistas.

(147) El hecho es que pese a las solicitudes dirigidas al Grupo SAIC para que facilitara una respuesta al cuestionario en relación con varias de sus entidades vinculadas, dicha empresa optó por no cooperar y, por consiguiente, expuso a sus empresas vinculadas al uso de los datos disponibles en cumplimiento del artículo 28 del Reglamento de base.

(148) El Grupo SAIC alegó además que la Comisión había utilizado información relativa a los bonos de titulización de activos emitidos por una empresa vinculada sobre la que nunca había solicitado al Grupo SAIC que respondiera al cuestionario. De hecho, esta entidad es una de las nuevas empresas mencionadas en el considerando 329 del Reglamento provisional, que de conformidad con fuentes disponibles públicamente, se constató que estaban vinculadas y participaban en diversas relaciones contractuales clave que implicaban actividades como el suministro de insumos, capital, préstamos, garantías y otros tipos de financiación dentro del Grupo SAIC. Dado que el Grupo SAIC no facilitó ninguna información sobre la existencia de esta empresa, la Comisión no habría podido solicitar una respuesta al cuestionario. Si esta empresa hubiera respondido al cuestionario, la Comisión podría haber establecido la existencia, las actividades y los vínculos precisos entre las distintas empresas vinculadas. En ausencia de dicha respuesta al cuestionario y de la información pertinente, la Comisión tuvo que recurrir a los datos disponibles para establecer sus conclusiones, que incluían información relativa a los bonos de titulización de activos emitidos por esta empresa, que se consideraron una fuente de financiación preferente tal y como se explica en los considerandos 368 y 369. Por las razones expuestas, se rechazó esta alegación.

(149) En ausencia de otras observaciones relativas a la aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el Grupo SAIC, se confirmaron los considerandos 318 a 371 del Reglamento provisional.

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

(150) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely presentó observaciones sobre la aplicación de los datos disponibles.

(151) En primer lugar, el Grupo Geely reiteró su alegación de que su incapacidad para ejercer control sobre CATL impide que pueda obligar a esta tercera parte a proporcionar información. También alegó que cuando un productor exportador y una tercera parte están vinculados únicamente por medio de una empresa en participación, la información de la tercera parte no puede justificar el uso de los datos disponibles.

(152) Tal y como se indica en el considerando 376 del Reglamento provisional, la Comisión observó que CATL y el Grupo Geely habían constituido una empresa en participación para el desarrollo, la producción y la venta de celdas, módulos y paquetes de baterías. Por consiguiente, jurídicamente se consideraban socios comerciales. En el sentido del artículo 127 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión ([25]), se consideraron partes vinculadas y, por consiguiente, se solicitó a ambas partes que presentaran una respuesta al cuestionario sobre subvenciones. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(153) En segundo lugar, el Grupo Geely alegó que la solicitud de información relativa a las empresas de su grupo que participaran en la financiación de BEV se recibió en una fase avanzada de la investigación y carecía de concreción.

(154) No obstante, la Comisión señaló que el cuestionario dirigido a los productores exportadores, disponible desde el inicio de la investigación en el mes de octubre, ya incluía una solicitud de información relativa a las empresas que participasen en actividades de financiación. Además, la carta de la Comisión de 6 de marzo de 2024, señalaba específicamente a entidades que pudieran haber recaudado fondos por medio de bonos de titulización de activos (también bonos de titulización de activos verdes), y por otros medios. La Comisión también concedió una prórroga para la presentación de dicha información. Por tanto, se rechazó la alegación.

(155) En tercer lugar, en lo que respecta a las subvenciones, el Grupo Geely alegó que facilitó toda la información disponible en la respuesta al cuestionario y durante las inspecciones *in situ*. El objeto de las subvenciones se indicaba en los extractos bancarios, que se analizaron exhaustivamente durante las inspecciones *in situ*. También alegó que las subvenciones relacionadas con activos cubren exclusivamente activos pertinentes y que las subvenciones que no están relacionadas con activos apoyan operaciones diarias tanto para BEV como para otros productos.

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

(156) La Comisión señaló, tal y como se describe en los considerandos 300 y 380 del Reglamento provisional, que basándose en la limitada información disponible en los extractos bancarios no podía determinar los regímenes de subvenciones subyacentes para los programas de subvenciones relacionados con el producto investigado. Además, las autoridades chinas no facilitaron detalles sobre las subvenciones *ad hoc* concedidas a los grupos incluidos en la muestra. Por tanto, se rechazó la alegación.

(157) El Grupo Geely también alegó haber proporcionado la información necesaria en una fase temprana de la investigación y haber demostrado total transparencia al divulgar y explicar la estructura y la organización de sus operaciones.

(158) La Comisión reconoció los esfuerzos del Grupo Geely por responder a su petición de información. Sin embargo, la Comisión también señaló, tal y como se describe en el considerando 384 del Reglamento provisional, que la presentación tardía de determinada información le impidió verificar su exhaustividad y exactitud. En particular, la Comisión no pudo validar los suministros de insumos relacionados con el volumen de producción y los costes de los BEV, ya que la información sobre los costes facilitada no proporcionaba los detalles necesarios solicitados a las entidades productoras en el cuestionario. Así pues, se rechazó la alegación.

(159) En lo que respecta a los derechos de uso del suelo, el Grupo Geely alegó que su sede no está relacionada con la producción ni con las ventas de BEV, por lo que era irrelevante para la investigación. También alegó que había proporcionado la información solicitada.

(160) Como se señala en el considerando 387 del Reglamento provisional, se estableció que la sede se utiliza, en parte, para actividades relacionadas con los BEV. Por tanto, se desestimó la alegación.

(161) En sus observaciones sobre la comunicación provisional, el Grupo Geely reiteró su alegación de que las solicitudes acerca de proyectos futuros relacionados con la producción de BEV excedían el alcance de la investigación. Sin embargo, la Comisión desestimó esta alegación por incoherente dado que, al mismo tiempo, en uno de los dosieres que presentó se pidió la inclusión de una entidad fabricante del grupo en la lista de entidades productoras del Grupo Geely ([26]) tras haber comenzado la fabricación y exportación de un nuevo modelo de BEV después del período de investigación, tal y como se establece en el considerando 9 del Reglamento provisional.

(162) En ausencia de otras observaciones relativas a la aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el Grupo Geely, se confirmaron los considerandos 372 a 387 del Reglamento provisional.

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

(163) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD impugnó la aplicación del artículo 28 en relación con la falta de respuesta al cuestionario por parte de su proveedor vinculado de litio ferro fosfato (LFP), Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, basándose en el hecho de que este proveedor se ajustaba a la definición de «empresa vinculada» al Grupo BYD solo durante parte del período de investigación. El Grupo BYD solicitó a la Comisión que incluyera las cantidades y los precios proporcionados por el proveedor en cuestión en el cálculo del beneficio para el LFP a cambio de una remuneración inferior a la adecuada. Esta solicitud se reiteró tras la comunicación definitiva. El Grupo BYD también reiteró sus observaciones en las que cuestionaba la aplicación del artículo 28 a una empresa del Grupo BYD que se consideró que no estaba vinculada, añadiendo que el acuerdo celebrado entre ambas partes se refería a la capacidad de producción, y no a la fijación de precios, y que los precios de compra se determinaron de acuerdo con las fuerzas de la oferta y la demanda del mercado. El Grupo BYD también presentó una copia de tres órdenes de compra correspondientes a distintos períodos de tiempo como pruebas adicionales de sus alegaciones.

(164) La Comisión recordó que los acuerdos de compra entre el Grupo BYD y Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. presentados por el Grupo BYD eran anteriores al comienzo del período de investigación, y que, por ende, las compras se efectuaron a precios fijados cuando el Grupo BYD era una empresa vinculada a su proveedor de LFP. En relación con las alegaciones del Grupo BYD de que en los acuerdos entre ambas partes solo se estableció la capacidad de producción, y no los precios, la Comisión recuerda que, como ya se indica en el considerando 892 del Reglamento provisional, contenían disposiciones relativas a los precios que garantizaban que se beneficiaría

([26]) Dosier presentado el 26 de julio de 2024, número de archivo t24.006419.

del suministro más favorable; es decir, que no pagaría un precio superior en comparación con otro cliente de Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., así como una fórmula para la fijación de los precios. En relación con las alegaciones de que dichas transacciones se realizaron de conformidad con la dinámica del mercado, como se indica en el considerando 864 del Reglamento provisional, el mercado chino se ha considerado distorsionado debido a las políticas nacionales y sectoriales promulgadas por proveedores nacionales de baterías y LFP, en particular las relativas a las estructuras de precios. Además, dada la falta de cooperación del proveedor de dicha materia prima, la Comisión no pudo evaluar si el precio al que el Grupo BYD compraba el LFP podía considerarse en condiciones de plena competencia y por tanto, como se explica en el considerando 928 del Reglamento provisional, la Comisión sustituyó dicho precio por el precio medio de compra de LFP de proveedores no vinculados. En vista de ello, dado que no se facilitó información verificable, la Comisión rechazó esta alegación.

(165) En ausencia de otras observaciones relativas a la aplicación de las disposiciones del artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base en relación con el Grupo BYD, se confirmaron los considerandos 388 a 400 del Reglamento provisional.

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

(166) En ausencia de observaciones, se confirmaron los considerandos 401 a 406 del Reglamento provisional.

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

3.4.1. *Observaciones generales*

(167) En ausencia de otras observaciones relativas a las subvenciones y los programas de subvenciones tal y como se indica en la sección 3.4 del Reglamento provisional, se confirmó el considerando 407 del Reglamento provisional.

3.5. **Financiación preferente**

3.5.1. *Instituciones financieras que conceden financiación preferente*

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

(168) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que la Comisión estaba obligada a analizar las características y funciones fundamentales de cada entidad, así como su relación con el Gobierno (basándose «en sus propios méritos», por así decirlo) y determinar si cada entidad (individualmente, no como grupo) podía clasificarse como un organismo público ([27]).

(169) En este sentido, alegó que, salvo en el caso del Banco EXIM, la Comisión no llevó a cabo dicha investigación de forma individualizada sino que, supuestamente, se basó en investigaciones previas y otros documentos públicamente disponibles y en una evaluación de alto nivel del Banco EXIM y otras entidades bancarias supuestamente implicadas en la concesión de financiación a la industria de los BEV. Alegó además que el Banco EXIM no ejerce una «función gubernamental» ([28]) y que las autoridades chinas no ejercen control sobre el Banco EXIM. Sobre esta base, las autoridades chinas concluyeron que la Comisión no había basado sus conclusiones en pruebas sólidas y un razonamiento adecuado.

([27]) Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 317. Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartados 4.9 y 4.29; Informe del Grupo Especial, «Estados Unidos — Tubos y tuberías (Turquía)», apartado 7.11; Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Medidas Compensatorias (China) (artículo 21.5)», apartado 5.96 [donde se hace referencia al Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartado 4.29]; Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 317; Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos – Acero al carbono (India)», apartado 4.29]; «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 317; Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartado 4.29.

([28]) Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 290; Informe del Grupo Especial, «Estados Unidos — Medidas compensatorias (China) (artículo 21.5 — China)», apartado 7.19.

(170) La Comisión no solo analizó la situación del Banco EXIM sino también la de todos los demás bancos comerciales chinos de propiedad estatal que concedieron financiación preferencial al sector de los BEV, y que no cooperaron. Ante la falta de cooperación de otros bancos comerciales de propiedad estatal, la Comisión tuvo que recurrir a los datos disponibles para formular sus conclusiones en este sentido, tal y como se constató en el considerando 460 del Reglamento provisional. Por estos motivos, tal y como se explica en el considerando 464 del Reglamento provisional, la Comisión decidió utilizar los datos disponibles para determinar si esas instituciones financieras de propiedad estatal podían considerarse organismos públicos. Así pues, se rechazó la alegación y se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 466 y 467 del Reglamento provisional.

(171) En primer lugar, la Comisión determinó la propiedad del Estado en cada uno de los quince bancos comerciales de propiedad estatal que concedieron financiación preferencial a los grupos incluidos en la muestra individualmente, tras referirse al marco normativo vigente en el que operan dichos bancos comerciales en los considerandos 461 y 462 del Reglamento provisional. Se citaron ejemplos concretos al respecto en los considerandos 430 y 431 del Reglamento provisional, correspondientes a bancos que representaban conjuntamente un porcentaje muy elevado del sector financiero chino en términos de activos a finales de 2021-2022. Además, en el considerando 463 del Reglamento provisional, la Comisión aportó pruebas de la propiedad estatal de los demás bancos comerciales de propiedad estatal que concedieron financiación al sector de los BEV sobre la base de información públicamente disponible, como informes anuales recientes.

(172) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la determinación de la Comisión sobre la participación (estatal) que se explica en los considerandos 430 y 431 del Reglamento provisional y en el considerando 170 del presente Reglamento no equivalía a una evaluación entidad por entidad y no bastaba para concluir que las instituciones financieras en cuestión son de propiedad estatal. Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión había llegado, supuestamente, a la conclusión de que las autoridades chinas no tenían participación en todas las instituciones financieras (bancos comerciales de propiedad estatal).

(173) En ausencia de nuevos elementos justificativos contrarios a la conclusión de la Comisión con respeto a la participación estatal, la Comisión mantuvo su conclusión, que se basa en un análisis exhaustivo de la información del expediente. No obstante, la recopilación de información se vio afectada por la falta de cooperación de las instituciones financieras chinas con la excepción del Banco EXIM, que solo cooperó parcialmente, por lo que la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles. Además, la Comisión se mostró en desacuerdo con la alegación de las autoridades chinas de que la Comisión había admitido, supuestamente, que las autoridades chinas no tendrían participación en todos los bancos comerciales de propiedad estatal. La deducción de las autoridades chinas no está justificada y es contraria al principio de que un banco comercial de propiedad estatal es, en esencia, de propiedad estatal.

(174) La Comisión determinó a continuación el control significativo ejercido por las autoridades chinas sobre los bancos comerciales de propiedad estatal. Se aportaron pruebas de la existencia de indicios formales de control sobre los bancos comerciales de propiedad estatal a través de la estructura de gobierno de los bancos. De hecho, tal y como se indica en los considerandos 431 y 432 del Reglamento provisional, los estatutos de todos los bancos comerciales de propiedad estatal integran desde 2017 un claro papel para el Partido Comunista Chino (el «PCC») en el proceso de supervisión y toma de decisiones de las instituciones financieras. Por último, en la sección 3.5.1.5 del Reglamento provisional se establecieron las pruebas relativas al control significativo de las autoridades chinas a través del marco regulador. La Comisión señaló que todos los bancos comerciales de propiedad estatal operan bajo la misma estructura de gobierno y el mismo marco regulador que el Banco EXIM.

(175) Ante la falta de respuesta de las autoridades chinas sobre la estructura de gobierno, la evaluación de riesgos o ejemplos relacionados con préstamos específicos al sector de los BEV, la Comisión también tuvo que recurrir a los datos disponibles. Contrariamente a la alegación de las autoridades chinas, la Comisión no solo se refirió a investigaciones previas sino también a informes exhaustivos ([29]) publicados durante el período de investigación o poco tiempo después y que confirmaron las conclusiones extraídas en investigaciones previas. En cualquier caso, en lo que respecta a las conclusiones de investigaciones previas, la Comisión consideró que siguen siendo válidas y que las autoridades chinas no proporcionaron ningún elemento que contradijera dichas conclusiones. Sobre la base de todos estos elementos, la Comisión rechazó esta alegación y confirmó sus conclusiones.

([29]) Véanse las notas a pie de página n.º 156 y n.º 157 del Reglamento provisional.

(176) Por otro lado, en lo que respecta al supuesto análisis superficial de la propiedad, la Comisión se refirió a la información proporcionada por las autoridades chinas en el transcurso de la inspección *in situ*, en la que, supuestamente, no estaban en condiciones de proporcionar información sobre el accionista que poseía cerca del 90 % del capital desembolsado del Banco EXIM; a saber, Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. Según la información de que disponía la Comisión, basada en información públicamente disponible ([30]), dicha plataforma de inversión es propiedad de las autoridades chinas al 100 % a través de la administración estatal china de divisas. En este contexto, la Comisión también tuvo que recurrir a los datos disponibles para establecer sus conclusiones y «colmar las lagunas» derivadas de la falta de cooperación de las autoridades chinas. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(177) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no había analizado si el Gobierno había delegado facultades gubernamentales en las entidades en cuestión y se refirieron a la jurisprudencia de la OMC ([31]). En este sentido, la Comisión consideró que la jurisprudencia aplicable, en virtud de la cual «[l]a propiedad estatal, si bien no es un criterio decisivo, puede servir de prueba indicativa, junto con otros elementos, de la delegación de facultades gubernamentales», confirmó que había actuado de forma coherente con el marco jurídico aplicable al analizar la propiedad estatal y otros elementos tales como los indicios formales de control y el marco regulador.

(178) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas también indicaron que la capacidad de un gobierno para nombrar o contratar a funcionarios o personal en una entidad no basta para demostrar el control y que debe demostrarse si dichas «personas nombradas» actúan de forma independiente. Por otro lado, añadieron que las declaraciones de la Comisión de que «las autoridades chinas se basan en [un] marco normativo para ejercer control significativo sobre el funcionamiento del banco de propiedad estatal que cooperó, al conceder préstamos al sector de los BEV» y de que el Banco EXIM actúa «como determinan las autoridades chinas» carecen de pruebas justificativas.

(179) En relación con las alegaciones anteriores, la Comisión se refirió a los considerandos 426 y 427 del Reglamento provisional, que establecen que «el Estado nombra directamente a los directores del Banco EXIM. La junta de supervisores es nombrada por el Consejo de Estado» y que «el Comité del Partido del Banco EXIM desempeña un cometido central y eminentemente político para que dicho banco aplique las políticas del Estado y vele por el mayor desarrollo del Partido», así como que «la dirección del Partido está implicada en todos los aspectos del gobierno corporativo». En este estricto contexto, la Comisión consideró que los miembros de la dirección y la junta de supervisores nombrados o designados por el Estado reciben orden de ejercer acción de gobierno en consonancia con las políticas y los principales avances del Partido. Además, cabe señalar que la Comisión no solo se basó en la capacidad de las autoridades chinas para nombrar a miembros del personal de una entidad para demostrar que dichas autoridades ejercían control sobre los bancos comerciales de propiedad estatal.

(180) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no llevó a cabo ninguna evaluación entidad por entidad en relación con la gestión de las instituciones financieras distintas del Banco EXIM.

(181) En este sentido, la Comisión se refirió a los considerandos 431 a 433 del Reglamento provisional, que no se refieren exclusivamente al Banco EXIM sino a todas las instituciones financieras de propiedad estatal de China. Por este motivo, no se consideró necesario realizar una evaluación entidad por entidad. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(182) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas también añadieron que la Comisión no se puede basar en el artículo 34 de la Ley Bancaria para concluir que los bancos están obligados a actuar de determinada manera o que las autoridades chinas ejercen un control significativo sobre el Banco EXIM y que debe realizar una lectura más exhaustiva de la Ley Bancaria en su totalidad, y de los artículos 4, 5 y 41 de esta, que prohíbe a las autoridades chinas ejercer control alguno sobre las decisiones de los bancos y vela por que estos actúen de manera independiente.

([30]) https://www.caixinglobal.com/2018-12-14/china-sets-up-new-forex-reserve-investment-arm-101358989.html.
([31]) Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 310.

(183) Las autoridades chinas también se refirieron al artículo 15 de las Normas Generales sobre Préstamos, que establece que «con arreglo a la política del Estado, los departamentos pertinentes podrán subvencionar los intereses sobre los préstamos, con la intención de promover el crecimiento de determinadas industrias y el desarrollo económico de determinadas áreas» e indicaron que dicha disposición no demuestra un control significativo por parte del Gobierno ni el ejercicio de facultades gubernamentales.

(184) Las autoridades chinas señalaron además que la Decisión n.º 40 era más bien un documento orientativo y que su artículo 17 «obliga a los bancos a respetar los principios crediticios» y que el apoyo en forma de créditos se limita «únicamente a los proyectos de inversión que pertenezcan a la categoría fomentada», por lo que la Comisión tiene la obligación legal de demostrar que «dichos bonos» tienen que ver con los proyectos de inversión supuestamente fomentados.

(185) Las autoridades chinas también se refirieron a las Medidas Provisionales sobre la Administración de los Préstamos de Capital Circulante, tal y como indicó en su respuesta al cuestionario, y señalaron que la correspondiente aceptación de las solicitudes de préstamo, así como de la comprobación, el examen y la aprobación, no se refieren a ningún requisito relativo a la consideración de supuestas políticas industriales.

(186) Las autoridades chinas indicaron asimismo que la Comisión no se puede basar en los «objetivos generales» de las autoridades chinas (aludiendo al Plan de Acción Trienal de la Comisión de Regulación Bancaria y de Seguros de China para los años 2020 a 2022) y tiene la obligación de demostrar que alguna acción concreta del Gobierno da lugar al control de este sobre la entidad (organismo público) en cuestión y no se puede basar en que el hecho de que una institución financiera siga o cumpla la Ley del suelo equivalga a un control por parte del Estado.

(187) Las autoridades chinas indicaron además que la lectura que hizo la Comisión del informe anual de 2022 del Banco EXIM fue selectiva y que determinadas partes se sacaron de contexto y se refieren a consideraciones relativas a la estabilidad económica general del país que no están relacionadas con la promoción de la política industrial en virtud de la cual el Banco EXIM concedió financiación a varios sectores.

(188) En lo que respecta a la naturaleza y el efecto jurídico de los artículos 4, 5, 31 y 41 de la Ley Bancaria, el artículo 15 de las Normas Generales sobre Préstamos, el artículo 19 de la Decisión n.º 40, y las Medidas Provisionales sobre la Administración de los Préstamos de Capital Circulante, la Comisión se refirió a los considerandos 449 y 450 del Reglamento provisional en los que ya abordó estas alegaciones. En ausencia de nuevos elementos, se rechazaron las alegaciones anteriores.

(189) Las autoridades chinas también indicaron que la propiedad estatal no equivale al concepto de «organismo público» y que la capacidad del Gobierno de nombrar a funcionarios debe complementarse de modo que estas personas nombradas por el Gobierno no actúen de manera independiente. En este sentido, las autoridades chinas se refirieron al artículo 5 de los «Reglamentos provisionales de la junta de supervisores de las instituciones financieras clave de propiedad estatal» y señalaron que la junta de supervisores «no participará ni interferirá en la toma de decisiones empresariales ni en las actividades de gestión empresarial de la institución financiera de propiedad estatal» para destacar que no existe control institucional.

(190) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación y se refirió al considerando 178 del presente Reglamento en el que la Comisión consideró que los miembros de la dirección y la junta de supervisores nombrados o designados por el Estado reciben orden de ejercer acción de gobierno en consonancia con las políticas y los principales avances del Partido. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(191) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que el nombramiento de la dirección y la junta de supervisores del Banco EXIM por el Estado no implicaba que dichas personas recibieran orden de ejercer acción de gobierno en consonancia con las políticas y los principales avances del Partido. Las autoridades chinas alegaron también que la Comisión había ignorado las pruebas registradas que supuestamente demostraban que a las instituciones financieras y a los miembros de su dirección se les exige que actúen de manera independiente. En la misma línea, las autoridades chinas argumentaron que las pruebas registradas demostraban que la ley establece que la junta de supervisores no interferirá en la toma de decisiones de las instituciones financieras de propiedad estatal.

(192) A este respecto, la Comisión se refirió al considerando 178 del presente Reglamento en el que la Comisión consideró que los miembros de la dirección y la junta de supervisores nombrados o designados por el Estado reciben orden de ejercer acción de gobierno en consonancia con las políticas y los principales avances del Partido. Además, la Comisión también consideró que los supervisores ejercerían acción de gobierno en consonancia con las políticas y los principales avances del Partido en el marco de sus funciones y responsabilidades. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(193) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas también indicaron que el Plan de Desarrollo de la Industria de los Vehículos Propulsados con Energías Alternativas 2012-2020 («el plan de 2012-2020») no establece ningún importe de financiación que deba concederse a los sectores en cuestión y que no estaba en vigor durante el período de investigación.

(194) La Comisión consideró irrelevante el hecho de que el plan no establezca ningún importe de la financiación. La Comisión también señaló que el plan de 2012-2020 es el antecesor del Plan de Desarrollo de la Industria de los Vehículos Propulsados con Energías Alternativas (2021-2035) subsiguiente y que ambos planes guardan relación con el sector en el que se incluye el producto investigado. En cualquier caso, como puede verse en la sección 3.2 del Reglamento provisional, el plan de 2012-2020 no es el único que prevé la concesión de financiación preferente a industrias fomentadas como la industria de los BEV.

(195) Las autoridades chinas también indicaron que la Comisión solamente señaló determinados elementos de la Comunicación del Ministerio de Finanzas sobre el método de evaluación de los resultados de los bancos comerciales, publicada el 15 de diciembre de 2020, e ignoró que dicha Comunicación también se refiere a aspectos tales como: «aprovechar el papel decisivo del mecanismo de mercado en lo que respecta a la asignación de recursos» para respaldar su alegación de que las instituciones financieras no están obligadas a prestar atención a las consideraciones de política industrial, con la excepción de las consideraciones comerciales (orientadas al mercado).

(196) Sobre esta base, las autoridades chinas concluyeron que la Comisión no había demostrado que «el marco normativo no dejaba ningún margen de maniobra a los directivos y supervisores del banco en cuanto a la conveniencia de aplicar o no aplicar dicho marco con respecto a los productores exportadores incluidos en la muestra, colocando así a la dirección de dicho banco en una posición de dependencia».

(197) En caso de que la Comisión siguiera llegando a la conclusión de que las instituciones financieras son efectivamente organismos públicos, las autoridades chinas sostuvieron que la Comisión no había establecido qué función gubernamental (en su caso) ejercían.

(198) En ese mismo contexto, las autoridades chinas alegaron que no existen préstamos oficiales y que no existe ninguna interferencia de las autoridades chinas en el proceso de concesión de préstamos, por lo que los bancos operan de manera independiente y sobre la base de unos principios orientados al mercado. Las autoridades chinas también reiteraron sus alegaciones por las que rechazaron la confirmación de la Comisión de que los bancos comerciales de propiedad estatal son organismos públicos.

(199) Además, las autoridades chinas se refirieron a las conclusiones de la Comisión de que los productores de BEV recibieron préstamos a «tipos de interés inferiores o próximos al tipo preferente de préstamo» (véase el considerando 486 del Reglamento provisional) y argumentaron que dicho tipo se basa en realidad en bancos que cotizan sobre la base de los tipos de interés de los préstamos aplicados efectivamente para los clientes de máxima calidad teniendo en cuenta el coste de los fondos, la oferta y la demanda del mercado, las primas de riesgo y otros factores.

(200) La Comisión consideró que había establecido qué funciones gubernamentales ejercían los bancos comerciales de propiedad estatal; a saber, conceder financiación preferente a un sector fomentado; a saber, el sector de los BEV en consonancia con los planes nacionales aplicables tal y como se define en la sección 3.2 del Reglamento provisional. Además, ante la falta de cooperación de ningún banco, con la excepción de la cooperación parcial del Banco EXIM, la Comisión no estaba en condiciones de verificar las alegaciones presentadas por las autoridades chinas en relación con elementos importantes tales como la evaluación de la solvencia crediticia.

(201) Por el contrario, tal y como se expone en el considerando 453 del Reglamento provisional, la Comisión constató que los tres grupos de productores exportadores incluidos en la muestra se habían beneficiado de préstamos a tipos de interés inferiores o próximos al tipo preferente de préstamo, un tipo supuestamente disponible para los clientes de máxima calidad, teniendo en cuenta el coste de los fondos, la oferta y la demanda del mercado, las primas de riesgo y otros factores ([32]). El hecho de que los tres productores incluidos en la muestra se beneficiaran de tipos aún más bajos que los disponibles para los clientes de «máxima calidad» confirmó que la existencia de un marco normativo en el que las instituciones financieras no operan de manera independiente, sino que reciben órdenes de aplicar políticas nacionales mediante la concesión de financiación preferente a la industria de los BEV tal y como se describe en el considerando 455 del Reglamento provisional. Sobre esta base, se rechazaron las alegaciones anteriores.

(202) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión había seleccionado a su conveniencia información de diversos documentos para justificar su opinión de que las autoridades chinas habían creado un marco normativo con el fin de ejercer un control significativo sobre las instituciones financieras. Las autoridades chinas argumentaron que, al abordar la alegación de las autoridades chinas, la Comisión se había limitado a reiterar los argumentos de estas últimas, pero había ignorado las pruebas registradas.

(203) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Básicamente, la Comisión consideró que había abordado las alegaciones de las autoridades chinas y no había «seleccionado a su conveniencia» información para justificar su conclusión relativa al marco normativo sino que había basado dicha conclusión en un análisis exhaustivo de los elementos registrados que proceden de los documentos pertenecientes al marco jurídico en el que operan las instituciones financieras, documentos de políticas nacionales y sectoriales, información recogida de los productores de BEV que cooperaron, conclusiones de antiguas investigaciones y datos disponibles, habida cuenta de la falta de cooperación por parte de los bancos chinos. Ante la falta de cooperación de las instituciones financieras chinas después de que las autoridades chinas no enviaran el cuestionario *ad hoc* a las instituciones financieras en cuestión, la Comisión no pudo confirmar las supuestas «pruebas registradas» presentadas por las autoridades chinas. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(204) Tras la comunicación provisional, la CAAM argumentó que los bancos comerciales no pueden considerarse instituciones públicas, ya que los bancos llevan a cabo operaciones orientadas al mercado con el propósito de obtener beneficios, y que las empresas automovilísticas realizan operaciones de financiación a través de dichos bancos comerciales de conformidad con los mecanismos del mercado.

(205) Tal y como se describe en la sección 3.5.1.1 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que las instituciones financieras de propiedad estatal son organismos públicos en el sentido del artículo 2, letra b), leído conjuntamente con el artículo 3, punto 1, letra a), inciso i), del Reglamento de base, y que, en cualquier caso, se considera que las autoridades chinas les encomiendan u ordenan que lleven a cabo funciones que normalmente corresponden a los poderes públicos en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso iv), de dicho Reglamento. En la sección 3.5.1.9 del Reglamento provisional, la Comisión llegó a la conclusión de que las instituciones financieras privadas también reciben encomiendas y órdenes del Gobierno. Por otro lado, ni las constataciones de esta investigación ni las de anteriores investigaciones de la Comisión ([33]) relativas a las mismas instituciones financieras respaldaban la afirmación de que los bancos operan de acuerdo con mecanismos de mercado y no tienen en cuenta los planes y políticas gubernamentales en sus decisiones de concesión de préstamos. Así pues, se rechazó la alegación.

(206) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 409 a 467 del Reglamento provisional.

([32]) Véase t24.006247, observaciones de las autoridades chinas a la comunicación provisional, apartado 92.

([33]) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/969 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/649, por el que se impone un derecho antidumping definitivo a las importaciones de determinados productos planos laminados en caliente de hierro, de acero sin alear o de los demás aceros aleados, originarios de la República Popular China (DO L 146 de 9.6.2017, p. 17); Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690.

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

(207) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas indicaron que la Comisión se había basado en los mismos elementos para demostrar que las instituciones financieras recibieron encomienda u orden de las autoridades chinas y rechazaron dicha conclusión. Se refirieron a la jurisprudencia de la OMC para alegar que los análisis de encomienda/orden y de organismo público difieren y que la noción de delegación (en lo referente a encomendar) o de mando (en lo referente a ordenar) deben adoptar la forma de un acto afirmativo ([34]). También señalaron que la encomienda y la orden: i) no pueden ser una consecuencia de la regulación gubernamental; ii) implican una función más activa que los meros actos de aliento; y iii) deben demostrarse con pruebas de que un gobierno «asigna responsabilidad» en el caso de encomendar o «ejerce su autoridad sobre una entidad privada para efectuar una contribución financiera» en el contexto de ordenar ([35]). En este sentido, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había detectado ninguna «función que suele ser propia del Gobierno» que se encomendara/ordenara realizar a las instituciones financieras. Además, las autoridades chinas señalaron a la evaluación de si (y cómo) las autoridades chinas «[asignaron] responsabilidad a una entidad privada —o ejercieron su autoridad sobre una entidad privada— para efectuar una contribución financiera» y la ausencia de un «vínculo demostrable» entre las autoridades chinas y la conducta de los operadores privados. Las autoridades chinas también indicaron que la Comisión no había realizado una evaluación entidad por entidad de la encomienda o la orden para las instituciones financieras.

(208) En este sentido, la Comisión consideró que los elementos que permiten concluir que los bancos de propiedad estatal eran organismos públicos también garantizaban la existencia de encomienda y orden en el ámbito de las instituciones financieras privadas. En particular, tal y como se explica en los considerandos 471 a 473 del Reglamento provisional, la Comisión estableció la existencia de un marco normativo que era aplicable a todas las instituciones financieras de China, tanto de propiedad privada como estatal, y que dio lugar a unas condiciones similares. Dichas conclusiones también se ajustan a las extraídas en investigaciones anteriores.

(209) En lo que respecta a la evaluación entidad por entidad, la Comisión recordó que no recibió ninguna respuesta al cuestionario de instituciones financieras privadas, por lo que tuvo que recurrir a los datos disponibles.

(210) Las autoridades chinas también indicaron que el hecho de que se aplicaran condiciones similares a los contratos de préstamo con instituciones financieras privadas que con instituciones financieras de propiedad estatal demuestra que el mercado es competitivo y que todos los bancos reciben el mismo trato.

(211) La Comisión recordó que, ante la falta de cooperación de los bancos, tanto de propiedad privada como estatal, tuvo que basarse en los datos disponibles. El hecho de que existiera un solapamiento de los tipos demuestra que los bancos privados también concedieron préstamos por debajo de las condiciones de mercado, y no lo contrario.

(212) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron su alegación de que la conclusión de la Comisión relativa a las condiciones de préstamo similares expuesta en el considerando 472 del Reglamento provisional era errónea, ya que los datos demostraban en realidad que el mercado financiero chino era totalmente competitivo.

(213) La Comisión confirmó su evaluación y consideró que la existencia de unas condiciones similares demuestra en realidad que los bancos comerciales chinos de propiedad estatal y las instituciones financieras privadas operan en el mismo marco normativo y reciben orden o encomienda de conceder financiación preferente a la industria de los BEV, que pertenece a un sector fomentado. En todo caso, ante la falta de cooperación de las instituciones financieras con la excepción del Banco EXIM, que solo cooperó parcialmente, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles, que confirman la evaluación de la Comisión, mientras que las autoridades chinas no presentaron pruebas justificativas que apuntaran a lo contrario que pudieran ser verificadas en el marco de la presente investigación. Por tanto, se rechazó esta alegación.

([34]) Informe del Grupo Especial, «Corea — Embarcaciones comerciales», apartados 7.368 a 7.370.

([35]) Informe del Grupo Especial, «Estados Unidos — Medidas compensatorias (China)», apartados 7.396 a 7.402.

(214) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no cumplió la norma jurídica relativa a la encomienda/orden, y no demostró que las autoridades chinas hubiesen asignado responsabilidad a instituciones financieras privadas, ni ejercido su autoridad sobre instituciones financieras privadas, para conceder financiación a los productores de BEV. En particular, argumentaron que la conclusión de la Comisión sobre la existencia de un marco normativo se basa en información seleccionada a su conveniencia y no en la totalidad de las pruebas registradas. También argumentaron que, además de su evaluación de organismo público basada en la naturaleza de una entidad y de su relación con un gobierno, la Comisión también debería haber demostrado un vínculo entre el comportamiento de la entidad privada y el gobierno ([36]).

(215) La Comisión se refirió al considerando 203 del presente Reglamento en el que ya abordó la alegación relativa a la supuesta «selección a conveniencia» con respecto al marco normativo. En lo que respecta al vínculo entre el comportamiento de la entidad privada y el gobierno, la Comisión se refirió a la existencia de un marco normativo aplicable a los bancos comerciales chinos de propiedad estatal descrito en el considerando 445 del Reglamento provisional, que también se aplica a los bancos privados (véase el considerando 208 del presente Reglamento). Mediante la existencia de dicho marco, a las instituciones financieras privadas se les encomienda u ordena que sigan un comportamiento determinado; a saber, conceder financiación preferente a la industria de los BEV. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(216) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 467 a 473 del Reglamento provisional.

3.5.1.3. Calificaciones crediticias

(217) Tras las comunicaciones provisional y definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la información utilizada por la Comisión para descartar las calificaciones crediticias chinas estaba obsoleta y no tenía en cuenta la evolución reciente del mercado chino de las calificaciones crediticias. De hecho, China promulgó nuevas reglamentaciones para regular el mercado, como las Medidas Administrativas para la Actividad de la Calificación Crediticia relativa al Mercado de Valores en 2021. China también ha abierto activamente su mercado de calificaciones crediticias a agencias extranjeras y ha dispensado un trato nacional conforme con las normas y regulaciones vigentes de las autoridades administrativas y de gestión empresarial de la industria de la calificación crediticia. Tanto S&P Global Ratings Inc. como Fitch Ratings han operado en China. Por tanto, la Comisión no podía considerar que el mercado chino de la calificación crediticia estuviera cerrado o distorsionado.

(218) La Comisión no niega que determinadas agencias extranjeras estén operando en el mercado chino. Sin embargo, las autoridades chinas no tuvieron en cuenta las pruebas aportadas por la Comisión en los considerandos 474, 475 y 477 del Reglamento provisional, que demuestran que dichas agencias extranjeras tan solo representan una pequeña fracción de las calificaciones llevadas a cabo en el mercado chino de la calificación crediticia, que siguen las mismas escalas de calificación que las agencias chinas y que aplican un incremento a sus calificaciones en términos de la importancia estratégica de las empresas para las autoridades chinas y de las garantías estatales implícitas.

(219) En lo que respecta al carácter obsoleto de las pruebas aportadas por la Comisión, la Comisión señaló que las autoridades chinas eligieron selectivamente los elementos de prueba más antiguos aportados por la Comisión e ignoraron varias referencias de los años 2021 y 2022 utilizadas en los considerandos 474, 478 y 479 del Reglamento provisional, así como la referencia al documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China, que se publicó en abril de 2024. Estas referencias demuestran claramente que la situación del mercado chino de la calificación crediticia no había experimentado cambios significativos durante el período de investigación. Por tanto, se rechazaron estas alegaciones.

Grupo BYD

(220) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD indicó que el análisis de la evaluación de la calificación crediticia llevado a cabo por la Comisión no aportó pruebas de los motivos por los que se había rebajado al Grupo BYD a una calificación B. Esta alegación se reiteró tras la comunicación definitiva.

([36]) Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Medidas compensatorias (China)» (artículo 21.5 — China), apartado 5.103.

(221) La Comisión señaló que debido a que las instituciones financieras acreedoras chinas no presentaron ninguna evaluación de la solvencia, tal y como se indica en el considerando 492 del Reglamento provisional, llevó a cabo una evaluación de la calificación crediticia del Grupo BYD en los considerandos 495 a 498 del Reglamento provisional.

(222) Al igual que en asuntos anteriores, la Comisión rebajó la calificación AAA china a una calificación BB teniendo en cuenta las circunstancias reales de cada grupo. Sin embargo, dicha calificación implica un nivel de deuda relativamente bajo. Como se demostró en el considerando 498 del Reglamento provisional, el Grupo BYD tenía una relación deuda-capital muy elevada de 0,78 sobre la base de las cuentas consolidadas del Grupo BYD y BYD Finance. Dado que un nivel de deuda de casi el 80 % no puede considerarse bajo, se rebajó la calificación crediticia a B. El cálculo de la ratio mencionado en los considerandos 495 a 498 del Reglamento provisional era parte del documento de comunicación definitiva.

(223) Las autoridades chinas también impugnaron la rebaja de BYD a B. La alegación se rechazó porque las autoridades chinas compararon la calificación de un bono determinado emitido por el Grupo BYD y determinadas empresas individuales. La información proporcionada por las autoridades chinas no es comparable. Que una empresa haya emitido un bono determinado no implica que la calificación de dicho bono también sea aplicable al Grupo BYD como tal. Por tanto, se rechazó la alegación.

(224) Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD solicitó que se le remitieran los criterios o el método utilizados para clasificar al Grupo BYD como una empresa con calificación B argumentando que deben existir unas normas estándar reconocidas internacionalmente o generalmente aceptadas para establecer las distintas calificaciones que utiliza la Comisión. También argumentó que la metodología utilizada por la Comisión debería haber formado parte de los hechos esenciales que no se han divulgado.

(225) La Comisión señaló que no existen unos criterios concretos reconocidos internacionalmente para establecer las distintas calificaciones. Cada agencia de calificación tiene su propia metodología específica, que no se divulga públicamente. No obstante, las agencias sí siguen determinados principios generales, tal y como destaca S&P en su guía sobre los aspectos esenciales de la calificación crediticia: «Para formarse una opinión acerca del riesgo crediticio, las agencias de calificación recurren habitualmente a analistas o modelos matemáticos, o a una combinación de ambos. […] Un reducido número de agencias de calificación crediticia se centra casi exclusivamente en datos cuantitativos, que incorporan a un modelo matemático. […] Para calificar a una sociedad o un municipio, generalmente, las agencias que utilizan el enfoque basado en analistas asignan a un analista, a menudo junto con un equipo de especialistas, para que asuma el liderazgo en la evaluación de la solvencia de la entidad. Normalmente, los analistas obtienen la información de informes publicados, así como de entrevistas y conversaciones con el órgano de dirección del emisor. Utilizan dicha información y aplican sus criterios analíticos para evaluar la situación financiera de la entidad, su rendimiento operativo, sus políticas y sus estrategias de gestión de riesgos ([37])».

(226) En ese mismo documento se destaca que «el análisis crediticio de una sociedad emisora suele tener en cuenta numerosos factores financieros y de otra índole, como indicadores clave del rendimiento, influencias económicas, normativas y geopolíticas, atributos de gestión y gobernanza empresarial, y posición competitiva ([38])».

(227) La Comisión aplicó los mismos principios que las agencias de calificación crediticia, tal y como se señala en los dos considerandos anteriores, para formarse una opinión acerca de las empresas incluidas en la muestra. De hecho, por un lado, la Comisión calculó e interpretó una serie de indicadores financieros correspondientes a cada grupo de empresas incluido en la muestra. Como se indica en el considerando 222 anterior, dichas ratios formaron parte del documento de comunicación definitiva. Por otro lado, la Comisión utilizó toda la información presentada por las empresas durante el proceso de investigación, como los estados financieros, folletos sobre bonos, detalles facilitados sobre las operaciones de financiación, así como sobre la situación del mercado en su conjunto con el fin de hacer una valoración analítica de la situación financiera concreta de cada empresa, pero también de las condiciones económicas, normativas y generales del mercado en el que operan.

([37]) guide_to_credit_rating_essentials_digital.pdf (spglobal.com) [«Guía sobre los aspectos esenciales de la calificación crediticia», documento en inglés], consultada el 10 de septiembre de 2024, p. 7.

([38]) Ídem, p. 10.

(228) A este respecto, la Comisión tuvo en cuenta el contexto en el que operan las empresas, además de la situación financiera concreta de BYD. La Comisión observó que las empresas de BEV operan en un entorno de mercado con una proporción de capital muy alta y muy volátil, sujeto a rápidos cambios tecnológicos e innovaciones, con una competencia feroz entre los operadores chinos, y en el que las empresas tienen que invertir constantemente y adaptarse a las circunstancias cambiantes del mercado. En resumen, es un entorno muy similar al de las empresas emergentes para los nuevos productos, que suele conllevar mayores riesgos generales y, por tanto, redundaría en unas calificaciones crediticias generales inferiores para las empresas que operan en dicho mercado.

(229) Por último, la Comisión señala que, de acuerdo con S&P, una calificación de B corresponde a una situación en la que una empresa es «[m]ás vulnerable a condiciones económicas, financieras y del negocio adversas, pero actualmente tiene capacidad para cumplir sus obligaciones financieras ([39])». En vista de las ratios financieras concretas calculadas para BYD, sumadas a los riesgos del entorno de mercado en el que opera, la Comisión mantiene su postura con respecto a la calificación crediticia de BYD. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

Grupo Geely

(230) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely argumentó que había sido injustamente sancionado con la rebaja de su calificación crediticia de AAA a B.

(231) La Comisión señaló que debido a que las instituciones financieras acreedoras chinas no presentaron ninguna evaluación de la solvencia, tal y como se indica en el considerando 518 del Reglamento provisional, llevó a cabo una evaluación de la calificación crediticia del Grupo Geely en los considerandos 506 a 517 del Reglamento provisional.

(232) La Comisión analizó ratios de liquidez a corto plazo concretas, en particular, el coeficiente de solvencia medio, la ratio de liquidez inmediata y el coeficiente de caja. La evaluación indicó que el Grupo se enfrentaba a retos de liquidez a corto plazo, que dieron lugar a un perfil de deudor de riesgo. Además, la Comisión analizó deudas a largo plazo utilizando ratios como la tasa de endeudamiento y la relación deuda-capital y llegó a la conclusión de que el grupo financia su actividad fundamentalmente mediante deuda.

(233) Teniendo en cuenta los problemas de liquidez a corto plazo detectados y la dependencia del grupo en la financiación mediante deuda, la Comisión concluyó que la calificación crediticia AAA concedida al Grupo era injustificada y debía ser BB.

(234) Además, en los considerandos 510 a 512 del Reglamento provisional, la Comisión señaló riesgos adicionales asociados al Grupo Geely. Algunos de dichos riesgos eran la emisión de obligaciones con fines de reestructuración de la deuda, la contratación de préstamos específicamente para amortizar otros ya existentes, y un acuerdo de conversión de deuda en capital social.

(235) Para tener en cuenta el aumento de la exposición al riesgo para los bancos, debido, en particular, a problemas de liquidez y a retos de financiación tanto a corto como a largo plazo, la Comisión rebajó la calificación del riesgo en un grado y optó por utilizar obligaciones societarias con la calificación B (en lugar de BB) como base para determinar una referencia basada en el mercado. Por ello, la alegación fue rechazada.

(236) Las autoridades chinas también impugnaron la rebaja del Grupo Geely a una calificación B. La Comisión señaló que las autoridades chinas solo facilitaron una referencia web con una calificación crediticia para respaldar su argumento, de la que no era posible determinar si se refería a determinadas empresas individuales o al grupo en su conjunto. En la información facilitada no se aclaraba a qué período se refería la calificación. Por otro lado, la calificación que figuraba en el sitio web para Geely era BBB, con una perspectiva negativa. Esta información indica una distorsión de la calificación crediticia en China, donde el grupo recibió una calificación AAA, y no es muy distinta a la calificación BB estándar utilizada por la Comisión. Ante la falta de información y los argumentos no fundamentados, la Comisión rechazó la alegación.

([39]) Ídem, p. 9.

(237) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely argumentó que la Comisión no tuvo en consideración el hecho de que S&P concedió una calificación crediticia de AAA a una de las empresas del Grupo, Genius Auto Finance Co. Ltd («GAF»). La Comisión señaló que la calificación crediticia a la que se refería el Grupo se concedió al administrador de bonos de titulización de activos, en concreto Shanghai International Trust Co. Ltd., pero no a GAF (el proveedor de servicios de bonos de titulización de activos garantizados por préstamos hipotecarios). Por tanto, se rechazó este argumento.

Grupo SAIC

(238) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC argumentó que había sido sancionado injustamente, en primer lugar, con la rebaja de su calificación crediticia de AAA a B y, en segundo lugar, con la aplicación del diferencial al tipo de referencia de préstamo del Banco Popular de China («BPC») [o al tipo preferente de préstamo anunciado por el Centro Nacional de Financiación Interbancaria («NIFC»)] en la fecha en que se concedió el préstamo y durante la duración del préstamo en cuestión, en lugar de al tipo que era aplicable al Grupo SAIC.

(239) En ausencia de una evaluación de la solvencia por parte de las instituciones financieras acreedoras chinas, tal y como se indica en el considerando 518 del Reglamento provisional, la Comisión evaluó la calificación crediticia del Grupo SAIC en los considerandos 519 a 527 del Reglamento provisional. En dichos considerandos evaluó, en primer lugar, determinadas ratios relativas a la rentabilidad, el coeficiente de solvencia medio, la ratio de liquidez inmediata, el coeficiente de caja, la tasa de endeudamiento y la relación deuda-capital y consideró que dichas ratios no justificaban la supuesta calificación AAA mencionada en el considerando 238 del presente Reglamento y en el considerando 524 del Reglamento provisional, sino una calificación BB. Por otro lado, como se señala en los considerandos 522 y 523, determinados productores exportadores de BEV del Grupo SAIC tuvieron que recurrir a la conversión de deuda en capital social o inyecciones de capital para garantizar la continuación sostenible de sus operaciones. Además, la Comisión también había observado que el grupo había contratado préstamos con el objetivo específico de amortizar préstamos existentes. Sobre esta base, la Comisión decidió rebajar la calificación del Grupo SAIC de BB a B con el fin de reflejar los riesgos adicionales relacionados con sus problemas financieros y de liquidez.

(240) Por otro lado, la Comisión no consideró que el Grupo SAIC hubiera sido sancionado injustamente. Con el fin de evaluar el nivel de la subvención que recibió, la Comisión comparó los intereses que debía pagar durante el período de investigación según lo notificado por el Grupo SAIC con el interés que debería haberse pagado en un mercado no distorsionado si se hubiera aplicado una calificación crediticia no distorsionada.

(241) En este sentido, utilizó el tipo preferente de préstamo, es decir, el tipo de referencia formado por los principales bancos chinos que cotizan los tipos de préstamo reales aplicados para los clientes de máxima calidad, teniendo en cuenta el coste de los fondos, la oferta y la demanda del mercado, las primas de riesgo y otros factores ([40]). Teniendo en cuenta que el Grupo SAIC se benefició de unos tipos más favorables que el tipo medio ofrecido a los clientes de máxima calidad utilizado para la formación del tipo preferente de préstamo, la Comisión consideró que la base de una referencia no distorsionada debe fijarse, como mínimo, a nivel del tipo preferente de préstamo. En un segundo paso, con el fin de reflejar la solvencia crediticia del Grupo SAIC, se aplicó un diferencial basado en la diferencia entre las calificaciones crediticias AA y B, tal y como se explicó en el considerando 504 del Reglamento provisional.

(242) Las autoridades chinas también impugnaron la rebaja del Grupo SAIC a la calificación B. La Comisión señaló que, para justificar este argumento, las autoridades chinas proporcionaron una referencia web con una calificación crediticia de un importante productor latinoamericano de confitería y galletas. La Comisión no vio la conexión entre los bombones argentinos y la industria de BEV chinos. Por consiguiente, la Comisión rechazó este argumento.

(243) Por tanto, se rechazó esta alegación. En ausencia de otras alegaciones al respecto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 474 a 481 y 491 a 527 del Reglamento provisional.

([40]) Véase t24.006247, observaciones de las autoridades chinas a la comunicación provisional, apartado 92.

3.5.2. *Financiación preferente: préstamos*

3.5.2.1. Tipos de préstamos

Grupo SAIC

a) Préstamos en divisas extranjeras

(244) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC indicó que el importe del beneficio generado por los préstamos en divisas extranjeras no debería haberse asignado tan solo sobre la base del volumen de negocios de exportación del producto investigado, sino del volumen total de negocios de exportación. Tras la comunicación definitiva, SAIC formuló argumentos adicionales y alegó que la Comisión poseía suficiente información verificada registrada acerca del volumen de negocios de exportación procedente de las ventas a la Unión y fuera de ella. También señaló que los contratos de préstamo no especifican el objeto o el uso de dichos préstamos. En lugar de ello, dichos contratos indicaban que se referían a capital circulante únicamente. Por tanto, dichos préstamos en divisas extranjeras deberían haberse tratado como los préstamos en CNY y haberse asignado sobre el volumen total de negocios del grupo.

(245) La Comisión aceptó la alegación relativa a la asignación del importe del beneficio generado por los préstamos en divisas extranjeras y revisó el cálculo en consecuencia. En ausencia de transacciones en divisas extranjeras relacionadas con otros elementos distintos de las ventas de productos acabados, la Comisión consideró que los préstamos en divisas extranjeras tenían que ver exclusivamente con las actividades de venta de exportación.

b) Préstamos en CNY

(246) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC indicó que deberían haberse suprimido una serie de préstamos interempresariales en CNY del cálculo de la subvención. En consecuencia, el Grupo SAIC sugirió un método de cálculo modificado en relación con el importe de la subvención.

(247) Dicha alegación se aceptó parcialmente en la medida en que la Comisión dispuso de pruebas justificativas. Las pruebas justificativas relativas a los pasivos no corrientes con vencimiento en un año de una empresa del Grupo SAIC que aportó este último como parte de sus observaciones también llevaron a la detección de financiación preferente en forma de obligaciones de la que la Comisión no tenía ningún conocimiento previo. El cálculo del importe de la subvención se revisó en consecuencia.

c) Préstamos interbancarios

(248) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC indicó que un préstamo interbancario de una empresa del Grupo SAIC era sustancialmente diferente de un préstamo y, por tanto, no debía haberse tratado como tal. No obstante, si, con todo, la Comisión tratase dicho préstamo interbancario como análogo a un préstamo, el tipo de interés de referencia aplicable debería ser el correspondiente a los préstamos a corto plazo con una duración de tres meses a partir del mes de diciembre de 2022 (es decir, el 3,65 %), dado que la duración de los préstamos interbancarios para empresas de financiación de automóviles se limitó legalmente a tres meses.

(249) La Comisión rechazó la alegación del Grupo SAIC y considera que el acceso de la empresa a préstamos interbancarios dentro del Grupo SAIC a unos tipos excepcionalmente bajos constituye financiación preferente. Por tanto, la Comisión consideró este préstamo interbancario análogo a un préstamo. Ante la falta de cualquier información del Grupo SAIC sobre el préstamo interbancario o la posible existencia de otros préstamos similares, la Comisión sigue basándose en los datos disponibles para evaluar el beneficio relacionado con estos préstamos interbancarios.

(250) En ausencia de otras observaciones sobre los tipos de préstamos, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 482 a 485 del Reglamento provisional.

3.5.2.2. Especificidad

(251) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había llevado a cabo un análisis de especificidad adecuado de los diversos supuestos programas de financiación preferente que demostrase que existe una limitación «inequívoca» y «clara» del acceso a la supuesta subvención en cuestión, una limitación que «expres[a] de forma definida todo lo que se pretende; que no dej[a] nada simplemente implícito o sugerido» ([41]).

(252) Las autoridades chinas también añadieron que la Comisión no especificó en ningún caso qué parte de los documentos en cuestión obliga a la concesión explícita de financiación preferente a los productores de BEV.

(253) Las autoridades chinas también indicaron que la Comisión no había demostrado ninguna limitación explícita de los supuestos préstamos preferenciales a determinadas empresas o sectores debido a que los préstamos preferenciales no se dirigían a un grupo suficientemente limitado en el sentido de que la supuesta subvención no estaba limitada únicamente a la industria de los BEV sino a las denominadas industrias «fomentadas».

(254) Como se demuestra en el considerando 486 del Reglamento provisional, existen varios documentos jurídicos, que se refieren específicamente a las empresas del sector de los BEV, en los que se dan órdenes a las instituciones financieras para que concedan préstamos a la industria de los BEV a tipos preferentes. De conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento de base, no es necesario que la subvención se limite tan solo a la industria de los BEV para que se considere específica, sino que basta con que se limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas. El grupo de empresas fomentadas se considera de explícito carácter limitado. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(255) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron que la Comisión no había justificado su determinación relativa a la especificidad sobre la base de pruebas concluyentes y que se había basado en documentos que «supuestamente» demuestran que las instituciones financieras «solo conceden financiación preferente a un número reducido de industrias o empresas que se ajustan a las correspondientes políticas de las autoridades chinas». Más concretamente, argumentó que las industrias fomentadas en su conjunto no constituyen un segmento suficientemente discreto de la economía para constituir «determinadas empresas» en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base y del artículo 2.1, letra a), del Acuerdo SMC. En particular, las autoridades chinas argumentaron que la variedad de las denominadas industrias «fomentadas» hace que las supuestas subvenciones estén ampliamente disponibles en toda la economía china, de modo que no puede considerarse, desde un punto de vista lógico, que sean explícitamente específicas. Las autoridades chinas también argumentaron que la Comisión no había demostrado que dicha especificidad era «inequívoca» y «clara» ([42]) y que los documentos en los que se había basado la Comisión (véase el considerando 254 del presente Reglamento) eran irrelevantes para la industria de los BEV o no vinculantes.

(256) La Comisión consideró que el conjunto de documentos mencionados en el considerando 486 del Reglamento provisional, como el artículo 15 de las Normas generales sobre préstamos (aplicadas por el Banco Popular de China) y el artículo 34 de la Ley Bancaria constituían pruebas concluyentes que demostraban, de una manera inequívoca y clara, que la concesión de financiación preferente era específica de la industria de los BEV. Por otro lado, como ya se ha explicado en los considerandos 253 y 254 del presente Reglamento, la Comisión consideró que los documentos en los que se basó limitaban explícitamente este programa a determinadas empresas y no es un programa que esté disponible en toda la economía china. De hecho, la Comisión observó que la industria de los BEV es una industria fomentada y que dicha condición no está disponible generalmente, en el sentido de que está limitada a un número restringido de industrias que figuran en un catálogo específico, tal y como se explica en el considerando 711 del Reglamento provisional. Por otro lado, la industria de los BEV también es un sector para el que se diseñaron planes plurianuales nacionales o subnacionales específicos, lo que indica claramente que no es cualquier industria sino una industria que, a juicio de las autoridades chinas, tiene derecho a recibir un trato preferente y que dicha condición irá asociada a determinadas políticas preferenciales tal y como se explica en los varios documentos de políticas mencionados en la sección 3.2 del Reglamento provisional. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

([41]) Informe del Grupo Especial, «CE y determinados Estados miembros — Grandes aeronaves civiles», apartado 7.919.
([42]) Informe del Grupo Especial, «CE y determinados Estados miembros — Grandes aeronaves civiles», apartado 7.919.

(257) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también se refirieron al hecho de que la Comisión había solicitado a las autoridades chinas que reenviaran los cuestionarios a las instituciones financieras pertinentes y alegaron que la recopilación de información debe llevarla a cabo la autoridad investigadora y que la carga no debe trasladarse a las partes que responden. Además, las autoridades chinas argumentaron que no puede presumirse que una empresa se ha beneficiado de una ventaja «basándose en una mera presunción negativa, fundada en la inexistencia de información que permita llegar a la conclusión contraria, a falta de otros datos que puedan acreditar positivamente la existencia de una ventaja de este tipo».

(258) Como se explica en el considerando 129 del presente Reglamento, la Comisión solicitó a las autoridades chinas que, por razones de conveniencia administrativa y buena administración, reenviaran a todas las instituciones financieras pertinentes una serie de cuestionarios específicos que había preparado la Comisión con el fin de obtener la información de un modo más eficaz. Dicha petición no puede equivaler, en modo alguno, a trasladar la responsabilidad de recopilación de información. Al no cooperar, las autoridades chinas no permitieron que la Comisión evaluara documentos adicionales que supuestamente habrían demostrado la ausencia de especificidad, que no es el caso, de modo que la Comisión tuvo que basarse en la información del expediente que respaldaba sus conclusiones. Dicho razonamiento jurídico no equivale a una presunción negativa porque la Comisión se basó en elementos registrados ante la negativa de las autoridades chinas de cooperar, lo que contrasta con su conducta en investigaciones anteriores, en las que las instituciones financieras cooperaron y permitieron a la Comisión proceder con sus labores de investigación, recopilar y verificar la información que consideró necesaria en lo que respecta a la industria de los BEV y los productos incluidos en la muestra en particular. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(259) Las autoridades chinas también argumentaron que la Comisión debería haber evaluado la especificidad de cada supuesto programa o instrumento que sometió a medidas compensatorias y que la Comisión no puede establecer que las distintas formas de financiación son específicas porque las partes interesadas no han aportado pruebas que demuestren lo contrario. Además, argumentó que las partes interesadas demostraron que estos instrumentos están disponibles para todas las entidades de todos los sectores de la economía china.

(260) Como se muestra en las distintas secciones del Reglamento provisional, la Comisión evaluó la especificidad de cada uno de los programas que se sometió a medidas compensatorias sobre la base de las pruebas concluyentes que no fueron rebatidas por ninguna alegación fundamentada presentada por ninguna de las partes. La alegación de que las partes interesadas demostraron que dichos instrumentos estaban a disposición de todas las entidades de todos los sectores de la economía china se consideró vaga y carente de fundamento. Con este argumento se rechazaron las alegaciones. En ausencia de otras observaciones relativas a la especificidad, se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 486 del Reglamento provisional.

3.5.2.3. Cálculo del importe de la subvención

(261) Tras las comunicaciones provisional y definitiva, las autoridades chinas alegaron que la Comisión recurrió a una referencia de fuera del país sin aportar pruebas suficientes de que el mercado en China esté distorsionado, y que dichas distorsiones hacen que los tipos internos del país no puedan utilizarse como referencia, en consonancia con la jurisprudencia aplicable de la OMC ([43]).

(262) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación y argumentó que se trataba de una alegación vaga porque se refería a las referencias utilizadas para la financiación preferente en general, pero también se refería a las líneas de crédito en particular (considerando 117 del Reglamento provisional). Además, la Comisión volvió a señalar que las autoridades chinas parecían ignorar que la referencia utilizada para los préstamos en CNY, las inyecciones de capital, las obligaciones y las letras de aceptación bancaria se basaba en una referencia china, a saber, el tipo preferente de préstamo. La única parte de fuera del país de la referencia consistía en la prima de riesgo de crédito añadida al tipo preferente de préstamo. En este contexto, la Comisión aportó numerosas pruebas en la sección 3.5.1.10 del Reglamento provisional que demuestran que las calificaciones crediticias y, por ende, las primas de riesgo de crédito estaban distorsionadas en China, lo que hacía que no pudieran utilizarse para establecer una referencia.

([43]) Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartado 4.244, e informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Acero al carbono (India)», apartados 4.185 a 4.186 y 4.208. Véase también: Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Madera blanda IV», apartado 106; Informe del Grupo Especial, «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 10.187.

(263) En lo que respecta al análisis de la existencia de distorsiones en China, la Comisión también se refirió al considerando 471 del Reglamento provisional, en el que se confirmaba la existencia de un marco normativo, y al considerando 473 del Reglamento provisional, en el que se llegaba a la conclusión de que todas las instituciones financieras (incluidas las instituciones financieras privadas) que operan en China bajo supervisión de la NFRA recibieron encomienda u orden del Estado de alinearse con las políticas gubernamentales y conceder préstamos a tipos preferentes a la industria de los BEV. En cualquier caso, ante la falta de cooperación plena de ninguna de las instituciones financieras que cooperaron, no pudo establecerse ninguna otra referencia. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(264) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también alegaron que le Comisión no había respondido a sus observaciones relacionadas con la selección de un diferencial relativo en lugar de un diferencial absoluto para establecer la diferencia entre las obligaciones societarias con la calificación AA y B. De acuerdo con las observaciones formuladas tras la comunicación provisional, las autoridades chinas argumentaron que el uso de un diferencial relativo no tenía sentido desde un punto de vista económico y que la Comisión no explicó cómo la adición del diferencial relativo se aproxima a un «préstamo comercial comparable que [la empresa] pudiera obtener efectivamente en el mercado», en el sentido del artículo 14, letra b), del Acuerdo SMC; ni por qué la Comisión consideró que no era necesario realizar ajustes a la referencia en relación con la adición del diferencial (relativo).

(265) La Comisión señaló, en primer lugar, que las autoridades chinas tan solo hicieron afirmaciones generales sobre el uso del diferencial relativo en la comunicación provisional. No explicaron los motivos por los que consideraban que el diferencial relativo era ilógico económicamente, las razones por las que considerabada rabin que un diferencial absoluto era más apropiado, ni los ajustes de la referencia que considerarían necesarios. Las autoridades chinas tampoco aportaron ninguna prueba que respaldara sus afirmaciones o refutara la postura de la Comisión.

(266) En cuanto al uso del diferencial relativo como tal, la Comisión destacó claramente en el considerando 490 del Reglamento provisional que había seguido la misma metodología de cálculo de la financiación preferente mediante préstamos establecida en la investigación antisubvención sobre hojas de aluminio convertible originarias de China, así como en las investigaciones antisubvención sobre productos planos de acero laminados en caliente originarios de China, neumáticos originarios de China, determinados tejidos de fibra de vidrio de punto y/o cosidos originarios de China y cables de fibras ópticas originarios de China, y proporcionó las correspondientes referencias a dichos Reglamentos, en los que se explicaba de forma prolija la justificación del uso del diferencial pertinente. La aplicación de esta metodología de cálculo a cada grupo individual de empresas incluidas en la muestra se explicó con mayor detalle en la comunicación específica de las empresas individuales. Las autoridades chinas no aportaron ningún argumento nuevo que hubiera justificado un cambio en la práctica tradicional de la Comisión con respecto al uso del diferencial relativo.

(267) Sin embargo, en aras de la exhaustividad, la Comisión recuerda a las autoridades chinas que, en principio, el objetivo del diferencial relativo consistía en construir una prima de riesgo de crédito para cada empresa, para aplicarla al tipo de interés sin riesgo con el fin de llegar a un tipo de interés de referencia. En este contexto, recuerda las siguientes observaciones formuladas en relación con el sentido económico del diferencial relativo, así como el hecho de que se aproxima a un préstamo comercial, en el considerando 256 del Reglamento definitivo de la investigación antisubvenciones sobre neumáticos originarios de China:

— «En primer lugar, si bien la Comisión reconoció que los bancos comerciales suelen aplicar un recargo expresado en valor absoluto, observó que esta práctica parece basarse principalmente en consideraciones prácticas, ya que el tipo de interés es, en definitiva, una cifra absoluta. No obstante, esta cifra absoluta es la plasmación de una evaluación del riesgo que se basa en una evaluación relativa. La probabilidad del riesgo de impago de una empresa calificada BB es un X % mayor que la de impago del Gobierno o de una empresa sin riesgo. Esto es una evaluación relativa.

— En segundo lugar, los tipos de interés reflejan no solo los perfiles de riesgo de la empresa, sino también los riesgos específicos de país y de divisa. Por ello, el diferencial relativo refleja cambios de las condiciones de mercado subyacentes que no se expresan si se sigue la lógica de un diferencial absoluto. Con frecuencia, como en el caso presente, el riesgo específico de país y de divisa fluctúa a lo largo del tiempo y de distintas maneras entre los distintos países. De resultas de ello, los tipos de interés sin riesgo varían considerablemente a lo largo del tiempo, y a veces son más bajos en los EE. UU., otras veces en China. Estas diferencias guardan relación con factores tales como el crecimiento observado y previsto del PIB, el clima económico o los niveles de inflación. Dado que los tipos de interés sin riesgo varían con el tiempo, un

mismo diferencial absoluto nominal puede significar una evaluación del riesgo muy distinta. Por ejemplo, si el banco considera que el riesgo específico de impago de una empresa es un 10 % más alto que el tipo de interés sin riesgo (estimación relativa), el diferencial absoluto resultante puede situarse entre el 0,1 % (con un tipo de interés sin riesgo del 1 %) y el 1 % (con un tipo de interés sin riesgo del 10 %). Por lo tanto, desde el punto de vista de un inversor, el diferencial relativo es una medida mejor, ya que refleja la magnitud del diferencial de rendimiento y la manera en que se ve afectado por el nivel de los tipos de interés básicos.

— En tercer lugar, el diferencial relativo es neutral por lo que respecta a los países. Por ejemplo, si el tipo de interés sin riesgo en los EE. UU. es inferior al tipo sin riesgo en China, el método dará lugar a recargos más elevados en términos absolutos. Por otra parte, si el tipo de interés sin riesgo en China es inferior al de los EE. UU., el método dará lugar a recargos más bajos en términos absolutos. Esto también lo reconoce el Grupo Giti en el cuadro 3 de su dosier, en el que se simula el impacto de diferentes tipos del PBOC. En la práctica, al aplicar los datos facilitados por el Grupo Giti a los tipos históricos del PBOC, se observa que hay años en los cuales, en efecto, la metodología relativa produce un valor de referencia inferior al del diferencial absoluto.

— Sobre el tercer punto, la Comisión interpretó los hechos presentados por el Grupo Giti de manera diferente. El propio Grupo Giti observó que el diferencial absoluto no es tan estable como se alega, sino que varía a lo largo del tiempo, del 1 al 4,5 %. Además, el diferencial relativo ha seguido exactamente la misma tendencia que el absoluto, al alza como a la baja, en los últimos veintitrés años. Por lo que se refiere a la supuesta inestabilidad del diferencial relativo, la magnitud de los cambios es similar: la diferencia entre el valor más alto y el más bajo es del 530 % en el caso del diferencial relativo y del 450 % en el del diferencial absoluto ([44])».

(268) Las autoridades chinas no aportaron ningún elemento que justificase una revisión de estas observaciones ni la Comisión halló elementos nuevos en la presente investigación que le llevasen a cambiar su evaluación anterior.

(269) Por último, la afirmación de las autoridades chinas de que no se realizaron ajustes en el diferencial relativo no es correcta. Es más, el tipo preferente de préstamo chino se utiliza como punto de partida para el cálculo. Además, el uso del diferencial relativo refleja cambios de las condiciones de mercado subyacentes que no se expresan si se sigue la lógica de un diferencial absoluto, como se explica en el considerando 267 más arriba. Asimismo, los considerandos 504, 516 y 526 del Reglamento provisional destacan claramente que el diferencial relativo se determinó individualmente para cada préstamo concedido al grupo de empresas, de acuerdo con la fecha en que se concedió el préstamo y la duración del préstamo en cuestión. Por consiguiente, las especificidades de cada préstamo individual también se tuvieron en cuenta en el uso del diferencial relativo. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones de las autoridades chinas.

(270) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión confundió su obligación de establecer la existencia de una contribución financiera de un gobierno con la existencia de un beneficio a través de dicha contribución financiera sobre la base de que existe una diferencia entre la cantidad que paga el beneficiario y lo que tendría que pagarse en un préstamo comercial que la empresa podría obtener en el mercado.

(271) La Comisión consideró que había establecido la existencia de una contribución financiera y la existencia de un beneficio al evaluar este régimen. En particular, el artículo 487 del Reglamento provisional definió la base sobre la que los productores de BEV percibían un beneficio en función de la diferencia existente entre la cantidad que hubiera pagado la empresa en concepto de interés por el préstamo preferente y la que hubiera pagado por un préstamo comercial comparable que la empresa hubiera podido obtener en el mercado. En lo que respecta a la contribución financiera, la Comisión consideró que la concesión de financiación preferente mediante préstamos u otros instrumentos financieros constituía una contribución financiera para las autoridades chinas sobre la base de que las instituciones financieras que actuaban como organismos públicos o habían recibido encomienda u orden de las autoridades chinas aplicaban un tipo de interés o comisión superior a las empresas activas en un sector distinto del sector de los BEV u otro sector fomentado que se beneficiara de un trato favorable similar. Así pues, se rechazó la alegación.

([44]) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1690, considerando 256 («Asunto de los neumáticos»).

(272) El Grupo Geely alegó que la Comisión no debía utilizar datos de obligaciones societarias para establecer una referencia para los préstamos, dadas las importantes diferencias relativas a los riesgos asociados, la negociabilidad, los períodos y condiciones de reembolso (como las opciones de reembolso anticipado), y la reestructuración de la deuda. Alegó que estas diferencias provocan variaciones en los tipos de interés.

(273) La Comisión manifestó su desacuerdo con la alegación del Grupo Geely argumentando que no utilizó obligaciones societarias para establecer una referencia para los préstamos. En lugar de ello, como se explica en el considerando 526 del Reglamento provisional, para establecer un tipo de interés basado en el mercado y no distorsionado, la Comisión se basó en una cesta de obligaciones societarias con la calificación AA y B para establecer el diferencial que debe sumarse al tipo de referencia de préstamo publicado por el BPC o, después del 20 de agosto de 2019, al tipo preferente de préstamo anunciado por el NIFC. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(274) El Grupo Geely alegó que existían errores concretos relativos al cálculo de los préstamos para determinadas empresas del grupo. La Comisión admitió dicha alegación y, posteriormente, revisó el cálculo.

(275) En ausencia de otras observaciones relativas al cálculo del importe de la subvención, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 487 a 490 del Reglamento provisional.

3.5.2.4. Conclusión sobre la financiación preferente: préstamos

(276) Se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 528 y 529 del Reglamento provisional y se estableció definitivamente que los porcentajes de subvención con respecto a la financiación preferente mediante préstamos durante el período de investigación para los grupos de empresas incluidos en la muestra ascendió a:

Financiación preferente: préstamos

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	0,16 %
Grupo Geely:	0,77 %
Grupo SAIC	0,98 %

3.5.3. *Financiación preferente: otros tipos de financiación*

3.5.3.1. Líneas de crédito

a) Observaciones generales

(277) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD impugnó la evaluación de las líneas de crédito llevada a cabo por la Comisión y alegó que ni los bancos chinos ni los bancos internacionales que proporcionaron líneas de crédito a las empresas del Grupo BYD (tanto situados en China como fuera de China) aplicaron comisiones de apertura.

(278) Sin embargo, las pruebas aportadas por el Grupo BYD, que consistieron en acuerdos de líneas de crédito con instituciones extranjeras para empresas del Grupo BYD situadas fuera de China, demostraron que o bien las tasas de comisión, las comisiones de apertura y las comisiones por modificación formaban parte de los acuerdos, o bien que el banco no aplicaba ninguna comisión de compromiso porque no se comprometía a emitir financiación para la empresa. Por consiguiente, las pruebas adicionales aportadas por el Grupo BYD demostraron que normalmente se pagaba una comisión de compromiso para que algunos bancos se comprometieran a reservar dinero para sus clientes. Así pues, se rechazó la alegación.

(279) Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD impugnó el análisis llevado a cabo por la Comisión, reiterando que no se aplicaban comisiones por la gestión/apertura de líneas de crédito y que la Comisión se había centrado, en cambio, en lo que tenía que ver con las operaciones bancarias posteriores como los préstamos.

(280) La Comisión recordó que, como se explica en el considerando 530 del Reglamento provisional, la finalidad de una línea de crédito es establecer un límite de empréstito que la empresa puede utilizar en cualquier momento para financiar sus operaciones corrientes, a través de préstamos a corto plazo, letras de aceptación bancaria, etc., lo que hace que la financiación del capital circulante se flexibilice y esté disponible inmediatamente cuando se necesita. Así pues, los préstamos son, en efecto, una de las operaciones bancarias relacionadas con las líneas de crédito. En segundo lugar, la Comisión no estuvo de acuerdo con la afirmación de que no se aplicaban comisiones por las líneas de crédito, ya que de los tres documentos presentados, uno mencionaba claramente que debía pagarse una comisión, otro se refería a otro acuerdo de condiciones de crédito, y por tanto la empresa no presentó toda la documentación, y el tercero se refería a una línea de crédito no comprometida. Por lo tanto, la Comisión rechazó dichas alegaciones.

(281) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely también alegó que la existencia de una línea de crédito no era imprescindible para contratar préstamos individuales. En ausencia de pruebas justificativas a este respecto, se rechazó esta alegación. En ausencia de otras observaciones relativas a la evaluación general de las líneas de crédito, se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 530 del Reglamento provisional.

b) Conclusiones de la investigación

(282) En ausencia de observaciones relativas a las conclusiones de la investigación, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 531 a 533 del Reglamento provisional.

c) Especificidad

(283) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD declaró que las líneas de crédito no son específicas en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base dado que todas las empresas en China, al margen de su tipo de industria, pueden optar por igual a la obtención de líneas de crédito, y que la Decisión n.º 40 no contiene ninguna expresión que limite el acceso a las líneas de crédito.

(284) La Comisión manifestó su desacuerdo con la alegación del Grupo BYD de que las líneas de crédito no son específicas. En este sentido, la Comisión señaló que el Grupo BYD no demostró que las empresas chinas pudieran beneficiarse por igual de las condiciones preferentes observadas con respecto a la industria de los BEV. Además, dado que las líneas de crédito están intrínsecamente vinculadas a otros tipos de actividades crediticias preferenciales, como los préstamos, y dado que forman parte del apoyo en forma de créditos que se presta específicamente a las industrias fomentadas, el análisis de especificidad para los préstamos desarrollado en la sección 3.5.2.2 del Reglamento provisional también es aplicable a las líneas de crédito. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(285) En ausencia de otras observaciones relativas a la especificidad, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 534 y 535 del Reglamento provisional.

d) Cálculo del importe de la subvención

(286) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC alegó que debería haberse utilizado una referencia alternativa con respecto a las tasas aplicables a las líneas de crédito del Grupo SAIC, dado que las mencionadas en el considerando 537 del Reglamento provisional no eran adecuadas. En opinión de SAIC, el uso de los índices del Metro Bank del Reino Unido no era apropiado por ser índices aplicables a líneas de crédito por debajo de las 60 000 GBP, mientras que las líneas de crédito de las entidades del Grupo SAIC ascendían a varios miles de millones de euros, por lo que no eran comparables a los préstamos obtenidos por el Grupo SAIC. El Grupo Geely también alegó que la referencia utilizada no era adecuada. Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD indicó que la Comisión se basó inadecuadamente en líneas de crédito en GBP concedidas por un banco pequeño para concluir que la práctica de los bancos de no cobrar comisiones por la apertura de líneas de crédito en China constituía una subvención.

(287) Las autoridades chinas alegaron que la referencia de fuera del país utilizada por la Comisión era excesivamente elevada (del 1,25 al 1,75 %) en comparación con otra información disponible públicamente (del 0,25 al 1 %) ([45]). Tras las comunicaciones provisional y definitiva, las autoridades chinas consideraron que el banco seleccionado y el importe de la línea de crédito (hasta 60 000 GBP) eran problemáticos. También argumentaron que las empresas no operaban en GBP. Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también alegaron que el artículo 14, letra b), del Acuerdo SMC obligaba a la autoridad investigadora a ajustar la referencia para que se aproximase al préstamo comercial comparable de un gobierno ([46]). Las autoridades chinas también se refirieron a información públicamente disponible ([47]) que mostraba, supuestamente, unos tipos aplicables más reducidos, así como a una muestra de bancos que, supuestamente, cobran una comisión de apertura o de compromiso que suele oscilar entre el 0,25 y el 1 %. Además, las autoridades chinas alegaron que los tipos de referencia utilizados en la presente investigación eran injustificadamente más elevados que en investigaciones anteriores y que la Comisión no había explicado por qué dichos tipos eran más elevados que en investigaciones anteriores.

(288) La Comisión manifestó su desacuerdo con las alegaciones anteriores. La información subyacente relativa a la referencia utilizada en la presente investigación no arroja una tasa distinta en función del valor de la línea de crédito. En lo que respecta a las tasas mencionadas por las autoridades chinas, no estaban respaldadas por información original procedente de bancos concretos ni que apuntara a unas condiciones concretas. Además, la referencia utilizada en la presente investigación se ajustaba a las referencias utilizadas en investigaciones anteriores para las que no se había fijado ningún importe superior máximo y que procedían de un gran banco internacional ([48]). Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones. La Comisión también consideró que la referencia que utilizó reflejaba suficientemente las condiciones financieras sobre la base de las cuales se concedería una línea de crédito en condiciones de mercado normales en el país en el que operaran las empresas. En todo caso, las autoridades chinas no aportaron información adicional relativa a los ajustes que habrían sido necesarios o a las razones específicas para llevar a cabo dichos ajustes.

(289) En lo que respecta a la información públicamente disponible, la Comisión consideró que las autoridades chinas no señalaron con claridad los elementos específicos del sitio web al que se refirieron. En cualquier caso, la información que figuraba en el sitio web aportado para justificar dicha alegación no se consideró concluyente debido a que se referiría a comisiones de apertura/compromiso del 4 al 5 % y/o se refería a una comisión de compromiso aplicable durante un denominado «período de gracia» sin aportar más información con respecto a lo que constituiría dicho período de gracia.

(290) La Comisión no consideró que la referencia utilizada fuese injustificadamente más elevada. En realidad, se asemejaba mucho a la utilizada en investigaciones anteriores y se basó en información públicamente disponible. El hecho de que los productores de BEV no operen en GBP no se consideró pertinente para la idoneidad de la referencia seleccionada, donde lo que importan son las condiciones de mercado ofrecidas para pedir dinero prestado (independientemente de la divisa). En cualquier caso, teniendo en cuenta el tesgrimiipo interbancario de oferta de Londres (LIBOR) aplicable en el período de investigación, que fue inferior al tipo comprable aplicable en China, dicha referencia se consideró conservadora. Por tanto, se rechazó esta alegación.

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

([46]) Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Medidas compensatorias y antidumping (China)», apartado 489.

([47]) https://www.ca-cib.fr/sites/default/files/2023-12/China%20tariff%20change%20notification%2025%20December%202023%20%28EN%29.pdf y https://www.citi.com.cn/html/en/pdf/CITI_PricingGuide_SC_v9.pdf.

([48]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/72 de la Comisión, de 17 de enero de 2019, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China (DO L 16 de 18.1.2019, p. 5), considerando 299. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/776, considerando 354.

(291) Las autoridades chinas añadieron que la Comisión no había justificado cómo se aproximaba la referencia seleccionada a una línea de crédito disponible para las empresas automovilísticas chinas y que no está ligada a las condiciones de mercado imperantes en China. Las autoridades chinas también argumentaron que, normalmente, las grandes empresas tales como los productores de BEV podían negociar unas tasas más favorables. En ausencia de pruebas justificativas, se rechazó esta alegación.

(292) Las autoridades chinas también argumentaron que es habitual en China que los bancos no cobren nada por las líneas de crédito a menos que se contrate el crédito y se emitan préstamos conforme a dichas líneas. En este sentido, se refirió al artículo 1.1 de la circular de la Comisión de Regulación Bancaria y de Seguros de China, el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Hacienda, el Banco Popular de China y la Administración Estatal de Regulación del Mercado sobre el aumento de la regulación de los costes del crédito y la financiación con el fin de reducir los costes globales de financiación para las empresas en virtud de la cual «[no se cobrará ninguna tasa de gestión de fondos] [para los productos de un crédito transferido pero aún no utilizado por la empresa]». Las autoridades chinas también se refirieron a las respuestas de Zhihu, quien afirma que «no se cobran tasas por las líneas de crédito».

(293) La Comisión manifestó su desacuerdo con dicha conclusión y se refirió al sitio web del Banco de China en el que se apunta al cobro de tasas por la existencia de líneas de crédito ([49]) en el período de investigación. Sobre esta base, la Comisión también rechazó la alegación de las autoridades chinas que aludía a que se daban instrucciones para que no se cobraran tasas por gestión de fondos. En cualquier caso, las autoridades chinas no aportaron pruebas de que las «tasas por gestión de fondos» se correspondan con las comisiones de apertura o de renovación. En última instancia, la alegación relativa a Zhihu no estaba justificada y carecía de legitimidad. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(294) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron los considerandos 536 a 538 del Reglamento provisional.

3.5.3.2. Letras de aceptación bancaria

a) Observaciones generales

(295) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo Geely indicaron que las letras de aceptación bancaria no son una forma de financiación preferente que deba estar sujeta a medidas compensatorias. Alegaron que las letras de aceptación bancaria permiten a las empresas «comprar a crédito» al vendedor de los bienes con una garantía vinculada. Argumentaron que los bancos ofrecían una garantía para el pago del comprador, pero no financiación. Las autoridades chinas también argumentaron que, si la Comisión concluyera que dicha operación constituye una subvención, debería calcular el beneficio solo en relación con la provisión de garantía según lo dispuesto en las condiciones de los bancos establecidas en las letras de aceptación bancaria ([50]).

(296) Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión se basó en conclusiones de investigaciones anteriores con las que no había coincidencia ([51]) y no determinó que, en China, las letras de aceptación bancaria den lugar a una financiación preferente para los productores de BEV y que la Comisión ignoró que las letras de aceptación bancaria funcionan de manera distinta en los distintos países.

(297) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. Argumentó que, ante la falta de cooperación de las instituciones financieras chinas, tuvo que recurrir a los datos disponibles. En este contexto, la Comisión tuvo que basarse, en parte, en las conclusiones no impugnadas de investigaciones previas, en particular, de las relativas a supuestas diferencias entre países. En cualquier caso, la Comisión también se basó en los datos recabados en la presente investigación, en la que llegó a la conclusión de que el sistema de aceptación bancaria establecido en China proporcionó a todos los productores exportadores incluidos en la muestra una financiación gratuita de sus operaciones corrientes, lo que les confirió un beneficio que podría estar sujeto a medidas compensatorias, como se describe en los considerandos 562 a 566 del Reglamento provisional. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(298) Las autoridades chinas también argumentaron que la Comisión no había tenido en cuenta el sistema de compensación de aceptación bancaria existente con distintos bancos presentado en el considerando 557 del Reglamento provisional. En ausencia de nuevos elementos presentados por las autoridades chinas o los productores exportadores incluidos en la muestra en este sentido se rechazó esta alegación.

([49]) https://pic.bankofchina.com/bocappd/report/202403/P020240328682010029214.pdf, p. 266.
([50]) https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dsttradefinace/200909/t20090914_787491.htm.
([51]) Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Derechos antidumping y compensatorios (China)», apartado 354.

(299) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD argumentó que no se confería ningún beneficio a las aceptaciones bancarias, dado el porcentaje de depósitos o compromisos equivalentes con los bancos, y solicitó a la Comisión que revise el cálculo del beneficio, argumentando que los depósitos o compromisos ofrecidos por el Grupo BYD a los bancos, y los ingresos por intereses derivados de estos, compensaban plenamente los riesgos y los costes de los intereses asumidos por los bancos, por lo que no conferían ningún beneficio.

(300) Como concluyó la Comisión en investigaciones anteriores ([52]), hay que señalar, en primer lugar, que es una práctica habitual que los bancos soliciten avales y garantías a sus clientes cuando conceden financiación. Además, cabe señalar que estos avales se utilizan para garantizar que el productor exportador asuma su responsabilidad financiera con respecto al banco, y no para con el proveedor. La investigación también puso de manifiesto que los bancos chinos no solicitan sistemáticamente estos avales, que tampoco están siempre vinculados a letras de aceptación bancaria específicas. A este respecto, los depósitos mencionados no suponen un pago anticipado por parte del librador a los bancos, sino simplemente una garantía adicional solicitada por los bancos y que no tiene ninguna repercusión sobre la decisión del banco de emitir las letras de aceptación bancaria sin intereses acreedores adicionales para el librador. Además, pueden adoptar diversas formas, desde depósitos a plazo a compromisos de pago. Los depósitos pueden conllevar intereses a favor del librador y, por lo tanto, no representan ningún coste para el librador de la letra de aceptación bancaria. Del mismo modo, tal y como se describe en la sección 3.5.3.2 del Reglamento provisional, las letras de aceptación bancaria tienen efectivamente el mismo propósito y los mismos efectos que los préstamos de capital circulante a corto plazo, ya que las empresas las utilizan para financiar sus operaciones en lugar de préstamos de capital circulante a corto plazo y que, en consecuencia, deberían conllevar un coste equivalente al de estos últimos. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(301) El Grupo SAIC alegó que, en este caso, las aceptaciones bancarias deben considerarse un método de pago dado que los bancos no aportaron ninguna contribución financiera en la medida en que los bancos simplemente asumían las obligaciones legales con respecto al pago de acuerdo con las instrucciones de los compradores quienes, a su vez, actuaron conforme a los contratos de compra y suministro subyacentes. Por otro lado, este método no era específico de los productores de BEV, sino que también está disponible para cualquier otra empresa en China.

(302) La Comisión rechazó la alegación del Grupo SAIC de que los bancos no ofrecían ninguna contribución financiera alegando que, en realidad, los bancos asumen los efectos por pagar del Grupo SAIC y le ofrecen a este un plazo de pago ampliado sin solicitar el pago de ningún tipo de interés, que normalmente se devengaría. En ausencia de pruebas relativas a la disponibilidad de letras de aceptación bancaria ofrecidas en condiciones similares a cualquier otra parte en China, se rechazó esta alegación.

(303) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely alegó que nunca utilizó fondos bancarios durante el período de investigación, dado que no se había visto en ningún caso en que no hubiera pagado al vencimiento. La Comisión rechazó esta alegación sobre la base de que el beneficio no se confiere cuando las empresas no pueden reembolsar los fondos tomados en préstamo sino sobre la base del préstamo a corto plazo sin costes que reciben a través de la existencia de letras de aceptación bancaria. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(304) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron que la Comisión no debería haber tratado las letras de aceptación bancaria de forma similar a los préstamos a corto plazo porque son formas de financiación diferentes.

(305) Por los motivos señalados en la sección 3.5.3.2 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que las letras de aceptación bancaria son equivalentes a los préstamos a corto plazo y rechazó esta alegación.

(306) En ausencia de otras observaciones relativas a la evaluación general de las letras de aceptación bancaria, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 539 a 557 del Reglamento provisional.

([52]) Véase el asunto de las bicicletas eléctricas, considerando 316, y el asunto TFV, considerando 407, ambos citados respectivamente en las notas a pie de página n.º 12 y n.º 159 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(307) Tras la comunicación provisional, en lo que respecta a las letras de aceptación bancaria, las autoridades chinas indicaron que la Comisión había invertido la carga de la prueba al alegar que ninguna empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) podía beneficiarse de letras de aceptación bancaria en las mismas condiciones preferentes.

(308) Las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no había llevado a cabo un análisis de especificidad y que se había basado en sus evaluaciones con respecto a los préstamos, y eso no es suficiente.

(309) Las autoridades chinas, el Grupo BYD y el Grupo SAIC también indicaron que las aceptaciones bancarias no son específicas en el sentido del artículo 4 del Reglamento de base y el artículo 2 del Acuerdo SMC, dado que todas las entidades jurídicas chinas tienen derecho a obtener aceptaciones bancarias, no se imponen límites ni restricciones a las empresas acerca de cómo utilizarlas a los efectos de las transacciones comerciales, y las condiciones para solicitar aceptaciones bancarias son neutrales, no se circunscriben a ningún tipo específico de empresas o industrias. Las autoridades chinas también indicaron que la Comisión había invertido la carga de la prueba al alegar que no había pruebas de que ninguna empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) pudiera beneficiarse de letras de aceptación bancaria en las mismas condiciones preferentes.

(310) Estas alegaciones tuvieron que desestimarse. La alegación del Grupo SAIC no estaba justificada. Pese a que BYD presentó las Medidas para la administración de la aceptación, el descuento y el descuento del Banco Central en relación con las letras comerciales (Orden n.º 4 [2022] del Banco Popular de China y la Comisión de Regulación Bancaria y de Seguros de China) ([53]) y las Medidas para la aplicación de la administración de instrumentos negociables ([54]) como legislación aplicable a las aceptaciones bancarias, las pruebas aportadas no demostraban que cualquier empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) pudiera beneficiarse de letras de aceptación bancaria en las mismas condiciones preferentes observadas con respecto a la industria de los BEV. Además, aunque una forma de financiación pudiera, en principio, ponerse a disposición de empresas de otros sectores, las condiciones concretas bajo las cuales esta financiación se ofrece a las empresas de una industria determinada, como la remuneración y el volumen de financiación, podrían convertir esa financiación en específica. Ninguna de las partes interesadas presentó pruebas que demostraran que la financiación preferente mediante letras de aceptación bancaria de las empresas del sector de los BEV se hubiera basado en criterios o condiciones objetivos, en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base. En lo que respecta a la prueba de la carga, la Comisión se refirió a sus conclusiones resumidas en los considerandos 555 y 558 a 560 del Reglamento provisional, que establecen que todos los productores exportadores incluidos en la muestra se beneficiaron de una financiación gratuita de sus operaciones corrientes y que dicho beneficio está vinculado a decisiones nacionales tales como la Decisión n.º 40 o la comunicación de la CBIRC a la que se hace referencia en el considerando 560. Además, ante la falta de cooperación plena de ninguna institución financiera china, la Comisión recurrió a los datos disponibles. En este contexto, la Comisión no consideró que hubiera invertido la prueba de la carga, sino que las autoridades chinas y las instituciones financieras chinas no presentaron ningún elemento que invirtiera las conclusiones extraídas por la Comisión. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(311) En ausencia de otras observaciones relativas a la especificidad, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 558 y 561 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del importe de la subvención

(312) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC se opuso al hecho de que, en el caso de algunas entidades, para el cálculo de la subvención se hubiesen tenido en cuenta varios días posteriores al final del período de investigación. Por otro lado, las aceptaciones bancarias interempresariales otorgadas a una empresa financiera del Grupo SAIC deberían haberse retirado porque no era receptora de este régimen. Como empresa financiera, esta entidad concedía aceptaciones bancarias, pero no las recibía.

([53]) http://www.pbc.gov.cn/en/3688253/3689009/4180845/4821853/2023031716595159517.pdf.
([54]) https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content_1860734.htm.

(313) La Comisión observó que determinadas empresas no habían seguido las instrucciones del cuestionario a la hora de facilitar la información, ya que no se habían notificado letras de aceptación bancaria con una fecha de inicio anterior al período de investigación, por lo que no pudo realizarse ningún cálculo sobre la base de las letras que faltaban. Sin embargo, de común acuerdo con determinadas empresas y como se explica en la comunicación específica, no se pidió a las empresas del Grupo SAIC que volvieran a presentar la información detallada debido a la carga que ello habría supuesto, pero se acordó que el beneficio se seguiría basando en letras de aceptación bancaria que aún estuviesen en vigor después del período de investigación. En el caso de otras empresas con las que no se buscó el acuerdo, la Comisión aplicó el mismo enfoque basándose en la información presentada por las empresas y consideró que era razonable utilizar dicha información porque abarcaba un período neto de doce meses en la fecha en que se emitieron las letras de aceptación bancaria. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(314) En lo que respecta a las letras de aceptación bancaria interempresariales, la Comisión aceptó las alegaciones y así lo reflejó en su cálculo revisado del importe de la subvención.

(315) El Grupo Geely alegó que el beneficio debería basarse en la tasa aplicable al crédito, no en el tipo de interés del banco y que no debería calcularse ningún beneficio relativo a las letras de aceptación bancaria cubiertas íntegramente por un depósito de efectivo o una garantía bancaria y que las tasas pagadas por el Grupo Geely deberían deducirse del cálculo del beneficio.

(316) La Comisión manifestó su desacuerdo con las alegaciones del Grupo Geely. Teniendo en cuenta la naturaleza de las letras de aceptación bancaria que ofrecen una ampliación del plazo de pago mediante un préstamo a corto plazo sin costes, la Comisión consideró que el cálculo del beneficio debía basarse en una referencia no distorsionada. Por otro lado, como ya se constató en investigaciones anteriores, el hecho de que las letras de aceptación bancaria estén cubiertas por un depósito en efectivo o una garantía es irrelevante para el cálculo del beneficio. El beneficio se calculó como la diferencia entre la cantidad que había pagado la empresa como la diferencia entre la cantidad que la empresa pagó realmente como remuneración de la financiación mediante letras de aceptación bancaria y la cantidad que hubiera debido pagar de aplicarse una tasa de interés correspondiente a un préstamo a corto plazo. De hecho, es habitual que los bancos soliciten varios tipos de garantías al conceder préstamos. La existencia de una garantía no implica que los fondos se prestaran en condiciones de mercado. La Comisión tampoco consideró que la tasa pagada por la emisión de letras de aceptación bancaria sea comparable al pago de intereses. Por consiguiente, la Comisión no consideró que dicha tasa debiera deducirse. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(317) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas argumentaron que la referencia utilizada debería tener la misma estructura que la contribución financiera que se esté comparando, en consonancia con los artículos 14.b) y 14.c) del Acuerdo SMC. La Comisión rechazó esta alegación sobre la base de que la referencia utilizada y la metodología aplicada corresponden al instrumento financiero en cuestión por el que los productores de BEV, que se beneficiaban de letras de aceptación bancaria, recibieron financiación preferente mediante un préstamo a corto plazo sin costes. Por tanto, la Comisión consideró que el uso de un tipo de interés a corto plazo aplicable a la duración del préstamo constituyó una base apropiada para el cálculo del beneficio conferido al receptor. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(318) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 562 a 566 del Reglamento provisional.

3.5.3.3. Efectos descontados

a) Observaciones generales

(319) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no debía basarse en investigaciones anteriores para extraer sus conclusiones y que la Comisión no demostró que los efectos descontados sean una forma de financiación preferente.

(320) Tal y como se describe en los considerandos 567 a 570 del Reglamento provisional, mediante el uso de efectos descontados, los intermediarios financieros adelantaron los importes de los títulos de crédito antes de su fecha de vencimiento. Las empresas en cuestión recibieron fondos anticipados transfiriendo los derechos de los futuros títulos de crédito a las entidades financieras tras la deducción de las comisiones y las tasas de descuento aplicables. Se consideró que la tasa de descuento aplicable era de nivel preferente. El beneficio así conferido a los receptores es la diferencia entre la tasa de descuento aplicada por las instituciones financieras chinas y la tasa de descuento aplicable a una operación de mercado comparable. Ante la falta de cooperación de las instituciones financieras chinas, la Comisión confirmó su conclusión de que los efectos descontados ofrecían financiación a tipos preferentes. La Comisión se opuso a la alegación de las autoridades chinas de que se basa en conclusiones de investigaciones anteriores. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(321) El Grupo BYD indicó que los efectos descontados intragrupo con un porcentaje de depósito específico deberían haberse excluido del cálculo del beneficio, sobre la base de que el Grupo BYD no transfirió los títulos de crédito todavía improductivos a los bancos, sino que recuperó los depósitos pagados a los bancos.

(322) La Comisión no aceptó la alegación porque la transacción de los efectos descontados no se realiza entre partes vinculadas sino entre el receptor del efecto y un banco. El hecho de que la aceptación bancaria original, que fue descontada posteriormente, fuera emitida inicialmente por una empresa vinculada es irrelevante y no altera el hecho de que la empresa se beneficiara de una tasa de descuento baja en comparación con la tasa de descuento aplicable a una operación comparable en el mercado.

(323) En ausencia de otras observaciones relativas a la evaluación general de los efectos descontados, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 567 a 570 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(324) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo BYD indicaron que los efectos descontados no son específicos, sino que están disponibles para todos los sectores. El Grupo BYD se refirió a las disposiciones contenidas en el artículo 15 de las Medidas para la administración de la aceptación, el descuento y el descuento del Banco Central en relación con las letras comerciales ([55]).

(325) Tal y como se establece en el considerando 572 del Reglamento provisional, los efectos descontados, como forma de financiación, forman parte del apoyo financiero preferente de las instituciones financieras a las industrias fomentadas, como el sector de los BEV, y las pruebas aportadas por el Grupo BYD no demostraron que ninguna empresa china (distinta de las pertenecientes a las industrias fomentadas) pudiera beneficiarse de efectos descontados en las mismas condiciones preferentes observadas con respecto a la industria de los BEV. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(326) En ausencia de otras observaciones relativas a la especificidad, se confirman las conclusiones expuestas en los considerandos 571 a 573 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del importe de la subvención

(327) En ausencia de otras observaciones relativas al cálculo del importe de la subvención, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 574 a 576 del Reglamento provisional.

3.5.3.4. Apoyo a la inversión de capital

3.5.3.4.1. Conversión de deuda en capital social

a) Observaciones generales

(328) En ausencia de observaciones relativas a la evaluación general de las conversiones de deuda en capital social, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 577 a 580 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(329) En ausencia de otras observaciones relativas a la especificidad, se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 581 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del beneficio

(330) Tras la comunicación provisional, de acuerdo con las autoridades chinas, dado que las entidades que participan en una conversión de deuda en capital social son beneficiarias de derechos en tanto que accionistas, la inversión de capital no debería haberse tratado como un préstamo sin intereses para el cálculo del beneficio.

([55]) Véase la nota a pie de página n.º 51.

(331) La Comisión consideró que el beneficio de la conversión de deuda en capital social debía tratarse desde el punto de vista del beneficiario de la subvención, es decir, NHBGAP. Sin embargo, los derechos en tanto que accionistas que tienen en cuenta las autoridades chinas se referían a los inversores, no a NHBGAP, y son por tanto irrelevantes para calcular el beneficio obtenido por NHBGAP. Por el contrario, la Comisión señaló que el beneficio era equivalente a un préstamo sin intereses dado que, desde el punto de vista de NHBGAP, la deuda con un tipo de interés determinado adeudada al deudor se convirtió en otro tipo de deuda subordinada del mismo deudor que ya no tenía pagos de intereses asociados. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(332) En ausencia de otras observaciones relativas al cálculo del beneficio, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 582 y 583 del Reglamento provisional.

3.5.3.4.2. Aportaciones de capital

a) Observaciones generales

(333) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no analizó si las diversas aportaciones de capital eran más beneficiosas que una aportación de capital privado.

(334) La Comisión disiente de esta evaluación. En cada uno de los casos, la Comisión explicó el carácter favorable de la transacción como, por ejemplo, en los considerandos 579 y 582 del Reglamento provisional en el caso de la conversión de deuda en capital social mencionada más arriba, o en los considerandos 585 a 587 del Reglamento provisional en el caso de la aportación de capital del Grupo Geely.

(335) Además, en cuanto a la aportación de capital relativa a SAIC, la evaluación de la Comisión tuvo que basarse íntegramente en los datos disponibles, tal y como se indica en los considerandos 600 y 605 del Reglamento provisional, y, por tanto, se desconocían las condiciones subyacentes precisas de la transacción. Por otro lado, sobre la base de la información disponible públicamente que figura en los considerandos 601 a 606 del Reglamento provisional, en el considerando 607 del Reglamento provisional la Comisión concluyó que los participantes en la transacción actuaron como organismos públicos en consonancia con el marco legislativo aplicable para aportar capital adicional a SAIC sin coste alguno.

(336) Por último, la Comisión observó que, aparte de una afirmación general, las autoridades chinas no aportaron ningún elemento nuevo al expediente que contradiga las conclusiones de la Comisión. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

b) Grupo Geely

(337) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership no es un organismo público ni está dotado de facultades gubernamentales. Por otro lado, debido a la transferencia de sus acciones a una entidad privada en 2024, argumentan que debería modificarse la referencia.

(338) La Comisión señaló que, como se describe en el considerando 590 del Reglamento provisional, Yangtze River Industrial Fund —un fondo de orientación del Gobierno chino desde 2017— se centra en el desarrollo de industrias estratégicas emergentes de la provincia de Hubei, como la de los BEV. El fondo se alinea con las estrategias nacionales para agrupaciones industriales modernas, haciendo hincapié en su función en la ejecución de proyectos gubernamentales industriales clave en la región. Con respecto a la alegación de que el fondo transfirió sus acciones a una entidad privada después del período de investigación, no contradice la conclusión de que las autoridades chinas transfirieron fondos directamente al Grupo Geely a través de este fondo durante el período de investigación. Por consiguiente, se rechazaron las alegaciones.

c) Grupo SAIC

(339) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC indicó que el importe total del beneficio de la aportación de capital mencionada en el considerando 598 del Reglamento provisional no debería haberse asignado al volumen total de negocios del producto investigado. El Grupo SAIC alegó que la información disponible públicamente en la que se basó la Comisión no indicaba claramente qué parte correspondía específicamente a los BEV y qué parte era para otros fines ni lo que no era específico del producto investigado.

(340) La Comisión aceptó parcialmente esta alegación en la medida en que la información disponible públicamente mencionada en el considerando 339 del presente Reglamento indicaba que la aportación de capital no estaba íntegramente relacionada con los BEV y revisó el cálculo. Ante la falta de información verificada, que no fue facilitada por el Grupo SAIC, la Comisión estaba facultada para utilizar, cuando procediera, los datos disponibles. Por lo tanto, se rechazó el resto de la alegación. En ausencia de otros comentarios sobre la evaluación general de las aportaciones de deuda-capital, las constataciones de la investigación, el beneficio, la especificidad y el cálculo del beneficio, se confirmaron las conclusiones extraídas en los considerandos 584 a 610 del Reglamento provisional.

3.5.4. *Bonos*

3.5.4.1. Observaciones generales

(341) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas volvieron a presentar sus alegaciones de que las preguntas formuladas por la Comisión con respecto a los bonos verdes eran demasiado amplias para que las autoridades chinas pudieran proporcionar información significativa, así como que la falta de cooperación por parte de las autoridades chinas mencionada por la Comisión fue motivada, de hecho, por la propia Comisión.

(342) La Comisión vuelve a recordar, tal y como describe el considerando 270 del Reglamento provisional, que en el transcurso de la investigación formuló una serie de preguntas detalladas, bien definidas y pertinentes a las autoridades chinas en su carta de deficiencias, en la solicitud de información adicional y durante la inspección *in situ* en las instalaciones de las autoridades chinas, para las que estas últimas no facilitaron la información necesaria. Por otro lado, en su solicitud de información, la Comisión citó varios documentos oficiales específicos relativos a los bonos verdes y las empresas de financiación de automóviles. Dado que las autoridades chinas insisten en que se enumeren algunos de dichos documentos, baste decir que entre ellos figuran, por ejemplo, las *Guidelines on the Issuance of Green Bonds* [«Directrices sobre la emisión de bonos verdes», documento en inglés] publicados por la CNDR, los *Guiding Opinions on Supporting the Development of Green Bonds* [«Dictámenes orientativos de apoyo al desarrollo de bonos verdes», documentos en inglés] publicados por la CSRC, la Comunicación sobre la emisión del catálogo de proyectos respaldados por bonos verdes (edición de 2021), publicada por el BPC, la CNDR y la CSRC, el Instrumento de financiación de equidad ambiental, publicado por el BPC, y el Programa de Evaluación Financiera Verde para Instituciones Financieras Bancarias, publicado por el BPC. Se trata de documentos esenciales que conforman la base del marco jurídico y regulador para la emisión de bonos verdes y la financiación verde en un sentido más amplio. Sin dichos documentos, la Comisión carecería sin lugar a dudas de la información básica para determinar si se concedió financiación preferente mediante la emisión de bonos verdes. Sin embargo, las autoridades chinas no proporcionaron dichos documentos ni explicaron el marco jurídico y reglamentario u ofrecieron ninguna explicación de qué constituye un bono verde a pesar de su mención en documentos oficiales. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

3.5.4.2. Instituciones financieras que actúan como organismos públicos

(343) Tras la comunicación provisional y la comunicación definitiva, las autoridades chinas se opusieron a las referencias al artículo 16 de la Ley de Valores china. Las autoridades chinas observaron que el artículo 16 se había modificado en 2019. También indicaron que el artículo 12 de la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias, que exige que el objetivo de los fondos recaudados tiene que ajustarse a las políticas industriales del Estado, es un requisito que atañe únicamente a emisor de los bonos empresariales, es decir, las empresas, pero no a los inversores. Además, tan solo regula el uso del capital reunido; No obliga a ninguna institución a invertir en los bonos de la empresa.

(344) Por otro lado, las autoridades chinas argumentaron una vez más que la industria de los BEV no es una industria fomentada, que las instituciones financieras no actúan como organismos públicos y que las calificaciones crediticias son fiables.

(345) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas también argumentaron que la Comisión no aportó pruebas de que «la mayoría de los inversores son institucionales, entre los que se encuentran instituciones financieras», aparte del artículo de Bloomberg «de hace dos años». Y, en cualquier caso, dicho artículo solamente podría demostrar la composición de los inversores en bonos chinos en general, no los inversores concretos de los bonos emitidos por los productores exportadores incluidos en la muestra. Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas volvieron a presentar sus argumentos e insistieron en que, en todo caso, solamente debería calcularse un beneficio para aquellos bonos específicos para los que la Comisión pudiera demostrar que habían sido invertidos por organismos públicos.

(346) La Comisión mantiene su postura tras la comunicación provisional. La Comisión reconoció que el artículo 16 de la Ley de Valores china se modificó en 2019. Sin embargo, la Comisión no está de acuerdo con la interpretación de las autoridades chinas del artículo 12 de la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias. Es más, el hecho de que el emisor del bono tenga que ajustarse a las políticas industriales del Estado para poder tener acceso al mercado de bonos demuestra que dicho medio de financiación adicional a través del mercado de bonos solamente está disponible para determinadas empresas fomentadas y solamente para los usos fomentados por el Estado.

(347) Este hecho, sumado a todas las demás conclusiones de la Comisión relativas a la financiación preferente en este caso, que se describieron ampliamente en la sección 3.5.1 del Reglamento provisional y se confirman en la sección 3.5.1 más arriba, como el hecho de que las instituciones financieras están actuando como organismos públicos, así como el hecho de que las calificaciones crediticias estén distorsionadas, se han utilizado conjuntamente en la evaluación de la Comisión sobre la financiación preferente en el mercado de bonos.

(348) Por otro lado, la Comisión observó que el denominado «artículo» de Bloomberg es en realidad un informe de setenta y cuatro páginas de 2022 sobre el mercado de bonos chino. Dado que la actividad principal de Bloomberg es el análisis de datos y tendencias de los mercados de capital, la Comisión opina que dicho estudio puede considerarse una prueba fiable que abarca el período de investigación. Además, dicho informe corrobora información recabada durante investigaciones previas y confirma que la situación no había cambiado durante el período de investigación.

(349) Para complementar la información, la Comisión llama la atención sobre otros informes recientes, que confirman las conclusiones del informe de Bloomberg. De hecho, según la información a disposición de la Comisión, en la estructura de los inversores en el mercado de bonos chino siguen predominando ampliamente las instituciones financieras, que son a su vez las suscriptoras de la mayor parte de los bonos ([56]). Los bancos también son los mayores titulares de obligaciones societarias, seguidos de las instituciones de financiación ([57]). Además, los inversores internacionales poseían menos del 3 % del mercado de bonos chino en 2021 ([58]).

(350) En cuanto a los bonos emitidos por los productores exportadores incluidos en la muestra, la Comisión concluyó que un determinado número de bonos eran bonos emitidos en el mercado interbancario que, por definición, solamente está abierto a inversores institucionales / instituciones financieras. También cabe recordar que, con la excepción del Banco EXIM, en la presente investigación no colaboró ninguna de las instituciones financieras.

(351) Además, las autoridades chinas no tienen en cuenta los hechos destacados por la Comisión en el considerando 620 del Reglamento provisional, a saber, que los bonos emitidos por las empresas incluidas en la muestra tienen un tipo de interés cercano o inferior al tipo preferente de préstamo, lo que quiere decir que el rendimiento de estos bonos para los inversores es cercano o inferior al tipo al que pueden obtener fondos las propias entidades financieras de otras instituciones financieras. Dicho de otro modo, estos bonos son una operación deficitaria para los bancos, lo que demuestra claramente que las instituciones financieras están actuando como organismos públicos que están teniendo en cuenta otras consideraciones distintas a las de los inversores que operan en condiciones de mercado.

([56]) Shen, W., *Conceptualizing the Regulatory Thicket: China's Financial Markets after the Global Financial Crisis* [«Conceptualización de la maraña reguladora: los mercados financieros chinos después de la crisis financiera mundial», documento en inglés], Routledge, Londres, Nueva York, 2021, p. 74.

([57]) Amstad, M., y He, Zh., *Chinese Bond Market and Interbank Market* [«El mercado de bonos y el mercado interbancario chinos», documento en inglés] NBER, documento de trabajo 25549, febrero de 2019, p. 10; disponible en https://www.nber.org/system/files/working_papers/w25549/w25549.pdf (consultado el 24 de agosto de 2023).

([58]) *9 Things to know about China's Bond Market* [«Nueve cosas que hay que saber sobre el mercado de bonos chino», documento en inglés], Allianz Global Investors, 15 de octubre de 2021, p. 3; disponible en 9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf (allianzgi.com) (consultado el 24 de agosto de 2023). Fuente original: CEIC, Wind, Citi Research.

(352) Las autoridades chinas tampoco tienen en cuenta las pruebas específicas aportadas en relación con los bonos verdes en el considerando 617 del Reglamento provisional, en el que la Comisión observó que en consonancia con el «Programa de Evaluación Financiera Verde para Instituciones Financieras Bancarias» del BPC, los bancos chinos deben suscribir instrumentos de deuda verde para alcanzar un umbral determinado en su base de activos financieros que contribuya a una evaluación positiva de su rendimiento por parte de la autoridad reguladora bancaria. Además, según el «Instrumento de política monetaria para apoyar proyectos de reducción de emisiones de carbono» del BPC, las instituciones financieras deben proporcionar financiación en apoyo de las actividades industriales ecológicas a las empresas a tipos de interés preferente cercanos al nivel del tipo preferente de préstamo del país. A cambio, el BPC propone tipos de refinanciación preferente a los bancos para los fondos verdes desembolsados. Ello vuelve a destacar claramente que las instituciones financieras actuaban como organismos públicos en relación con los bonos verdes emitidos por las empresas incluidas en la muestra.

(353) Por último, las autoridades chinas no aportaron ninguna prueba para justificar sus alegaciones de que los inversores del mercado de bonos chino no son, fundamentalmente, instituciones financieras.

(354) Por tanto, la Comisión confirmó su conclusión de que existe una coincidencia significativa entre los acreedores que aportan capital en el mercado de bonos y los que aportan capital en forma de préstamos, y que como tales, en cierto modo, los bonos no son más que otra forma de proporcionar préstamos corporativos. Por consiguiente, la Comisión rechazó dichas alegaciones.

(355) En ausencia de observaciones relativas a la base jurídica y la conclusión de que las instituciones financieras actúan como organismos públicos, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 611 a 630 del Reglamento provisional.

3.5.4.3. Especificidad

(356) Por lo que respecta a los bonos, las autoridades chinas observaron que los denominados «instrumentos de deuda verde» estaban disponibles para diversas industrias. También argumentaron que dichos bonos no podían considerarse específicos ni limitados a una serie de industrias porque «las obligaciones no pueden emitirse sin la aprobación de las autoridades gubernamentales».

(357) En términos más generales, las autoridades chinas argumentaron que la Decisión n.º 40 relativa a las industrias fomentadas no es aplicable a los bonos, dado que, en ella, el término «crédito» únicamente se refiere a los préstamos en sentido estricto. Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas aportaron documentos chinos adicionales en los que el término «crédito» se utilizaba conjuntamente con el término «bonos». Las autoridades chinas también alegaron que las leyes y los reglamentos principales en los que se basó la Comisión para justificar su conclusión en la sección 3.5.1 del Reglamento provisional son aplicables únicamente a los préstamos, pero no a los bonos. Además, el Grupo Geely, tras la comunicación provisional, alegó que la Comisión no había aportado aclaraciones suficientes acerca de la especificidad.

(358) Con respecto al tema de los bonos verdes, en el considerando 632 del Reglamento provisional la Comisión destacó que dichos bonos son específicos porque solo pueden emitirlos las empresas activas en determinadas actividades industriales enumeradas en un catálogo de actividades industriales ecológicas. El hecho de que dicho catálogo incluya más de una industria es irrelevante en este sentido y no contradice la conclusión de la Comisión.

(359) La Comisión también confirmó su desacuerdo con la interpretación restrictiva por parte de las autoridades chinas del término «crédito» en la Decisión n.º 40 y sigue interpretando dicho término más bien como «financiación» en un sentido más amplio. Las autoridades chinas no refutaron la observación de la Comisión en la comunicación definitiva, en particular el hecho de que el artículo 12 de la Reglamentación sobre la gestión de las obligaciones societarias establezca una conexión con las políticas industriales del Estado, que se guían por la Decisión n.º 40. Por otro lado, las autoridades chinas optaron por centrarse exclusivamente en la Decisión n.º 40 y no tuvieron en cuenta las pruebas adicionales relativas a la especificidad aportadas por la Comisión en la sección 3.5.1.5 del Reglamento provisional. Por ejemplo, el considerando 435 del Reglamento provisional se refería al Plan de desarrollo de la industria de los vehículos eficientes y los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020), que prevé «incentivos políticos a través del apoyo a los servicios financieros» y que es claramente específico del sector industrial en cuestión. No obstante, se citó otro ejemplo en el considerando 444 del Reglamento provisional, en el que la Comisión señaló que los criterios de evaluación de los resultados de la NFRA para los bancos comerciales tienen en cuenta la forma en que las instituciones financieras «sirven a los objetivos de desarrollo nacional y a la economía real», y, en particular, la forma en que «sirven a las industrias estratégicas y emergentes».

(360) Por tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(361) En ausencia de observaciones relativas a la especificidad, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 631 y 632 del Reglamento provisional.

3.5.4.4. Cálculo del importe de la subvención

(362) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC alegó que no todos los bonos emitidos por algunas de las entidades deben ser considerados «bonos verdes». De hecho, de acuerdo con los principios chinos de los bonos verdes de julio de 2022 existen cuatro componentes básicos relativos a los bonos verdes, a saber:

— limitación de la utilización de los ingresos procedentes de los bonos verdes a las industrias ecológicas, actividades ecológicas y otros proyectos ecológicos relacionados;

— el emisor está obligado a comunicar la información específica relativa a los proyectos ecológicos, en particular el proceso de evaluación y selección, a los inversores. Por otro lado, se alienta la colaboración de una tercera parte que sea una agencia de evaluación y certificación independiente;

— los ingresos de los bonos verdes deben gestionarse específicamente para garantizar que son utilizados en estricta conformidad con el propósito establecido en los documentos de emisión;

— y el emisor está obligado a acatar requisitos relativos a la divulgación.

(363) Según el Grupo SAIC, estos cuatro componentes establecen una distinción clara entre los bonos verdes y las obligaciones societarias en China, que se refleja en los documentos divulgativos de los bonos verdes y que suelen estar disponibles públicamente, por ejemplo, en los sitios web del mercado de la bolsa de valores o de los reguladores. No obstante, si bien los bonos verdes llevan generalmente la etiqueta «verde» en sus denominaciones, los bonos que no son verdes no están autorizados a llevar las etiquetas verdes porque no pueden cumplir los requisitos para la emisión de bonos verdes establecidos por el Banco Popular de China. Esto quiere decir que la Comisión no podía tratar todos los bonos como bonos verdes debido simplemente a que las actividades con las que estaban vinculados aparecieran en el Green Bonds Supporting Project Catalogue [«Catálogo de proyectos que pueden optar a apoyo de los bonos verdes», documento en inglés] (edición de 2021) mencionado en el considerando 263 del Reglamento provisional. Además, en el caso de los bonos que no eran verdes, la Comisión debería haber asignado el importe del beneficio al volumen total de negocios de la empresa, en lugar de al volumen de negocios del producto investigado.

(364) La Comisión no cuestionó el hecho de que no todos los bonos del Grupo SAIC fueran bonos verdes. Sin embargo, la Comisión quisiera subrayar que el uso del volumen de negocios del producto investigado para el cálculo del beneficio de los bonos no se basó necesariamente en la consideración de un bono como «bono verde». Al volumen de negocios total se le asignaron bonos normales, cuando se destinaron a todos los fines. También se consideró que las obligaciones societarias estaban relacionadas con el producto investigado si en los documentos de emisión se establecía una conexión con áreas específicas de los BEV, como, por ejemplo, la financiación de I+D para nuevas tecnologías, que es más probable que beneficien a los vehículos eléctricos que a los motores de combustión. Cuando los bonos se destinaron a BEV, dichos bonos se asignaron al volumen de negocios de BEV. Todos los bonos verdes se asignaron al volumen de negocios de BEV. A la Comisión también le gustaría recordar que gran parte del importe del beneficio relacionado con los bonos tenía que ver con varias empresas financieras del grupo que nunca habían respondido al cuestionario, como SFMH, VW Finance y GMAC. Ante la falta de información verificada, que no fue facilitada por el Grupo SAIC, la Comisión utilizó los datos disponibles. En particular, el cálculo del importe de la subvención se basó en la información relativa a los importes, las fechas de inicio y finalización y los tipos de interés de los bonos, que se encuentra en los estados financieros a disposición del público o en la información emitida a los inversores en las bolsas de valores. En algunos casos, se clasificaron como bonos verdes. Así pues, se rechazó la alegación.

(365) Tal y como se menciona en el considerando 147 del presente Reglamento, el Grupo SAIC argumentó que no debería haberse aplicado el artículo 28 para atribuir todos los bonos de titulización de activos emitidos por una entidad que no cooperó a uno de los productores y, en última instancia, al Grupo SAIC en su totalidad. En primer lugar, el Grupo SAIC alegó que a la entidad en cuestión nunca se le pidió que respondiera al cuestionario. En segundo lugar, el Grupo SAIC argumentó que no tenía un control significativo sobre esta entidad, dado que formaba parte de un acuerdo de empresa en participación. En tercer lugar, si la Comisión insistía en dicha atribución, debería haber calculado qué porcentaje del beneficio era atribuible a dicho productor.

(366) Con respecto al primer argumento, la Comisión señaló que todas las empresas vinculadas que proporcionaban financiación a los productores o en nombre de estos debían responder a las secciones A y E del cuestionario. La entidad en cuestión nunca respondió al cuestionario, pese a que intervino claramente en los servicios de financiación en nombre de uno de los productores, y la existencia de dichos servicios no quedó patente hasta una fase bastante tardía del procedimiento, justo antes de la publicación del Reglamento provisional.

(367) En cuanto al segundo punto, la entidad vinculada en cuestión pertenecía íntegramente al socio en la empresa en participación del Grupo SAIC y prestaba servicios financieros a uno de los productores del Grupo SAIC que era copropiedad de SAIC y del socio en la empresa en participación. Así pues, la Comisión tenía claro que se trataba de una entidad vinculada que debería haber respondido al cuestionario.

(368) En cuanto al tercer punto, ante la falta de información verificada, que no fue facilitada por el Grupo SAIC, la Comisión estaba facultada para utilizar, cuando procediera, los datos disponibles. Según la información disponible, la entidad en cuestión prestaba servicios financieros a uno de los productores del Grupo SAIC, y no fue posible determinar otras actividades. Así pues, se rechazó la alegación.

(369) Tras la comunicación definitiva, el Grupo SAIC volvió a formular sus observaciones relativas a la entidad que no cooperó que había emitido bonos titulización de activos. La empresa alegó que la atribución de los bonos de titulización de activos a la entidad que prestó servicios financieros a uno de los productores del Grupo SAIC no era coherente con la práctica de la Comisión. El Grupo SAIC especificó que la Comisión debía basarse en el porcentaje de participación del productor exportador en la empresa receptora, y que según lo establecido en la jurisprudencia de la OMC, la aplicación del artículo 28 se limita estrictamente a la información que falte, es decir, en este caso, el importe del beneficio, y no debe ampliarse más allá. De hecho, en el asunto en cuestión, la estructura accionarial de la empresa receptora estaba públicamente disponible, y su relación con el Grupo se señaló claramente en el dosier presentado por el Grupo SAIC.

(370) El Grupo SAIC también declaró que las «otras actividades» de la empresa receptora estaban claras y a disposición de la Comisión y que la atribución, por parte de la Comisión, a una única entidad productora del Grupo llevaría a una doble contabilización.

(371) La Comisión no está de acuerdo con estas alegaciones. En primer lugar, a la Comisión no solo le faltaba información relacionada con el importe del beneficio, sino también en relación con la entidad o entidades del grupo a las que debería atribuirse dicho beneficio. El hecho de que la empresa que no cooperó fuese la primera empresa del grupo receptora directa de la financiación preferente concedida por partes externas no quiere decir que también fuese la única receptora de esta financiación preferente dentro del grupo. Por tanto, la aplicación del artículo 28 para la determinación de la atribución del beneficio era necesaria.

(372) En segundo lugar, contrariamente a lo que afirmó el Grupo SAIC, esta atribución se realizó de manera coherente con la práctica anterior de la Comisión. De hecho, el ejemplo de la práctica anterior citado por el Grupo SAIC tenía que ver con una entidad de cartera que prestaba servicios financieros a sus filiales, entre las que figuraban los productores exportadores. Se decidió, sobre la base de la situación de hecho en dicho caso específico, que la proporción de inversión de la entidad de cartera en sus filiales (que está vinculada al importe del capital y, por ende, a la participación en cada filial) era un valor sustitutivo razonable para la proporción de financiación preferente de la que se beneficiaba cada filial, y, por consiguiente, una clave de reparto apropiada para la atribución del beneficio a los productores exportadores. No obstante, en el caso que nos ocupa, la empresa que no cooperó del Grupo SAIC no tiene ninguna filial conocida. Según la información de que dispone la Comisión, tampoco existe ningún vínculo entre la estructura organizativa de los dos socios en la empresa en participación y el porcentaje real de los servicios financieros prestados por la empresa que no cooperó a las diversas entidades del grupo.

(373) En tercer lugar, tal y como se señala en el considerando 368 anterior, dado que la empresa que no cooperó no presentó una respuesta al cuestionario, no fue posible determinar el alcance y la estructura exactos de sus actividades financieras. Tampoco existe ninguna vinculación como tal entre la garantía real subyacente a los bonos de titulización de activos emitidos y el beneficiario real de los fondos recaudados mediante los bonos de titulización de activos. Por lo tanto, la Comisión rechazó dichas alegaciones.

(374) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que los productores no se beneficiaron de bonos de titulización de activos porque las transacciones tenían lugar entre la entidad financiadora y el prestatario minorista.

(375) La Comisión señaló que, en el marco de estas operaciones, el Grupo Geely se benefició de financiación preferente. Como se describe en el considerando 619 del Reglamento provisional, los bonos de titulización de activos permitieron al Grupo sustituir los títulos de crédito a medio plazo sobre préstamos para automóviles por liquidez inmediatamente disponible, facilitando así la prefinanciación de sus operaciones de préstamos sobre una base muy beneficiosa. Los beneficios se asignaron en consecuencia. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(376) El Grupo Geely se opuso a la utilización de la misma referencia para los bonos que la aplicada a los préstamos, dado que los bonos y los préstamos son instrumentos financieros distintos.

(377) A este respecto, la Comisión señaló que los préstamos y los bonos son instrumentos de deuda financiera similares. De hecho, un bono es una especie de préstamo utilizado por las grandes entidades para reunir capital. Tanto los préstamos como los bonos se contratan o emiten por un período de tiempo determinado y tienen un tipo interés/nominal. El hecho de que la financiación a través de un préstamo sea proporcionada por una institución financiera y que la financiación a través de una obligación societaria sea proporcionada por inversores, que en la mayoría de los casos son también entidades financieras, es irrelevante para determinar las características fundamentales de ambos instrumentos. De hecho, ambos instrumentos sirven para financiar operaciones comerciales, devengan el mismo tipo de remuneración y tienen plazos y condiciones de reembolso similares. Además, no se propusieron referencias alternativas, y no fue posible identificar otra información públicamente disponible para ofrecer una referencia más exacta. Por tanto, se rechazó la alegación.

(378) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 633 a 635 del Reglamento provisional.

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

(379) En ausencia de otras observaciones relativas a la conclusión sobre otros tipos de financiación, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 636 y 637 del Reglamento provisional.

(380) El porcentaje de subvención establecido con respecto a los otros tipos de financiación preferente durante el período de investigación para los grupos de empresas incluidos en la muestra ascendió a:

Financiación preferente: otros tipos de financiación

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	3,60 %
Grupo Geely:	3,23 %
Grupo SAIC	7,56 %

3.6. **Programas de ayudas**

3.6.1. *Ayudas directas en efectivo*

a) Observaciones generales

(381) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo SAIC alegaron que la especificidad con respecto a las subvenciones recibidas por Geely y SAIC carecía de una determinación caso por caso basada en pruebas concluyentes. Asimismo, el Grupo Geely alegó que las ayudas se deberían haber asignado al volumen de negocios total (BEV y productos distintos a los BEV), para reflejar correctamente que las ayudas estaban vinculadas a las actividades globales de las entidades receptoras.

(382) Las autoridades chinas alegaron que la Comisión utilizó los datos disponibles de un modo sancionador al examinar las ayudas recibidas por Geely y SAIC y que la Comisión no dio instrucciones claras, lo que impidió que las empresas incluidas en la muestra realizaran una evaluación adecuada. De acuerdo con las autoridades chinas, la Comisión no llevó a cabo una evaluación detallada de todas las pruebas registradas con el fin de seleccionar los datos de sustitución más apropiados y alegó que no deberían haberse adjudicado subvenciones a los exportadores que no se beneficiaron.

(383) Como se indica en el considerando 364 del Reglamento provisional, el Grupo SAIC alegó que no era esencial utilizar «los importes individuales recibidos por subvención, el momento de la recepción de las subvenciones, la descripción de las subvenciones, las notificaciones gubernamentales correspondientes que especifican la naturaleza de las subvenciones y otra información necesaria» y se negó a proporcionar dicha información, por lo que la Comisión no pudo determinar los regímenes de subvenciones subyacentes, el importe de las subvenciones recibidas durante el período de investigación ni si estas subvenciones se referían o no a activos fijos. Del mismo modo, como se explica en el considerando 372 del Reglamento provisional, ninguna de las empresas del Grupo Geely facilitó información completa sobre la naturaleza de los programas de subvención en virtud de los cuales recibieron ayuda, tal como se pedía en el cuestionario, por lo que la Comisión no pudo determinar los regímenes de subvenciones subyacentes para los programas de subvenciones en relación con el producto investigado.

(384) Además, como se explica en la sección 3.3.1.4 del Reglamento provisional, las autoridades chinas no facilitaron ninguna información relativa a las ayudas desembolsadas a los grupos incluidos en la muestra, por lo que la Comisión no pudo colmar las lagunas con información que hubiera obtenido de otras fuentes. Por el contrario, la Comisión observó que el Grupo BYD proporcionó la información pertinente solicitada de modo que la Comisión pudo evaluar los distintos aspectos de las ayudas recibidas y considerar si estaban sujetas a medidas compensatorias.

(385) Sobre esta base y en ausencia de información verificada que apuntara a lo contrario, la Comisión basó sus conclusiones en datos disponibles y consideró que todas las ayudas recibidas por dichos grupos eran específicas y estaban relacionadas con el producto investigado. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(386) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron que la determinación de la Comisión de que las ayudas sujetas a medidas compensatorios eran específicas se basa en hipótesis y no en evidencias concluyentes, infringiendo el artículo 2.4 del Acuerdo SMC. Argumentó que la Comisión tenía pruebas de que las supuestas ayudas en cuestión beneficiaron a múltiples productores y, por consiguiente, aplicó los datos disponibles de un modo sancionador. En cambio, la Comisión asumió que las ayudas recibidas por dichos productores exportadores eran específicas dado que el Grupo SAIC y el Grupo Geely no proporcionaron a la Comisión lo que esta consideraba que era información suficiente. Por otro lado, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no ha divulgado suficientes datos sobre cuya base determinó que las ayudas eran específicas.

(387) El Grupo SAIC también argumentó que aportó pruebas a la Comisión de que las ayudas recibidas de las autoridades chinas estaban destinadas a fines que iban más allá del producto afectado y que la información que poseía la Comisión, en particular los materiales presentados por el Grupo SAIC y la información públicamente disponible, indican claramente que las subvenciones recibidas estaban destinadas a BEV y productos distintos a los BEV). Por tanto, no se puede argumentar que la asignación por parte de la Comisión de las ayudas recibidas al volumen de negocios del producto afectado tenga ningún fundamento fáctico. Además, el Grupo SAIC argumentó que la Comisión no facilitó ninguna evaluación ni ningún razonamiento en relación con los múltiples datos registrados —concretamente, los informes de auditoría, el balance de comprobación y capturas de pantalla de las cuentas donde quedaran registradas las ayudas—, lo que sugiere que las ayudas recibidas no estaban destinadas únicamente al producto investigado.

(388) La Comisión reiteró que el Grupo SAIC no proporcionó información completa sobre la naturaleza de los programas de subvención en virtud de los cuales recibió ayuda, tal como se pedía, por lo que la Comisión no pudo determinar qué programas de subvenciones guardaban relación con el producto investigado. La Comisión observó que la información estaba fácilmente disponible para las empresas pero estas se negaron a acceder a ella. El hecho de que una empresa permitiera a la Comisión examinar determinados documentos y facilitara capturas de pantalla sin proporcionar la información pertinente solicitada no puede, en ningún caso, ser equivalente a proporcionar la información solicitada en forma de prueba que garantice que la información ha sido debidamente verificada. Dicha información tampoco ofrece garantías de que las ayudas recibidas antes del período de investigación no beneficiaron a la producción de BEV durante el período de investigación. La Comisión también subrayó reiteradamente que la información facilitada solo en forma de capturas de pantalla que incluyeran datos limitados o que mostraran algunos ejemplos imposibilitaría la verificación y la conciliación de cifras esenciales.

(389) En ausencia de información verificada que apuntara a lo contrario, la Comisión basó sus conclusiones en datos disponibles y consideró que todas las ayudas recibidas por dichos grupos eran específicas y estaban relacionadas con el producto investigado. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

b) Cálculo del importe de la subvención

(390) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC argumentó que, dado que las ayudas recibidas estaban sujetas al impuesto sobre sociedades, la base imponible debía deducirse del importe total de las ayudas recibidas. La Comisión consideró que el Grupo SAIC no aportó pruebas concluyentes de que el impuesto pagado estuviese directamente relacionado con las ayudas recibidas. Por otro lado, los artículos 6 y 7 del Reglamento de base no prevén la deducción del impuesto sobre sociedades en lo que respecta al cálculo del beneficio o de la subvención sujeta a medidas compensatorias. Por tanto, se rechazó este argumento.

(391) El porcentaje de subvención del Grupo SAIC y el Grupo Geely con respecto a las ayudas se actualizó como consecuencia de la corrección descrita en los considerandos 652 y 654 del presente Reglamento, respectivamente.

(392) En consecuencia, se confirma la metodología para determinar el importe de la subvención descrita en el considerando 650 del Reglamento provisional y se aplicó al productor exportador al que se concedió el examen individual.

(393) Tras la comunicación definitiva, Tesla Shanghái indicó que una de las ayudas que recibió la empresa se percibió en tres pagos y uno de dichos pagos se produjo durante el período de investigación. La empresa indicó que, dado que el importe percibido durante el período de investigación se refiere a una ayuda vinculada a activo fijo, cuyos pagos se realizaron dentro del mismo régimen, la Comisión debería haber depreciado el importe percibido por la empresa durante el período de investigación.

(394) La Comisión reconoce que, sobre la base de las Directrices para el cálculo del importe de la subvención en las investigaciones en materia de derechos compensatorios ([59]), «[e]n el caso de las subvenciones excepcionales, que pueden vincularse a la adquisición de activo fijo, el valor total de la subvención deberá repartirse a lo largo de un período que corresponda al de la amortización normal de dicho activo (artículo 7, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2026/97 del Consejo ([60]))». Sin embargo, dichas directrices también establecen que «como excepción [al punto anterior], las subvenciones excepcionales que asciendan a menos del 1 % *ad valorem* se imputarán normalmente, aunque estuvieran vinculadas a la adquisición de activo fijo». Dado que el pago de la ayuda en cuestión ascendió a menos del 1 % *ad valorem*, la Comisión consideró que el pago percibido durante el período de investigación no era significativo y era razonable asignarlo únicamente al período de investigación. Este método de asignación se ajusta plenamente al informe del grupo informal de expertos de la OMC en el que se establece que las ayudas cuyo propósito sea la adquisición de activo fijo deben ser asignadas si bien «se consideró adecuado, sobre todo desde el punto de vista de la facilidad de administración, que se procediera a este último procedimiento [el cargo a una cuenta de gasto] cuando se trate de subvenciones muy reducidas, independientemente de su naturaleza o de otra consideración. Para este umbral, se recomienda un porcentaje de menos del 0,5 por ciento de las ventas para cualquiera de las subvenciones» ([61]). Por tanto, la Comisión rechazó esta alegación.

(395) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 638 a 651 del Reglamento provisional.

(396) El porcentaje de subvención establecido con respecto a todas las ayudas durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra y para el productor exportador examinado individualmente fue el siguiente:

Ayudas directas

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	0,61 %

([59]) 98/C 394/04 (DO C 394 de 17.12.1998, p. 6).
([60]) Reglamento (CE) n.º 2026/97 del Consejo, de 6 de octubre de 1997, sobre la defensa contra las importaciones subvencionadas originarias de países no miembros de la Comunidad Europea (DO L 288 de 21.10.1997, p. 1).
([61]) G/SCM/W/Rev.2*.

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo Geely:	2,27 %
Grupo SAIC	8,19 %
Tesla (Shanghái) (examen individual)	0,27 %

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

a) Observaciones generales

(397) Tras la comunicación provisional, algunas partes interesadas tales como el Grupo SAIC, la CAAM, el Grupo BYD, las autoridades chinas y el Grupo Geely alegaron que el cliente era el beneficiario último de este régimen de subvenciones. Más concretamente, se argumentó que los fabricantes anticipan las subvenciones a los clientes en nombre del Gobierno cuando venden los vehículos reduciendo para ello el precio que debe pagar el cliente. En este contexto, se suponía que el cliente pagaba un precio reducido y que el Gobierno reembolsaba dicha rebaja a la empresa posteriormente.

(398) Asimismo, algunas partes alegaron que el hecho de que los precios de los BEV no subieran después de que se eliminara la subvención no demuestra la existencia de un beneficio. Se argumentó que en los precios del mercado influyen varios factores, como los costes de producción, la dinámica de la oferta y la demanda, las expectativas del cliente y la sustitución entre modelos nuevos y antiguos. Como resultado de ello, puede que los precios de los BEV vendidos en períodos de tiempo distintos no sean directamente comparables.

(399) Por otro lado, se argumentó que en los casos en que los clientes no cumplían las condiciones para recibir la subvención, los productores recuperaban la subvención de los clientes, cuestionando así el beneficio para los productores.

(400) La Comisión observó que no se aportaron pruebas que demostraran que el programa se había diseñado para conceder subvenciones a los clientes, utilizando a los productores de BEV como una mera herramienta para canalizar dichas subvenciones. De hecho, las pruebas demostraban lo contrario. Tal y como se describe en los considerandos 666 a 671 del Reglamento provisional, los desembolsos realizados por las autoridades chinas a los productores de BEV en forma de transferencias directas de efectivo eran un beneficio claro y tangible para los productores de BEV, ya que constituían una transferencia directa de recursos monetarios basada en la actividad económica de los productores. Aunque esto ya confería un beneficio por sí mismo, la investigación reveló además que la subvención no influía en los precios finales para el cliente. Pese a que podían haber intervenido una serie de factores, el análisis demostró que el precio permaneció inalterado en el período inmediatamente posterior a la retirada de la subvención. Esto indica que la subvención no tuvo efectos tangibles en el precio final pagado por los clientes, de modo que los productores de BEV mantuvieran la subvención. Por lo tanto, se rechazaron estas solicitudes.

(401) En cuanto a los casos en que los productores pudieran haber recuperado las subvenciones por motivos de incumplimiento, la Comisión observó que, como se describe en los considerandos 665 a 670 del Reglamento provisional, los productores establecieron precios que les permitieron retener la totalidad de la subvención y los clientes no obtuvieron beneficios en forma de precios más bajos, por lo que la alegación era irrelevante. Por otro lado, esta situación ilustra la estructura fundamental del régimen, que sitúa a los productores en el centro de la política y da prioridad a sus intereses, con el objetivo último de proporcionar apoyo financiero a estas entidades. Del mismo modo, si el beneficiario previsto fuera el cliente, el responsable de recuperar los fondos sería el Gobierno. No se aportaron pruebas de que en el marco jurídico pertinente de este programa el Gobierno se sirva de los productores de BEV como herramienta para otorgar las cantidades que pague a dichos productores, o para recuperarlas. Por tanto, se rechazó la alegación.

(402) Tras la comunicación definitiva, la CAAM reiteró que los clientes eran los beneficiarios últimos del régimen de subvenciones. Se argumentó que la estabilidad de los precios de los BEV después de la eliminación de la subvención no indica que exista un beneficio. Se mencionó específicamente que mantener o incluso no alterar los precios durante un período de tiempo posterior a la supresión de las subvenciones a los consumidores constituye una práctica habitual. Además, observaron que incluso cuando el Gobierno chino redujo los impuestos sobre la compra de vehículos para los consumidores, era habitual que los fabricantes siguieran anunciando subvenciones durante un período de tiempo después de que hubieran expirado los incentivos públicos.

(403) La Comisión señaló que los argumentos de la CAAM respaldaban las conclusiones de la Comisión, ya que aportaban el argumento adicional de que la subvención no influye en la fijación de los precios de los vehículos por parte de los fabricantes dado que los precios permanecen inalterados, es decir, la subvención no tiene efectos tangibles en el precio final pagado por los clientes, por lo que los productores de BEV se quedan la subvención y no se transfiere ningún beneficio a los clientes. Por tanto, se rechazó la alegación.

(404) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron su alegación de que los clientes son los beneficiarios últimos del régimen de subvenciones e hicieron hincapié en que los clientes ocupan un lugar central en el programa. En particular, las autoridades chinas alegaron que eso era lo que establecía la legislación. El diseño del programa, que conlleva desembolsos en efectivo directamente a los productores, tiene en cuenta las condiciones de mercado especiales de China. Además, las autoridades chinas señalaron que si no se cumplen las condiciones establecidas en el programa, la cuantía del pago se reducirá en consecuencia.

(405) En lo que respecta a las observaciones de las autoridades chinas, y en ausencia de otra información fundamentada, la Comisión reiteró su conclusión anterior, expuesta en los considerandos 656 a 661 del Reglamento provisional y en el considerando 400 anterior, de que, habida cuenta de la naturaleza, el diseño y el funcionamiento del régimen, los productores son los receptores previstos de esta subvención. En relación con la reducción de los desembolsos en caso de incumplimiento de las condiciones establecidas, la Comisión se refirió al considerando 401 del presente Reglamento. Además, la Comisión observó que el mero hecho de que no se cumplan las condiciones en cuestión no implica un cambio de beneficiarios. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(406) Tras la comunicación provisional, y tras la imposición de medidas provisionales, la CAAM cuestionó el tratamiento de las subvenciones al consumo como subvenciones a la producción, alegando que la Unión aplicó un doble rasero para definir las subvenciones chinas a los consumidores como subvenciones para fomentar la industria automovilística de una forma rebuscada.

(407) La alegación presentada por la CAAM era genérica y no estaba justificada. Por lo tanto, se rechazó.

(408) Tras la comunicación provisional, Tesla (Shanghái) y las autoridades chinas alegaron que el programa ya había concluido en diciembre de 2022 y, por tanto, la Comisión carece de base jurídica para imponer un derecho antisubvenciones provisional para este régimen.

(409) Tal y como se describe en los considerandos 662 a 664 del Reglamento provisional, la Comisión señaló que los productores de BEV chinos siguieron beneficiándose de este régimen de subvención durante todo el período de investigación y, aun con posterioridad a este, durante un período prolongado, seguirán beneficiándose de la transferencia directa de fondos en virtud de este régimen. Como consecuencia de ello, la Comisión concluyó que se cumplen las condiciones para compensar dicho régimen. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(410) Tras la comunicación definitiva, Tesla (Shanghái) reiteró que el régimen había concluido y no debía someterse a medidas compensatorias. Como alternativa, la empresa indicó que el importe máximo al que la Comisión puede aplicar medidas compensatorias para Tesla (Shanghái) es el importe que la empresa podría recibir (potencialmente) en el futuro. Por otro lado, se argumentó que la existencia de regímenes locales similares a la política de subvenciones fiscales nacional no influye en la evaluación del beneficio para Tesla (Shanghái).

(411) La Comisión señaló que el beneficio sujeto a medidas compensatorias es el importe real de las subvenciones desembolsado por las autoridades chinas a los productores exportadores durante el período de investigación, y reiteró su conclusión anterior, expuesta en los considerandos 662 a 664 del Reglamento provisional y en el considerando 409 anterior. En lo que respecta a la no evaluación de regímenes similares a la subvención nacional, la Comisión observó, como se describe en el considerando 664 del Reglamento provisional, que la investigación reveló que las autoridades locales, ya fuera con indicaciones directas o indirectas de las autoridades chinas, han establecido numerosos programas similares, algunos muy parecidos al régimen nacional. Estas iniciativas locales tienen el objetivo común de incentivar la producción de BEV, lo que supondrá un apoyo continuo para los productores chinos de estos vehículos.

b) Cálculo del importe de la subvención

(412) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely y Tesla (Shanghái) alegaron que los fondos recibidos durante el período de investigación estaban asociados a ventas realizadas antes del período de investigación y que, por tanto, no estaban sujetas a medidas compensatorias. En el supuesto de que se considerara que este régimen hubiese de estar sujeto a compensación, la base para dicha determinación deberían ser las ventas directamente relacionadas con el período de investigación.

(413) La Comisión observó, tal y como se describe en el considerando 672 del Reglamento provisional, que la discrepancia temporal entre la venta de BEV y el desembolso de los fondos gubernamentales, que los productores no pueden predecir, crea incertidumbre en torno a los plazos de los desembolsos. Esta incertidumbre puede extenderse hasta cuatro años. Como resultado de ello, los productores ven plenamente materializado el beneficio cuando reciben los desembolsos. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(414) Tras la comunicación definitiva, el Grupo SAIC alegó que la Comisión no abordó sus observaciones sobre el período relativo a la atribución del programa, ni respondió a su propuesta de cálculo alternativo.

(415) La Comisión observó que se habían recibido las mismas observaciones de distintas partes y se habían refutado en los considerandos 412 y 413 más arriba. Estos considerandos exponen los fundamentos para descartar la metodología de cálculo propuesta. Por consiguiente, se rechazaron ambas alegaciones.

(416) Tras comunicación definitiva, Tesla (Shanghái) reiteró su alegación de que la base del cálculo del beneficio fueran las ventas afectadas durante el período de investigación y proporcionó una metodología para ello.

(417) La Comisión, en ausencia de otra información fundamentada, reiteró su conclusión anterior, expuesta en el considerando 413 más arriba. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(418) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y Geely alegaron que los beneficios derivados de este régimen de subvención no debían asignarse a las exportaciones bajo la premisa de que las subvenciones se concedían específicamente para la producción y las ventas del producto investigado, limitadas al mercado chino.

(419) La Comisión observó que, en virtud de este régimen, los productores se beneficiaban de una transferencia directa de fondos, lo que proporcionaba a las empresas recursos sustanciales en forma de efectivo que estaba enteramente a su disposición. Los pagos de las autoridades chinas se basan específicamente en las ventas de BEV dentro de un programa concebido para apoyar el desarrollo de la industria de los BEV y dirigido a productores de BEV. Como consecuencia de ello, la asignación de dichos beneficios se basó en el volumen de negocios total de BEV. Por lo tanto, se desestimaron estas alegaciones.

(420) Tesla (Shanghái) alegó que, dado que la cantidad consignada recibida por la empresa en virtud de este régimen se trata como ingresos imponibles y, por consiguiente, está sujeta al impuesto sobre sociedades del 15 % aplicable a Tesla (Shanghái) en 2022, existiría una doble contabilización en la medida en que este beneficio se tiene en cuenta como parte de este programa y también como parte del programa impositivo preferencial.

(421) La empresa no aportó pruebas concluyentes de que el impuesto pagado estuviera directamente relacionado con el desembolso recibido en virtud de este régimen. Por otro lado, los artículos 6 y 7 del Reglamento de base no prevén la deducción del impuesto sobre la renta en lo que respecta al cálculo del beneficio o de la subvención sujeta a medias compensatorias. Por consiguiente, el argumento de que esto constituiría una doble contabilización se consideró irrelevante.

(422) Tras la comunicación definitiva, Tesla (Shanghái) reiteró que el impuesto sobre la renta del 15 % debía deducirse del total del beneficio dado que trataba los ingresos procedentes de las subvenciones fiscales como renta imponible sujeta al impuesto sobre sociedades del 15 % aplicable durante el período de investigación. Tesla argumentó que existía una doble contabilización, ya que este beneficio se tenía en cuenta como parte de este programa y también como parte del programa impositivo preferencial.

(423) La Comisión señaló que la deducción solicitada no se inscribe dentro de ninguna de las categorías que pueden deducirse del cálculo de la subvención tal y como se detalla en el artículo 7 del Reglamento de base ([62]). Además, el tipo del impuesto sobre la renta no se aplica a la renta sino a la renta imponible, tal y como se establece en la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Empresas («Ley del IRE»), a saber, «la renta total de la empresa en cada ejercicio fiscal menos la renta no imponible, la renta exenta, deducciones varias y el importe admisible de pérdidas de ejercicios anteriores compensadas» ([63]). Dichas deducciones incluyen los «costes, gastos, impuestos, pérdidas y otros gastos razonables soportados en relación con los ingresos percibidos por una empresa que puedan deducirse al calcular la base imponible de los ingresos» ([64]). Además, determinados gastos como los gastos de I+D se benefician de una deducción adicional en determinadas condiciones. Sobre esta base, unos ingresos específicos como los ingresos de las subvenciones fiscales no pueden aislarse del cálculo de la renta imponible que tiene en cuenta otros elementos. Por otro lado, la Comisión consideró que tipo del impuesto sobre la renta del 15 % solo era aplicable cuando existe una renta imponible positiva. Por consiguiente, se rechazó esta alegación.

(424) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD indicó que la ratio de subvenciones fiscales destinadas a los BEV en relación con el total de las subvenciones fiscales recibidas durante el período de investigación utilizada para asignar el pago anticipado a los BEV debería haberse modificado después de las decisiones transaccionales finales del Ministerio de Industria y Tecnologías de la Información («MIIT») y del Ministerio de Hacienda. La Comisión aceptó la alegación y revisó los cálculos.

(425) El Grupo Geely alegó que algunas subvenciones atribuidas a una de las empresas del grupo ya estaban sujetas a medidas compensatorias. La Comisión aceptó la alegación y revisó los cálculos.

(426) En consecuencia, se confirma la metodología para determinar el importe de la subvención descrita en el considerando 675 del Reglamento provisional y se aplicó al productor exportador al que se concedió el examen individual.

(427) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 652 a 676 del Reglamento provisional.

(428) El porcentaje de subvención del Grupo SAIC y el Grupo Geely con respecto a la política de subvenciones fiscales se actualizó como consecuencia de la corrección descrita en los considerandos 652 y 654 del presente Reglamento, respectivamente.

(429) El porcentaje de subvención establecido con respecto a este régimen durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra y para el productor exportador examinado individualmente fue el siguiente:

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	2,01 %
Grupo Geely	1,94 %
Grupo SAIC	2,18 %
Tesla (Shanghái) (examen individual)	2,49 %

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

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

(430) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas, el Grupo BYD, el Grupo Geely y el Grupo SAIC se mostraron en desacuerdo con la evaluación de la Comisión que señalaba que los productores de BEV chinos se beneficiaban de la concesión de suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.

([62]) El artículo 7 incluye las siguientes categorías: a) cualesquiera gastos de expediente y demás gastos que se hayan tenido que afrontar necesariamente para tener derecho a la subvención o para beneficiarse de la misma; b) los tributos de exportación, derechos u otros gravámenes a que se haya sometido la exportación del producto a la Unión, destinados especialmente a neutralizar la subvención.

([63]) Artículo 5 de la Ley del IRE.

([64]) Artículo 8 de la Ley del IRE.

(431) Las autoridades chinas alegaron que la Comisión, básicamente, declaró que el suelo en la China continental es de propiedad estatal o de propiedad colectiva, lo que no demuestra la existencia de una contribución financiera ni de un beneficio. Por otro lado, contrariamente a la interpretación del adjetivo «colectiva» observada por la Comisión en el considerando 677 del Reglamento provisional, «colectiva» no quiere decir que esté compuesto por pueblos o municipios, sino por personas trabajadoras.

(432) En el considerando 677 del Reglamento provisional, la Comisión recogió una introducción al sistema de derechos de uso del suelo utilizado en China. Al contrario que las observaciones de las autoridades chinas, el objetivo de esta parte no es demostrar por sí misma la existencia de contribución financiera y beneficio. En cualquier caso, las autoridades chinas no aportaron pruebas que contradijeran lo expuesto en el considerando 677 del Reglamento provisional, a saber, que en China todo el suelo es de propiedad estatal o colectiva.

a) Base jurídica

(433) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que, hasta que no se determine que los precios en el país de concesión de derechos de uso del suelo están distorsionados debido a la intervención del Gobierno, la Comisión no puede recurrir a una referencia de fuera del país. De acuerdo con las autoridades chinas, varios de los documentos legislativos no estaban en vigor en el período de investigación. Por tanto, la Comisión se basó en una base jurídica incorrecta y no basó su «determinación en pruebas concluyentes».

(434) En primer lugar, la Comisión observó que las autoridades chinas no aportaron ninguna prueba de que los documentos legislativos mencionados no estuvieran en vigor durante el período de investigación. En segundo lugar, las autoridades chinas tampoco demostraron que haya cambiado el contenido de estos documentos que supuestamente han sido sustituidos. En tercer lugar, las autoridades chinas no cuestionaron la aplicación de la Ley de Gestión del Suelo de la República Popular China mencionada en el considerando 679 del Reglamento provisional.

(435) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas alegaron que habían demostrado que las leyes en las que se había basado la Comisión no estaban en vigor durante el período de investigación. Por tanto, las afirmaciones de la Comisión de que las autoridades chinas no aportaron pruebas de que dichos documentos no estaban en vigor durante el período de investigación son objetivamente erróneas.

(436) No obstante, la Comisión sostiene que no se aportaron pruebas para demostrar que los textos en cuestión no estaban en vigor. En cualquier caso, la Comisión, por iniciativa propia, encontró pruebas de que la Ley de Propiedad fue derogada en 2021 ([65]). Sin embargo, sus disposiciones se incorporaron a los artículos 205 a 462 del Código Civil que entró en vigor en enero de 2021. El Código Civil no introdujo ningún cambio sustancial con respecto a los derechos de uso del suelo (véanse, en particular, los artículos 246, 260, 261 y 330 a 361 del Código Civil). Por consiguiente, el argumento esgrimido por las autoridades chinas era puramente formal. Por tanto, se rechazó la alegación.

b) Conclusiones de la investigación

(437) Tras la comunicación provisional, según las autoridades chinas, en asuntos anteriores la Comisión no presentó pruebas que demostraran que el sistema de subasta en la China continental no era transparente ni claro y se basó en asuntos antiguos y productos completamente diferentes sin aportar explicaciones o pruebas de la supuesta distorsión. Supuestamente, la Comisión ha utilizado la misma declaración y ha creado una corriente jurisprudencial ante la falta de pruebas. Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no explicó lo que investigó con respecto al mercado de derechos de uso del suelo en la China continental ni qué cambios detectó. Además, la afirmación de la Comisión de que las autoridades fijaban los precios de los derechos de uso del suelo de forma arbitraria no estaba respaldada por ninguna prueba en general ni con ejemplos relacionados con los productores exportadores incluidos en la muestra. Para las autoridades chinas, el precio obtenido en última instancia en el proceso de licitación es un reflejo tanto de la oferta como de la demanda.

(438) El Grupo Geely alegó que el Reglamento provisional no incluye ninguna indicación clara ni ningún razonamiento con respecto a cómo o por qué el Taipéi Chino constituye un valor de referencia adecuado más allá de indicar que se ha utilizado en determinadas investigaciones previas.

([65]) Artículo 1260 del Código Civil.

(439) Sin embargo, la Comisión señaló que las conclusiones extraídas en investigaciones antisubvenciones previas y recientes estaban adecuadamente fundamentadas y se refieren a los mismos programas de subvenciones que los citados en la presente investigación. Por ejemplo, en el asunto de las hojas de aluminio convertible la Comisión constató que, por lo que respecta a las parcelas de terreno que se adquirieron mediante licitación, en todos los casos hubo solo un licitador, y el precio que se pagó se correspondía con el precio de partida del procedimiento de licitación. En todas estas investigaciones anteriores, la Comisión se basó en un marco jurídico similar por el que se rigen los derechos de uso del suelo en China y, más concretamente, en el hecho de que las autoridades locales establecen los precios de los terrenos siguiendo un sistema de evaluación de los terrenos urbanos y la política industrial del Gobierno. En el considerando 682 del Reglamento provisional, la Comisión recordó que la investigación actual no mostraba ningún cambio significativo al respecto. La Comisión recordó, además, que las autoridades chinas no habían facilitado pruebas que demostraran la cancelación de dicha política. Por el contrario, la Comisión constató que, en lo que respecta al Grupo BYD, el Grupo Geely, el Grupo SAIC y Tesla (Shanghái) las transacciones de derechos de uso del suelo se correspondían con: i) transacciones, asignaciones o transferencias gratuitas; ii) precios de transacción que se correspondían con el precio de partida del procedimiento de licitación; iii) precios de transacción que se correspondían con la garantía que había que pagar para participar en la licitación; o iv) acuerdos de inversión específicos con el municipio o los municipios locales que contenían disposiciones específicas sobre la asignación de terrenos. Así pues, sobre la base de la información disponible en la presente investigación, la Comisión rechazo estas alegaciones.

(440) Las autoridades chinas argumentaron que la afirmación de la Comisión en el considerando 682 del Reglamento provisional de que los productores exportadores incluidos en la muestra obtuvieron los derechos de uso del suelo a los precios establecidos por las autoridades locales en los procedimientos de licitación, carece de una base fáctica.

(441) No obstante, como ya se ha indicado en el considerando 438 del presente Reglamento, la Comisión posee pruebas que sustentan dicha afirmación, mediante los documentos de las transacciones del Grupo BYD, el Grupo Geely, el Grupo SAIC y Tesla (Shanghái).

(442) De acuerdo con las autoridades chinas, existe un mercado secundario de los derechos de uso del suelo en la China continental que no fue investigado por la Comisión.

(443) No obstante, las autoridades chinas no tenían pruebas de que las empresas incluidas en la muestra utilizaran ningún supuesto mercado secundario de los derechos de uso del suelo.

(444) Las autoridades chinas consideraron que la conclusión de la Comisión relativa a la especificidad es incoherente porque si los análisis de especificidad llevados a cabo por la Comisión fueran correctos y solo obtuvieran derechos de uso del suelo a precios preferentes los productores de algunas industrias, la Comisión debería haber utilizado los precios de los derechos de uso del suelo de empresas de otros sectores para evaluar la existencia de la supuesta subvención. Además, la Comisión no realizó una evaluación razonada y objetiva de la especificidad en virtud del artículo 4, apartado 2, letras a) y c), del Reglamento de base porque no determinó cómo se limita explícitamente el acceso a la supuesta concesión preferente de derechos de uso del suelo a determinadas empresas o sectores.

(445) En este sentido, la Comisión señala que ninguna parte aportó pruebas de la existencia de una referencia para los precios de los derechos de uso del suelo en los sectores sin intervención del Estado. Además, la Comisión aportó el marco legislativo en virtud del cual las autoridades locales establecen los precios de los terrenos siguiendo un sistema de evaluación de los terrenos urbanos, que se actualiza cada tres años, y siguiendo la política industrial del Gobierno. Por otro lado, la Comisión pudo confirmar esta conclusión sobre la base de los documentos de las transacciones proporcionados por el Grupo SAIC y, según los cuales, «la condición de acceso industrial se refiere a la industria de fabricación de automóviles; se ajusta a los proyectos fomentados y autorizados en el catálogo de orientaciones para el ajuste de la estructura industrial». Por tanto, los documentos a los que tuvo acceso la Comisión confirman que, como condición para participar en el procedimiento de licitación relativo a los derechos de uso del suelo, es necesario pertenecer a la industria de fabricación de automóviles.

(446) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas observaron que compete a la Comisión, como autoridad investigadora, establecer la especificidad, y no a las autoridades chinas ni a otras partes interesadas refutar una presunción negativa. También se refirieron al asunto C-559/12 P ([66]) y afirmaron que la Comisión tiene la obligación de recopilar toda la información que requiera para fundamentar su evaluación de la especificidad de la supuesta subvención.

([66]) Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera), de 3 de abril de 2014, República Francesa contra Comisión Europea.

(447) Contrariamente a las alegaciones de las autoridades chinas, la Comisión no se basó en ninguna presunción negativa para establecer la especificidad del régimen. Como se indica claramente en el considerando 686 del Reglamento provisional, el régimen se considera específico porque la concesión preferente de suelo se limita a las empresas de determinadas industrias, en este caso la industria de los BEV. Así pues, se rechazó la alegación.

(448) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también sostuvieron que el análisis del beneficio llevado a cabo por la Comisión es injustificable y se basa en una referencia inapropiada. De acuerdo con las autoridades chinas, la Comisión no es coherente cuando confirma que la concesión de derechos del suelo es específica y, al mismo tiempo, rechaza el argumento de que la Comisión podría haber utilizado referencias del país derivadas de los precios de los derechos de uso del suelo de empresas de otros sectores que no se beneficien de esta supuesta subvención, de las que hay muchas donde elegir.

(449) Sin embargo, la Comisión no ve la incoherencia mencionada por las autoridades chinas. Como se indica en el considerando 445 anterior, la Comisión se limitó a afirmar que ninguna parte aportó pruebas de la existencia de una referencia para los precios de los derechos de uso del suelo en los sectores sin intervención del Estado. Aparte de limitarse a afirmar que existen numerosas referencias donde elegir, las autoridades chinas no refutaron las conclusiones de la Comisión. Además, las autoridades chinas parecen confundir el análisis de especificidad de la Comisión mediante el que la Comisión demostró que la industria de los BEV se está beneficiando de los derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada y el análisis del beneficio con arreglo al artículo 6, letra d), del Reglamento de base mediante el que la Comisión consideró que la legislación china que regula los usos del suelo está distorsionando el mercado de derechos de uso del suelo y no está sujeta a las condiciones del mercado. El hecho de que el sistema de derechos de uso del suelo en su conjunto no esté funcionando como un mercado libre no impide a las autoridades chinas conceder a determinadas industrias específicas derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada. Así pues, se rechazó la alegación.

c) Conclusión

(450) Las observaciones de las autoridades chinas relativas a la conclusión de que la concesión de derechos de uso del suelo por parte de las autoridades chinas debe considerarse una subvención se abordaron conjuntamente con las observaciones relativas a las conclusiones de la investigación en los considerandos 437 a 442 del presente Reglamento.

d) Cálculo del importe de la subvención

(451) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que la evaluación de la Comisión que apunta a que el Taipéi Chino es una referencia externa adecuada no se basa en pruebas concluyentes y que los precios del suelo en el Taipéi Chino no guardan relación con «las condiciones reinantes en el mercado en el país de suministro». Las autoridades chinas declararon que la Comisión se limita a enumerar determinados indicadores sin datos ni pruebas que los sustenten y solicitaron a la Comisión que proporcione datos adicionales relativos al nivel de desarrollo económico, el grado de desarrollo de las infraestructuras industriales, la densidad de población y las similitudes entre el tipo de suelo y las operaciones utilizadas para construir el valor de referencia pertinente en el Taipéi Chino y en China. También menciona que la densidad de población en la China continental y en el Taipéi chino es muy distinta.

(452) En relación con el nivel de desarrollo económico y el grado de desarrollo de las infraestructuras industriales, la Comisión constató que la mayoría de las entidades de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra estaban situadas en la parte oriental de China, en zonas desarrolladas con un PIB elevado de provincias con alta densidad de población en torno a Shanghái y Shenzhen, muy similares a las del Taipéi Chino.

(453) En relación con las similitudes entre el tipo de suelo y las operaciones utilizadas para construir el valor de referencia pertinente, la Comisión destacó en este sentido que, en ambos casos, las operaciones se referían a terrenos industriales de una superficie determinada, situados en zonas industriales.

(454) En relación con la densidad de población, la Comisión observó que las autoridades chinas compararon cifras de densidad de población a nivel de todo el país. Si se observa más de cerca la densidad de población de las ubicaciones reales de los productores exportadores, resulta que las cifras de densidad de población son en realidad bastante similares o incluso superiores, por ejemplo, en la región de Shanghái donde están situadas algunas de las entidades de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra y Tesla (Shanghái), la densidad de población es de más de 3 900 habitantes por km^2 ([67]), es decir, casi seis veces la densidad de población del Taipéi Chino.

([67]) shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf, consultado por última vez el 9 de agosto de 2024.

(455) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas indicaron, en primer lugar, que varias entidades de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra no están situadas en la parte oriental de la China continental. Por ejemplo, algunas están situadas en Xi'an y en Hunan. Al elegir Shanghái y Shenzhen, la Comisión se refiere a dos de las ciudades más desarrolladas de China, que no son comparables a la mayor parte de las provincias en las que están situados los productores de BEV. En segundo lugar, las autoridades chinas señalan que todas las demás provincias en las que están situados los productores de BEV, aparte de Shanghái, están mucho menos densamente pobladas que el Taipéi Chino. Las autoridades chinas también observaron que existen enormes diferencias en el precio de los derechos de uso del suelo entre determinadas ciudades y provincias y la China continental y que, aparte de la cuestión de la falta de comparabilidad, un precio medio de referencia para el suelo en el Taipéi Chino no puede estar relacionado con el mercado predominante en toda la China continental.

(456) Sin embargo, la Comisión nunca alegó que todos los productores de BEV estén situados en la parte oriental de China. En lugar de ello, la Comisión explicó que la mayoría de las entidades de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra estaban situadas en la parte oriental de China, en zonas desarrolladas con un PIB elevado de provincias con alta densidad de población en torno a Shanghái y Shenzhen. Por ejemplo, de los siete centros de producción del Grupo Geely, cuatro están situados en Zhejiang, y uno en Jiangsu, dos provincias costeras próximas a Shanghái. Asimismo, de las ocho instalaciones de producción del Grupo BYD, una está situada en Guangdong, una en Jiangsu, una en Anhui, una en Shandong y una en Fujian. Por último, al menos tres de las instalaciones de producción del Grupo SAIC están situadas directamente en Shanghái. La mayor parte de estas provincias tienen un PIB per cápita elevado y unos niveles de densidad comparables a los del Taipéi Chino. Las densidades de población de Jiangsu, Guangdong y Shandong son incluso superiores a las del Taipéi Chino. Además, la Comisión subraya que las instalaciones de producción de BEV suelen estar situadas en ciudades con un nivel de PIB per cápita y una densidad muy por encima de la media provincial. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(457) Las autoridades chinas y el Grupo Geely también alegaron que el Taipéi Chino no constituye un valor de referencia apropiado porque, en la China continental, entre otros lugares, solamente se transfiere un derecho de uso del suelo, mientras que en el Taipéi Chino también se transfiere la propiedad del terreno. Además, de acuerdo con las autoridades chinas, la Comisión parece reconocer que la densidad de población y el grado de desarrollo de las infraestructuras industriales no son totalmente comparables entre la China continental y el Taipéi Chino. Por consiguiente, por término medio, un precio de referencia para el suelo en el Taipéi Chino no puede estar relacionado con el mercado predominante en la China continental, ni lo está. Además, los precios del suelo utilizados por la Comisión para el Taipéi Chino incluyen los precios de los terrenos tanto comerciales como industriales.

(458) El Grupo SAIC argumentó que el Taipéi Chino no era una referencia externa adecuada para los derechos de uso del suelo y propuso utilizar en su lugar referencias de Malasia y Tailandia. En relación con el Taipéi Chino, el Grupo SAIC indicó lo siguiente:

— los precios del suelo estaban distorsionados y muy inflados;

— había tipos de usos distintos al suelo industrial utilizado por el Grupo SAIC;

— los precios del suelo estaban distorsionados como consecuencia de la escasez de terrenos;

— era muy diferente en términos geográficos y de nivel económico;

— el PIB y la estructura económica no eran comparables a los de la China continental.

(459) El Grupo Geely alegó que la pertinencia de factores como la proximidad geográfica y las características demográficas comunes entre China y el Taipéi Chino para la selección del valor de referencia no está clara. Además, la afirmación de que el desarrollo económico, el PIB y la estructura del Taipéi Chino son comparables a los de numerosas provincias y ciudades chinas carece de toda credibilidad debido a las importantes diferencias existentes entre ellos, en particular en lo que respecta a las ciudades en las que operan los productores exportadores del Grupo Geely. Por último, de acuerdo con el Grupo Geely, en los cálculos no se tuvieron en cuenta las importantes diferencias de precios existentes entre las distintas zonas del Taipéi Chino ni cómo repercutían en la comparación.

(460) A este respecto, la Comisión señaló que la elección del Taipéi Chino como referencia se basó en el examen de varios factores enumerados en el considerando 688 del Reglamento provisional. La Comisión consideró, no obstante, que aunque existían ciertas diferencias en las condiciones de mercado entre los derechos de uso del suelo en la China continental y la venta de suelo en el Taipéi chino, no eran de tal naturaleza que invalidarían la elección del Taipéi chino como referencia.

(461) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas afirmaron que la Comisión ignoró una distinción fundamental que afecta a la comparabilidad, a saber, el hecho de que en la China continental solamente se transfiere el derecho de uso del suelo durante unos años específicos, mientras que en el Taipéi Chino se transfiere la propiedad del terreno. Las autoridades chinas también observaron que no existen pruebas de que la Comisión considerara (esto es, evaluara) estas diferencias y su repercusión en los precios de los derechos de uso del suelo.

(462) La Comisión, no obstante, se basó en la referencia que se consideró más apropiada, incluso teniendo en cuenta las diferencias entre las condiciones del mercado. Durante el transcurso de la investigación, la Comisión no pudo hallar ninguna otra referencia o método de ajuste apropiados que reflejasen adecuadamente dichas diferencias en las condiciones del mercado. También observa que las autoridades chinas tampoco pudieron presentar una referencia fiable que reflejase la diferencia entre los derechos de uso del suelo y los derechos de propiedad. Por tanto, se rechazó este argumento.

(463) El Grupo SAIC propuso en lugar de ello utilizar los precios del suelo de Malasia o Tailandia como opciones de referencia alternativas, por ser más adecuadas que el Taipéi Chino debido a los siguientes motivos:

— Malasia y Tailandia, ambos países situados en Asia Sudoriental, también se encuentran próximos geográficamente a la China continental.

— Ambos países presentan un nivel de desarrollo económico, un PIB y una estructura económica comparables a los de la China continental y ambos han sido incluidos por el Banco Mundial en el grupo de países de «renta media-alta», al igual que la China continental.

— Existen fuertes lazos económicos e importantes intercambios comerciales entre estos dos países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental y la China continental.

— Existen datos disponibles relativos a los precios del suelo en Tailandia y Malasia que resultan adecuados como valores de referencia. En particular, los datos disponibles de Malasia son más recientes que los de los precios del Taipéi Chino de 2013, utilizados por la Comisión.

— En investigaciones anteriores sobre derechos compensatorios, el Departamento de Comercio de los Estados Unidos utilizó los precios del suelo de Malasia y Tailandia como valor de referencia para los derechos de uso del suelo en China.

(464) Tras examinar la alegación, la Comisión consideró que la elección del Taipéi chino como referencia externa adecuada se basó en el examen de varios factores mencionados en el considerando 688 del Reglamento provisional que justificaban su elección como referencia válida. Además, en contra de lo afirmado por SAIC, la Comisión no utilizó los precios de 2013 sino precios anuales vigentes a partir de 2013. En lo que respecta a los años anteriores a 2013, la Comisión realizó un ajuste en los datos de 2013 basado en el crecimiento económico de Taiwán. Por el contrario, los datos de SAIC solamente se refieren a un año aislado y remoto (2010) en el caso de Tailandia, y al año 2022 en el caso de Malasia. La Comisión necesita datos históricos para evaluar los precios del uso del suelo y no se puede basar en un solo año porque todos los derechos de uso del suelo no se adquirieron en un solo año. Por último, en relación con el nivel de desarrollo económico, SAIC tan solo comparó Tailandia, Malasia y China como países. La Comisión, por su parte, comparó las zonas industriales de Taiwán con las provincias industriales pertinentes de China. Por ello, hubo que rechazar esta alegación.

(465) En consecuencia, se confirmó la metodología para determinar el importe de la subvención descrita en los considerandos 687 a 689 del Reglamento provisional y se aplicó al productor exportador al que se concedió el examen individual.

(466) El porcentaje de subvención del Grupo SAIC y el Grupo Geely con respecto a la concesión de derechos de uso del suelo por parte de los poderes públicos a cambio de una remuneración inferior a la adecuada se actualizó como consecuencia de la corrección descrita en los considerandos 652 y 654 del presente Reglamento, respectivamente.

(467) El porcentaje de subvención establecido con respecto a esta subvención durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra y para la empresa que recibió el examen individual asciende a:

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	1,20 %
Grupo Geely:	0,82 %
Grupo SAIC	0,65 %
Tesla (Shanghái) (examen individual)	0,05 %

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

a) Introducción

(468) En ausencia de observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 691 a 695 del Reglamento provisional.

b) Falta de cooperación y uso de los datos disponibles

(469) Las observaciones recibidas por las autoridades chinas y el Grupo SAIC en relación con la falta de cooperación y el uso de los datos disponibles se abordaron en la sección 3.3.1.2. No se recibieron más observaciones a ese respecto, por lo que se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 696 a 700 del Reglamento provisional.

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

3.7.2.1.1. Contribución financiera

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

(470) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que no existía ninguna ley ni reglamento que exigiera el suministro de baterías o LFP a cambio de una remuneración inferior a la adecuada. Además, las autoridades chinas añadieron que casi todos los documentos citados por la Comisión son planes no obligatorios que no contienen medios específicos para su aplicación, que la Comisión sacó de contexto el contenido de las leyes y planes de las autoridades chinas, así como de las noticias, y que, por tanto, no existe legislación ni criterios para demostrar la existencia de una subvención sujeta a medidas compensatorias. Estas alegaciones se reiteraron tras la comunicación definitiva.

(471) La Comisión recordó en primer lugar que, dada la negativa de las autoridades chinas a cooperar en relación con los elementos pertinentes enumerados en la sección 3.3.1.2 del Reglamento provisional, la Comisión tuvo que basarse en los datos disponibles para sus conclusiones relativas a los insumos.

(472) Como ya se ha explicado detalladamente en los considerandos 197 a 203 y en la sección 3.7.2.1.2, letra a), del Reglamento provisional, el Estado y el PCC ejercen una influencia decisiva en la asignación de recursos y en sus precios, y pueden hacerlo mediante el pleno control de las ramas legislativa, ejecutiva y judicial del aparato del Estado (considerando 201 del Reglamento provisional), y a través de un complejo sistema de planes que establece

prioridades y prescribe los objetivos en los que deben centrarse la administración central y los entes locales (considerando 202 del Reglamento provisional). La alegación de las autoridades chinas de que casi todos los documentos citados por la Comisión no son obligatorios contradice el hecho de que los objetivos fijados por los instrumentos de planificación son, de hecho, de carácter vinculante y que las autoridades de cada nivel administrativo supervisan la aplicación de los planes por parte del nivel inferior de gobierno correspondiente, dirigiendo así recursos a sectores considerados estratégicos o políticamente importantes por el Gobierno, en lugar de asignarlos en consonancia con las fuerzas del mercado. Como ya se explicó en el considerando 202 del Reglamento provisional, los objetivos fijados a través de los instrumentos de planificación tienen carácter vinculante y las autoridades de cada nivel administrativo supervisan la ejecución de los planes por parte de los poderes públicos del nivel inferior correspondiente. El carácter vinculante de los planes también se aborda ampliamente en la sección 4.3.1 del Informe de China ([68]); el artículo 89 de la Constitución china ([69]) dispone que el Consejo de Estado elabore y ejecute planes para el desarrollo económico y social nacional y los presupuestos estatales, mientras que la Ley Orgánica de los Congresos Populares Locales y de los Gobiernos Populares Locales de la República Popular China ([70]) obliga a dichas autoridades a ejecutar los planes quinquenales (artículos 11, 12, 50, 73, 76). Por lo tanto, la alegación de que, por ejemplo, el Plan de acción sobre las baterías de 2017 es un mero plan de desarrollo, y no una política de control de precios, se consideró objetivamente incorrecta, ya que el Plan de acción sobre las baterías de 2017 se adopta ante todo para aplicar la «Comunicación del Consejo de Estado sobre la elaboración del plan de desarrollo para la industria del ahorro energético y de los vehículos propulsados con energías alternativas (2012-2020)» (Guofa [2012] n.º 22) y los «Dictámenes de orientación de la Oficina General del Consejo de Estado sobre la aceleración de la promoción y la aplicación de vehículos propulsados con energías alternativas» (Guobanfa [2014] n.º 35), y contiene también disposiciones específicas sobre el precio de las baterías por kw/h (considerandos 710 y 746 del Reglamento provisional).

(473) La Comisión no estuvo de acuerdo con la afirmación de las autoridades chinas de que sacó de contexto el contenido de la legislación, los planes y las noticias. Las conclusiones sobre organismo público y sobre encomienda y orden son el resultado de un análisis exhaustivo basado en hechos de numerosas pruebas objetivas, como legislación, reglamentos y otros documentos políticos oficiales publicados por las autoridades chinas, informes de organizaciones internacionales y otras fuentes independientes fiables, debidamente referenciadas y respaldadas por citas que contextualizan el contenido de los documentos. Las autoridades chinas alegaron que la Ley de Recursos Minerales y sus normas de aplicación son requisitos generales y solo proporcionan orientación a las autoridades chinas a la hora de formular políticas, pero no les otorgan un poder ilimitado sobre sus propios recursos; sin embargo, esto contradice el propio contenido del artículo 3, que dice literalmente que «El Consejo de Estado representa al Estado para ejecutar la propiedad de los recursos minerales. El Consejo de Estado autoriza al departamento competente del Consejo de Estado para la geología y los minerales a imponer un control unificado sobre la asignación de recursos minerales en todo el país» ([71]). Además, las autoridades chinas alegaron que las declaraciones a la prensa del MIIT mencionadas en el considerando 751 del Reglamento provisional se habían sacado de contexto, dado que las autoridades chinas no intervinieron en la fijación de precios, ya que solo trataron de abordar el pico de los precios mundiales de iones de litio mediante la expansión de la oferta ascendente y la lucha contra la competencia desleal. Sin embargo, como reconocieron las propias autoridades chinas en su dosier, el objetivo de «orientar conjuntamente el precio de la sal de litio para que volviera a un nivel racional» no es un mero principio rector general, sino una intervención de fijación de precios destinada a devolver los precios del litio a un «nivel racional», ya que, al parecer, el MIIT y otras asociaciones del sector participaron plenamente en la consecución de este objetivo. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(474) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas indicaron que la Comisión malinterpretó sus argumentos, ya que en el considerando 473 del presente Reglamento las autoridades chinas no admitieron que el objetivo de «orientar conjuntamente el precio de la sal de litio para que volviera a un nivel racional» fuese la fijación de precios. Las autoridades chinas declararon que «en el contexto del pico de los precios mundiales de iones de litio registrado en aquel momento, así como de las actividades de competencia desleal como las compras especulativas, las adquisiciones para acaparamiento... las autoridades chinas se esforzaron por abordar el problema mediante la expansión de la oferta ascendente, y la lucha contra la competencia desleal, pero no intervinieron en la fijación de precios». Además, las autoridades chinas añadieron que la Comisión no ha citado ninguna prueba que justifique su opinión de que hubo «intervención de fijación de precios destinada a devolver los precios a un nivel racional», y que la Comisión no citó ninguna base objetiva o jurídica para justificar su afirmación de que «el MIIT y otras asociaciones del sector participaron plenamente en la consecución de este objetivo» (considerando 473 del presente Reglamento).

([68]) Véase Commission Staff Working Document on Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las distorsiones significativas en la economía de la República Popular China a efectos de las investigaciones de defensa comercial»; documento en inglés] actualizado, de 10 de abril de 2024, SWD(2024) 91 final (el «Informe de China»), capítulo 4, sección 4.3.1, pp. 92-97.

([69]) Véase http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/201911/1f65146fb6104dd3a2793875d19b5b29.shtml.

([70]) Disponible en http://www.npc.gov.cn/npc/kgfb/202203/0ff47fbc69b443e3b9a99bef91adcb26.shtml.

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

(475) La Comisión no estuvo de acuerdo con estas afirmaciones. Como se aborda en el considerando 751 del Reglamento provisional, el propio MIIT, que es el departamento del Consejo de Estado responsable de la administración de las ramas industriales y de la industria de la información de China ([72]), afirmó que «[el MITT] impulsará de nuevo [los precios de las materias primas] hacia un nivel razonable lo antes posible», que «el ministerio ayudará a acelerar el desarrollo de los recursos locales en China» y que «el funcionamiento estable del sector se enfrenta a una gran presión que requiere que todas las partes cooperen para hacerle frente» ([73]). En lo que respecta a las alegaciones de que la Comisión no citó ninguna base objetiva o jurídica para justificar algunas de sus afirmaciones, la Comisión recordó que todas las fuentes utilizadas en el Reglamento provisional se referenciaron debidamente, y que la prueba de la participación del MIIT y otras asociaciones del sector se menciona en los considerandos 310 y 311 del Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(476) Tras la comunicación provisional, la CAAM alegó que los proveedores de baterías y materias primas no pueden clasificarse como «instituciones públicas» y que la Comisión no puede imponer aranceles elevados a los proveedores de baterías.

(477) La Comisión señaló que, contrariamente a lo que alegaba la CAAM, los derechos impuestos se aplican a los productores exportadores chinos de BEV, y no a sus proveedores de baterías y materias primas. Además, la alegación de la CAAM relativa al hecho de que las baterías y las materias primas no pueden clasificarse como organismos públicos era genérica y carecía de fundamento. Por consiguiente, por las razones expuestas en los considerandos 821 y 899 del Reglamento provisional, se desestimaron las alegaciones.

(478) Tras la comunicación definitiva, la CAAM indicó que la Comisión clasificó erróneamente a las empresas de baterías, las empresas de materias primas y las asociaciones como entidades públicas que ejercen funciones gubernamentales, y añadió que la Comisión ha concluido erróneamente que el Gobierno chino interviene en la fijación de precios y que ha deducido erróneamente que el Gobierno chino ejerce un control exhaustivo sobre las empresas y las asociaciones del sector a través de órganos de trabajo del Partido.

(479) Las observaciones manifestadas por la CAAM eran generales y carecían de fundamento, por lo que la Comisión las rechazó.

(480) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo Geely impugnaron la clasificación de los proveedores de insumos como organismos públicos. Las autoridades chinas presentaron las siguientes alegaciones:

1) Las asociaciones industriales (Asociación China de la Industria de las Baterías y Asociación China Industrial de Fuentes de Energía, en lo sucesivo denominadas «CBIA» y «CIAPS», respectivamente) no son organismos públicos controlados por las autoridades chinas, citando los «Dictámenes sobre la aplicación de la reforma de la disociación completa de las asociaciones industriales y cámaras de comercio de las organizaciones administrativas» como fuente que demuestra que las asociaciones comerciales de China operan independientemente del Gobierno y que las disposiciones sobre la presencia del PCC en las asociaciones industriales son irrelevantes para el análisis del control por parte de las autoridades chinas.

2) La CBIA y la CIAPS no tienen ningún control sobre sus miembros, ni la capacidad de determinar los precios a los que las empresas miembros venden baterías o fosfato de litio y hierro (en lo sucesivo, «LFP»), ya que los datos facilitados por las tres empresas incluidas en la muestra mostraban compras de baterías y LFP a varios proveedores a precios diferentes.

3) Los miembros de la asociación no están controlados por ellos ni pueden controlar a las asociaciones, y la Comisión no ha aportado pruebas de que las asociaciones cumplan sus obligaciones de control y reducción de precios mediante el ejercicio de la coordinación y la regulación.

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

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

(481) El Grupo Geely alegó que las pruebas en las que se basó la Comisión no demostraban que la CBIA y la CIAPS estuvieran dotadas de facultades gubernamentales y que la Comisión concluyó erróneamente que todos sus miembros también estaban dotados de facultades gubernamentales. Además, el Grupo Geely alegó que, dado que no todos los proveedores de baterías son miembros de asociaciones, no puede concluirse que estos proveedores estén dotados de facultades gubernamentales. Por último, el Grupo Geely alegó que la propiedad estatal parcial de determinados proveedores de baterías no demuestra que estas empresas puedan considerarse organismos públicos.

(482) La Comisión no estuvo de acuerdo con la alegación de las autoridades chinas de que las asociaciones industriales son organizaciones autónomas que actúan libremente en el mercado. Como ya estableció la Comisión en el considerando 779 del Reglamento provisional, si bien los dictámenes de la CNDR preveían formalmente una separación entre las asociaciones industriales y el Gobierno, también garantizaban no solo la continuidad de la dependencia financiera de las asociaciones industriales con respecto a las autoridades gubernamentales, sino también el mantenimiento del pleno control del PCC sobre ellas a través de organismos de trabajo de construcción del partido dentro de las organizaciones sociales. El análisis realizado por la Comisión en los considerandos 780 a 785 del Reglamento provisional también confirmó dicha presencia del PCC en la toma de decisiones y en las operaciones cotidianas de las asociaciones del sector, tal como se recoge en los estatutos de la CBIA y la CIAPS. Ni las autoridades chinas ni ninguna otra parte facilitaron información que contradijera estas conclusiones. Además, la investigación llevada a cabo por la Comisión tras la fase provisional también confirmó que las asociaciones del sector no operan de manera independiente como operadores del mercado libre, sino que están bajo el control total del PCC y aplican políticas gubernamentales. Así lo ejemplifican las últimas declaraciones de Ge Honglin, secretario del Partido y presidente de la Asociación China de la Industria de Metales No Ferrosos («CNMIA») ([74]), que también incluye una subasociación relativa al litio. Como ya se explicó en el considerando 94 del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1618 ([75]) de la Comisión, la CNMIA es una asociación industrial en la que el PCC interviene en la toma de decisiones operativas. Aunque la CNMIA, que también incluye una subsección relativa a la industria del litio, no fue una asociación industrial analizada por la Comisión en la fase provisional, sus últimas declaraciones contradicen lo que alegan las autoridades chinas. En esta «organización social», al igual que en varias asociaciones industriales, las organizaciones de construcción del partido están integradas en su estructura ([76]). Según su secretario del Partido, «aunque las asociaciones industriales son organizaciones sociales, los requisitos de construcción del Partido son coherentes con los de los órganos centrales y estatales» y la CNMIA «ha aplicado exhaustivamente las decisiones y disposiciones del Comité Central del PCC y del Consejo de Estado, y ha cooperado con los departamentos pertinentes para formular, publicar e interpretar políticas industriales como las "Directrices para el ajuste estructural industrial", el "Plan de trabajo para estabilizar el crecimiento en la industria de los metales no ferrosos" y los "Métodos de recaudación de ingresos de transferencia de derechos mineros"». Además, tanto la CBIA como la CIAPS están bajo la dirección del Consejo de Estado. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(483) En relación con la segunda cuestión planteada por las autoridades chinas, como se indica en el considerando 864 del Reglamento provisional, el mercado chino se ha considerado distorsionado debido a las políticas nacionales y sectoriales promulgadas por proveedores nacionales de baterías, en particular las relativas a las estructuras de precios. Por consiguiente, a pesar de que determinados proveedores de baterías o LFP pueden cobrar precios diferentes, se considera que todas las adquisiciones de baterías por parte de las empresas incluidas en la muestra

([74]) Véase https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

([75]) Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1618 de la Comisión, de 8 de agosto de 2023, que impone un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de carburo de wolframio, carburo de wolframio fundido y carburo de wolframio simplemente mezclado con polvo metálico originarios de la República Popular China, a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 199 de 9.8.2023, p. 48).

([76]) «En primer lugar, [el Comité del Partido de la Asociación] hace hincapié en que el liderazgo del Partido de la Asociación solo puede reforzarse, no debilitarse, y suscribe la adhesión al liderazgo del Partido y el fortalecimiento de la construcción del Partido en la Carta de la Asociación, aclarando el estatus jurídico de la organización del Partido en la estructura de gobernanza de la Asociación; en segundo lugar, la organización del Partido está integrada en la estructura de gobernanza de la Asociación, el liderazgo del Partido está integrado en los vínculos específicos de la gobernanza de la Asociación, y todo el trabajo de construcción del Partido está concretado, normalizado e institucionalizado; en tercer lugar, [el Comité del Partido de la Asociación] educa y orienta a los miembros, delegaciones y trabajadores del Partido para que se den cuenta profundamente de que el liderazgo del Partido Comunista de China es la característica más esencial del socialismo con características chinas y la mayor ventaja del sistema socialista con características chinas. Siempre debemos confiar en el Partido, amar al Partido y trabajar para el Partido», fuente mencionada en la nota a pie de página 71.

durante el período de investigación se ven afectadas por las políticas y medidas estatales en vigor que persiguen los objetivos políticos declarados. Esta evaluación se deriva del entendimiento de que todos los proveedores operan en el mercado nacional, en las mismas condiciones de mercado. El poder que tienen las asociaciones sobre sus miembros y sobre las políticas de precios ya se ha presentado en profundidad en la sección 3.7.2.1.1, letra b), del Reglamento provisional. Sin embargo, las autoridades chinas no presentaron ninguna prueba que corroborase su alegación. Así pues, se rechazó la alegación.

(484) Por lo que se refiere al tercer punto, las alegaciones formuladas por las autoridades chinas eran generales y la parte no aportó ninguna prueba que demostrara el punto planteado. La Comisión recuerda que se ha llevado a cabo una amplia investigación sobre las asociaciones de la industria china y sus miembros, así como sobre los mecanismos de control de precios existentes, tal como se contemplan en los considerandos 748, 751, 792-799 y 807-809 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(485) La alegación presentada por el Grupo Geely sobre la autoridad gubernamental de las asociaciones industriales y sus miembros no estaba justificada y, por lo tanto, fue rechazada. En cuanto a la tercera alegación presentada por el Grupo Geely, la Comisión recuerda que, como se indica en el considerando 767 del Reglamento provisional, ni la CBIA ni la CIAPS publican la lista completa de sus miembros. La Comisión recuerda que, como ya se explicó en el considerando 282 del Reglamento provisional, las autoridades chinas alegaron que no tenían ningún control sobre la CBIA, que no está formalmente afiliada a las autoridades chinas. Esto quedó desmentido por las conclusiones de los considerandos 777 y 778 del Reglamento provisional, que muestran que las autoridades chinas ejercen el pleno control de la CBIA. En primer lugar, la asociación en régimen de gestión directa del Consejo de Estado (considerando 777 del Reglamento provisional) y las autoridades chinas siguen siendo responsables de la administración de la asociación y del nombramiento de personas clave encargadas de su trabajo (considerando 780 del Reglamento provisional). Durante la visita de inspección a las autoridades chinas, la Comisión solicitó una lista de todos los miembros de la CBIA, que las autoridades chinas se negaron a facilitar. En ausencia de información facilitada por las autoridades chinas, así como de datos públicos oficiales que detallen la lista completa de miembros de la CBIA y la CIAPS, la Comisión dedujo que aún más proveedores de baterías podrían ser miembros de estas asociaciones. Además, la pertenencia a las asociaciones de baterías es uno de los diversos elementos evaluados por la Comisión. Las pruebas recogidas pusieron de manifiesto una situación en la que las autoridades chinas ejercen su influencia en el mercado de las baterías y las LFP. Además, en lo que respecta a la última alegación presentada por el Grupo Geely sobre la propiedad parcial del Estado, la Comisión recuerda que la relación entre los proveedores de insumos y las autoridades chinas es solo uno de los varios elementos que analizó, a saber, el entorno jurídico y económico imperante en China, los objetivos políticos de las autoridades chinas para desarrollar la industria de los BEV y las características y funciones fundamentales de los proveedores de insumos. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(486) Tras la comunicación definitiva, CATL indicó que la Comisión no demostró que las autoridades chinas posean ningún control sobre CATL, o ejerzan ningún control significativo sobre ella, más allá de la influencia normal del Gobierno en cualquier país, que es indiscutible que CATL es una empresa de propiedad privada, y que las asociaciones que CATL estableció con empresas de propiedad estatal perseguían fines meramente comerciales. CATL también destacó que los acuerdos de cooperación que celebró con gobiernos locales o la creación del Centro Nacional de Investigación en Ingeniería para la Tecnología de Almacenamiento de Energía Electroquímica no sugieren que las autoridades chinas ejerzan ninguna influencia sobre CATL. La empresa también añadió que la fijación de sus precios para las baterías se basa íntegramente en el mercado y carece de toda influencia del Gobierno.

(487) CATL también formuló algunas observaciones sobre las asociaciones industriales y argumentó que la pertenencia de CATL a cualquier asociación no era pertinente para la investigación relativa a los BEV y que no puede considerarse que por dicha pertenencia esté obligada a ejecutar ninguna decisión de la asociación. La empresa también añadió que la Comisión no mostró ninguna prueba que apuntara a que CATL estaba siendo obligada a actuar bajo amenaza de ser sancionada.

(488) Las alegaciones formuladas por CATL eran generales y carecían de fundamento. La Comisión hizo hincapié en que la relación entre las autoridades chinas y CATL se ha abordado ampliamente en los considerandos 786 a 788 del Reglamento provisional, y en que existen varios documentos provinciales que confirman explícitamente la evolución y muestran la vinculación que existe con la realización de tareas nacionales clave (considerandos 731, 732, 803 y 804 del Reglamento provisional). En cuanto a la fijación de los precios, la Comisión recordó que ya se abordó en los considerandos 802 y 805 del Reglamento provisional, así como en el considerando 484 del presente Reglamento.

(489) En relación con las alegaciones sobre la pertenencia a las asociaciones, la Comisión recordó que se llevó a cabo una amplia investigación sobre la asociación industrial y sus miembros, y que CATL no presentó ninguna prueba para sustentar sus alegaciones de que no debería considerarse un «organismo público». Además, la Comisión ya abordó alegaciones similares en los considerandos 482 y 485 del presente Reglamento. En relación con la última cuestión planteada por CATL, la Comisión recordó que el considerando 834 del Reglamento provisional ya abordó las pruebas que demuestran que los miembros deben acatar las instrucciones de la asociación destinadas a regular el comportamiento económico de sus miembros para cumplir las políticas de las autoridades chinas, a fin de evitar las repercusiones que les haya infligido la CBIA. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(490) Tras la comunicación provisional, la Comisión recabó información adicional sobre LG Chem Nanjing New Energy Solutions («LG Nanjing»), un productor de baterías de propiedad extranjera en China que abastece a varios de los productores exportadores investigados. Por lo que se refiere a LG Nanjing, la Comisión encontró pruebas adicionales que corroboraban sus conclusiones de que los productores de baterías de China son organismos públicos, y que mostraban que la construcción de LG Nanjing sirvió para suministrar baterías a precios bajos en beneficio de los productores de BEV. La empresa fue creada en 2015 por LG Chem, la subdivisión de productos químicos de LG Corp. y la sociedad matriz de LG Nanjing ([77]). En 2014, LG Chem de Corea del Sur firmó un memorando de entendimiento sobre la cooperación con el Gobierno municipal de Nanjing. La fábrica establecida en Nanjing recibió «diversas ayudas del Gobierno municipal de Nanjing, por lo que las baterías producidas [tendrían] ventajas en términos de precios» ([78]). Además, LG Chem creó en 2014 una empresa en participación con dos socios chinos de propiedad estatal (a saber, Nanjing Zijin Technology Incubation Special Park Construction Development y Nanjing New Industrial Investment Group), para construir la primera fase de la fábrica de baterías en Nanjing, lo que demuestra que el Estado participó en la creación de la fábrica y que el suministro de baterías de LG a precios más bajos en beneficio de los fabricantes de automóviles era uno de los objetivos declarados de este esfuerzo.

(491) Tras la comunicación definitiva, y sobre la base de un nuevo examen de la cuota de mercado real de las importaciones chinas en los mercados de la UE y de los Estados Unidos, así como de los efectos de las políticas generales de las autoridades chinas en favor de la industria de los BEV en los mercados de exportación, la Comisión modificó los considerandos 813 y 814 del Reglamento provisional como sigue:

(492) Los datos BMI presentan estimaciones mensuales de los precios de las celdas de baterías de iones de litio para los mercados chino, europeos, asiáticos (excluida China) y norteamericanos expresados a precio de fábrica. Por lo que se refiere al período de investigación, muestra que el precio franco fábrica de las celdas NMC por kW/h fue al menos un 10 % y hasta un 30 % superior en los mercados de la UE, norteamericano o asiático que en el mercado chino, independientemente de la química de NMC específica (111, 523, 622 o 811). En ausencia de una evaluación de los precios de las celdas públicamente disponibles para las celdas LFP y a falta de cooperación por parte de las autoridades chinas, la diferencia de precios entre los mercados chino y otros mercados también se consideró válida para las celdas de LFP. Esta comparación debe considerarse en el contexto de que la cuota de mercado de los productores chinos de baterías en la UE era cercana al 40 % en 2023 ([79]). La Comisión no pudo hallar datos suficientemente detallados sobre la cuota de mercado de los productores chinos de baterías en América del Norte. Sin embargo, los datos aduaneros de los Estados Unidos ([80]) demuestran que en 2023, solo los Estados Unidos importaron directamente 13 100 millones USD en baterías de iones de litio procedentes de China, lo que supone el 70 % de todas las importaciones de baterías de iones de litio de los Estados Unidos en 2023. Además, la Unión Europea y América del Norte son los dos destinos principales de las exportaciones de baterías de iones de litio chinas. Dadas las pruebas mencionadas, la Comisión no pudo descartar que los productores de baterías chinos también representarían un porcentaje significativo de la cuota de mercado de América del Norte. Esto también quedó confirmado con los datos de BMI, que demuestran que los mercados de la UE y también el norteamericano dependían de las importaciones en el período de investigación dado que los suministros

([77]) https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020_IntroductionofLGChem_ENG%5B7%5D.pdf.
([78]) Véase https://www.chinanews.com.cn/auto/2014/07-04/6350650.shtml.
([79]) https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=204581; https://jw.ijiwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=(JW%20Insights)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029.
([80]) https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20(Billion%20USD)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value.

nacionales representaron tan solo el 26 y el 34 % de la demanda, respectivamente. Paralelamente, China tenía un exceso de oferta de baterías para colmar esa brecha. En ausencia de elementos que apuntaran a lo contrario, la Comisión consideró que las importaciones de baterías de China podrían colmar esa brecha y tenían una cuota de mercado de hasta el 70 % en ambos mercados. Si bien esta comparación de precios muestra que los precios en los mercados no chinos son sistemáticamente más elevados, la Comisión también consideró que este análisis se realizó sobre una base conservadora, ya que las cotizaciones de precios se hacían sobre la base del precio franco fábrica, de modo que no se tuvieron en cuenta los costes de envío de China a estos mercados. Si se incluyeran los costes de envío y teniendo en cuenta la cuota de mercado de los productores chinos de baterías en estos mercados, la diferencia de precios sería aún mayor.

(493) En cuanto a CATL, en ausencia de datos más precisos, la Comisión analizó los informes anuales de CATL correspondientes al período 2021-2022. Los informes revelaron un deterioro de la rentabilidad en el mercado interno chino, que se vio compensado por unos beneficios mayores en términos de exportación. Si bien la empresa notificó altos márgenes de beneficio bruto tanto en el mercado interno como en el mercado extranjero de baterías en diciembre de 2021, esta tendencia se invirtió en junio de 2022, cuando la empresa comenzó a perder rentabilidad en el mercado interno chino, al tiempo que aumentaba su margen de beneficio en cuanto a las exportaciones. Ante la falta de cooperación por parte de CATL, ya sea por la ausencia de cooperación de las autoridades chinas o por la negativa de CATL a responder al cuestionario en su calidad de proveedor vinculado de baterías tras la tentativa de dos grupos incluidos en la muestra, la Comisión se basó en los datos disponibles e infirió que la disminución de la rentabilidad en el mercado interno chino de baterías era el reflejo de políticas gubernamentales destinadas al suministro de baterías a los productores de BEV en el mercado interno a una remuneración inferior a la adecuada. En cambio, en los mercados de exportación, CATL pudo cobrar precios más elevados y obtener mayores beneficios, sin dejar de beneficiarse de la ayuda recibida de las autoridades chinas. La diferencia en cuanto a los niveles de rentabilidad existente en el mercado de exportación y el mercado interno demuestra claramente que CATL fue incapaz de maximizar sus beneficios en China y de tomar decisiones empresariales razonables como un operador normal del mercado en una economía de mercado abierta. En lugar de ello, CATL se vio obligada por las políticas de las autoridades chinas a suministrar baterías a precios más baratos a la industria nacional de BEV. Esta práctica también se ve confirmada por las disposiciones contenidas en los estatutos de CATL y en el Sistema de Gestión de Transacciones entre Partes Vinculadas, como se explica en el considerando 801 del Reglamento provisional, que establecen que los precios de cualquier tipo de transacciones con entidades vinculadas serán fijados por el Estado.

(494) Así pues, en comparación con los considerandos 813 y 814 del Reglamento provisional, la Comisión modificó el porcentaje de la cuota de mercado de los productores de baterías chinos en los mercados de la UE y norteamericano, centrándose fundamentalmente en el análisis del mercado de la UE (considerando 492 del presente Reglamento), y en el análisis de la rentabilidad de CATL en el mercado interno frente al de exportación (considerando 493 del presente Reglamento).

(495) En ausencia de otras observaciones y en vista de las conclusiones adicionales de la Comisión, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 702 a 821 del Reglamento provisional.

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

(496) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo Geely impugnaron la conclusión de que los proveedores de baterías y LFP habían recibido encomiendas u órdenes de las autoridades chinas. En particular, las autoridades chinas alegaron que:

1) La Comisión no presentó ninguna prueba de que las autoridades chinas interfieran en las operaciones cotidianas de las empresas o en los precios de sus productos, y de que el hecho de que la tendencia de los precios internos difiera de los precios de exportación o internacionales no es determinante para la conclusión de que los precios son fijados por las autoridades chinas.

2) La Comisión ha interpretado erróneamente el artículo 46 del estatuto de CATL y ha cometido un error de traducción. Las autoridades chinas alegaron que esta disposición establece las normas para la consideración de las transacciones vinculadas, que implican cinco supuestos diferentes para la exención de la reconsideración: es decir, transacciones en determinados sectores limitados, participación en licitaciones y subastas públicas, transacciones en las que la empresa obtiene unilateralmente una ventaja, provisión de fondos por una parte vinculada a la empresa a un tipo de interés no superior al estipulado por el BPC, o cuando la empresa proporciona productos y servicios a su propia dirección en las mismas condiciones que las proporcionadas por partes no afiliadas. En segundo lugar, las autoridades chinas alegaron que la traducción de las disposiciones del artículo 46 debería entenderse como «cuando los precios de las transacciones entre partes vinculadas son estipulados por el Estado».

(497) El Grupo Geely alegó que: a) la pertenencia a las asociaciones es insuficiente para demostrar que los proveedores de baterías reciben encomiendas u órdenes de las autoridades chinas; b) no hay pruebas de que los proveedores de baterías de propiedad extranjera o que no sean miembros de la CBIA ni de la CIAPS ni propiedad del Estado reciban la encomienda o la orden del Gobierno de suministrar baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada; c) las pruebas en las que se basó la Comisión sobre encomienda y orden no respaldan la conclusión de que las autoridades chinas encomendaron u ordenaron a la CBIA y a la CIAPS o a sus miembros que suministrasen baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.

(498) Al principio, la Comisión recordó que sus conclusiones se basaban en los datos disponibles de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base, ya que las autoridades chinas se negaron a facilitar la información necesaria y a entablar conversaciones sobre esta cuestión.

(499) En cuanto al fondo, en relación con la primera alegación planteada por las autoridades chinas, la Comisión recordó las conclusiones de la sección 3.7.2.1.1 del Reglamento provisional y destacó que, en el punto 1 (considerandos 760 a 789 del Reglamento provisional), que abarca la relación entre los proveedores de insumos y las autoridades chinas, la Comisión estableció la presencia generalizada de las autoridades chinas en la gestión cotidiana tanto en asociaciones industriales como en empresas privadas. En cuanto a los precios, los precios internos no solo difieren de los de exportación o internacionales, sino que también se constató que eran sistemáticamente inferiores a los precios de exportación debido a las políticas sectoriales aplicadas por las autoridades chinas en China (véanse los considerandos 816 y 920 del Reglamento provisional para las conclusiones sobre las diferencias entre los precios en el mercado interior chino y los precios de exportación). La diferencia entre los precios en el mercado interior chino y los precios mundiales, excluida China, se aborda en los considerandos 858 a 860 del Reglamento provisional.

(500) En cuanto a la traducción del artículo 46 de los estatutos de CATL, ni siquiera la adición de «cuando» en la frase «los precios de las transacciones entre partes vinculadas son estipulados por el Estado», afecta al contenido de las conclusiones de la Comisión. En efecto, el texto contiene inequívocamente disposiciones que indican que, ciertamente, existen casos en los que los precios de las transacciones entre partes vinculadas son estipulados por el Estado. Además, las autoridades chinas no cuestionaron la redacción del artículo 22 del Sistema de Gestión de Transacciones entre Partes Vinculadas de CATL, que contiene una disposición similar. Asimismo, las autoridades chinas alegaron que esta fijación de precios corresponde a cinco escenarios diferentes, pero no se presentó ninguna prueba en apoyo de esta afirmación. En cualquier caso, las conclusiones se basan en los datos disponibles, ya que las autoridades chinas se negaron a cooperar, y un comentario sobre un elemento de la traducción específico sacado de contexto del resto de elementos y pruebas en los que se basó la Comisión no puede invalidar las conclusiones sobre este punto. Así pues, se rechazó la alegación.

(501) Las alegaciones formuladas por el Grupo Geely eran generales y carecían de fundamento. La Comisión recuerda que se ha llevado a cabo una amplia investigación sobre la asociación industrial y sus miembros y que el Grupo Geely no presentó ninguna prueba que sustente sus alegaciones de que los productores de baterías no reciben encomienda ni orden de las autoridades chinas. Además, la Comisión destaca que la CBIA y la CIAPS no publicaron la lista completa de miembros (considerando 767 del Reglamento provisional) y, por lo tanto, como ya se ha explicado también en el considerando 485 del presente Reglamento, incluso más proveedores de baterías podrían formar parte de esta asociación. Además, el hecho de ser una empresa de propiedad extranjera no impide que sea un organismo público (si está investido de autoridad pública) y, con carácter subsidiario, que reciba encomiendas u órdenes de las autoridades chinas. Como se indica en el considerando 485 del presente Reglamento, los productores de baterías de propiedad extranjera también mostraron el mismo comportamiento que los fabricantes de baterías de propiedad china. Con este argumento se rechazaron las alegaciones.

(502) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas informaron de que no estaban de acuerdo con el análisis realizado por la Comisión en los considerandos 499 a 501 más arriba, aludiendo a que: a) la Comisión no aportó pruebas de la presencia generalizada de las autoridades chinas en las operaciones cotidianas de los proveedores de insumos; b) el hecho de que los precios internos de los insumos sean inferiores a los precios de exportación es resultado de la plena competencia existente en el mercado chino, cuya demanda de dichos insumos es mayor; y c) en la traducción del artículo 46 de los estatutos de CATL y del artículo 22 del Sistema de Gestión de Transacciones entre Partes Vinculadas de CATL, el adverbio «cuando» es esencial para la correcta comprensión del contenido de esta disposición. En este sentido, las autoridades chinas indicaron que la expresión «estipulados por el Estado» debe entenderse como existentes en una situación hipotética, y no como una indicación de que existe fijación de precios por parte del Estado, y presentaron la Ley de precios de la República Popular China ([81]) y el *Central Pricing Catalogue* [«Catálogo de fijación de precios centralizada», documento en inglés] ([82]) como pruebas de ello para

([81]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f101c6d0719374af97b2.html.
([82]) La traducción al inglés está disponible en https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit_d8.2_-_central_government_pricing_catalogue_-_2020.pdf.

subrayar que las baterías no están incluidas en el ámbito de aplicación. CATL también formuló observaciones al respecto, para explicar que el artículo 46 de los estatutos de CATL y el artículo 22 del Sistema de Gestión de Transacciones entre Partes Vinculadas de CATL establecen las circunstancias en las que no se requiere la aprobación de la junta de accionistas para las transacciones entre partes vinculadas, y que el hecho de que no sería necesario que la junta de accionistas aprobara la fijación de precios para transacciones entre partes vinculadas si estas están basadas en un precio estipulado por el Estado no implica que esto último suceda realmente, y menos aún de un modo que resulte pertinente para la investigación relativa a los BEV. La empresa añadió que la Comisión no demostró que haya existido ningún caso real de fijación de precios impulsada por el Gobierno.

(503) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. En relación con las dos primeras alegaciones, ambas observaciones eran generales y carentes de fundamento, y la Comisión subrayó que dichas observaciones se habían abordado ya tanto en el considerando 499 del presente Reglamento como en el considerando 751 del Reglamento provisional. En lo que respecta a la tercera alegación, sobre los estatutos de CATL, la Comisión analizó las pruebas presentadas por las autoridades chinas. Si bien el *Central Pricing Catalogue* [«Catálogo de fijación de precios centralizada», documento en inglés] facilitado por las autoridades chinas no contiene disposiciones expresas sobre las baterías, ello no invalida el conjunto de pruebas recabadas por la Comisión. En primer lugar, no habría ninguna razón para que tal disposición fuera necesaria si no hubiera casos de fijación de precios por parte del Estado en este sector y/o de influencia del Estado en él. En segundo lugar, la interferencia del Gobierno en la fijación de precios ya se ha abordado ampliamente en la sección 3.7.2.1.1, letra b), del Reglamento provisional. En tercer lugar, la existencia de influencia del Gobierno en la fijación de precios es evidente no solo sobre la base de un amplio conjunto de pruebas recogidas en el Reglamento provisional, sino también de otras fuentes, como el documento *Implementation Opinions on Accelerating the High-Quality Development of the Lithium Battery, New Energy and New Materials Industry* [«Dictámenes de aplicación sobre la aceleración del desarrollo de alta calidad de la industria de las baterías de litio, las energías alternativas y los nuevos materiales», documento en inglés] ([83]) de la CNDR de Fujian, donde está situada la sede de CATL, que establecen que los departamentos e instituciones afiliadas del Gobierno pertinentes deberán «lograr una reducción continua de los costes de los productos [de las baterías de litio, las energías alternativas y los nuevos materiales]». La Comisión recordó que, si bien todo ello constituía una prueba adicional de los controles de los costes, el considerando 751 del Reglamento provisional ya abordaba el control gubernamental de los precios de las materias primas de las baterías. Por lo tanto, la Comisión rechazó dichas alegaciones.

(504) Las observaciones anteriores formuladas por las autoridades chinas sobre organismo público en el considerando 474 del presente Reglamento y las observaciones anteriores expuestas en el considerando 502 del presente Reglamento, así como sus réplicas, también son aplicables a los proveedores de LFP que actúan como entidades privadas que reciben encomienda u orden de las autoridades chinas.

(505) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 822 a 840 del Reglamento provisional.

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

a) Beneficio

(506) En ausencia de observaciones relativas al beneficio, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 841 a 855 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(507) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que el suministro de baterías no es específico de los fabricantes de BEV, alegando que no hay ninguna limitación en cuanto a quién podrían venderse las baterías, ya que siguen estando disponibles para su compra en todos los sectores y mercados, y que la Comisión no examinó si el régimen de subvenciones se basa en criterios o condiciones objetivos en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base. Por último, el Grupo Geely alegó que la producción de baterías no se dirige exclusiva o principalmente a la industria de los NEV/BEV.

([83]) https://fgw-fujian-gov-cn.translate.goog/zfxxgkzl/zfxxgkml/bwgfxwj/202212/t20221215_6079792.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

(508) La Comisión recordó, en primer lugar, que el conjunto de medidas de las autoridades chinas estaba dirigido a beneficiar únicamente a determinadas industrias, incluida la industria nacional de BEV. De hecho, aunque las distorsiones en cuanto a las baterías también benefician a productos distintos de los BEV, el beneficio está explícitamente limitado, ya que solo está disponible para determinadas industrias de China, que son solo las de la cadena de valor de las baterías. Por lo tanto, las medidas son específicas a efectos del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base. Además, el Grupo Geely no indicó ningún elemento ni facilitó ninguna prueba que demostrara que en el caso que nos ocupa se cumplieran las condiciones establecidas en el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento de base y en el artículo 2.1, letra a), del Acuerdo SMC. Dado que el conjunto de medidas de las autoridades chinas cumplía los requisitos del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, se rechazaron las alegaciones.

(509) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely indicó que el análisis de la Comisión era contradictorio y no incluía pruebas suficientes, dado que a) la Comisión no tenía acceso al conjunto completo de información sobre la pertenencia de las empresas a la CBIA y la CIAPS; b) cuando estableció la especificidad *de iure* la Comisión no proporcionó explicaciones motivadas y adecuadas sobre sus conclusiones, y en sus conclusiones, la Comisión reconoció explícitamente que las distorsiones en el suministro de baterías también benefician a los productores de BEV, y no cuestionó que las baterías sigan estando disponibles para su compra en distintos sectores y mercados. Por estos motivos, el Grupo Geely indica que la Comisión podría haber concluido inadecuadamente que el suministro de baterías es específico *de iure*, y que no existen pruebas que demuestren que la autoridad otorgante, o la legislación con arreglo a la cual opera la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a una subvención tal y como sugiere la Comisión.

(510) Con respecto a la primera alegación presentada por el Grupo Geely, la Comisión hizo hincapié en que, como se reconoce en el considerando 485 del presente Reglamento, durante la visita de inspección a las autoridades chinas, la Comisión solicitó una lista de todos los miembros de la CBIA, que las autoridades chinas se negaron a facilitar. En ausencia de información facilitada por las autoridades chinas, así como de datos públicos oficiales que detallen la lista completa de miembros de la CBIA y la CIAPS, la Comisión dedujo que aún más proveedores de baterías podrían ser miembros de estas asociaciones. Además, la Comisión llevó a cabo un análisis detallado de la participación de las empresas en las asociaciones industriales, pese a la falta de cooperación de las autoridades chinas y la falta de transparencia de las asociaciones industriales; Como se explica en el considerando 767 del Reglamento provisional, la Comisión pudo determinar la participación de las empresas en la CBIA, la CIAPS y otras asociaciones industriales consultando sus informes anuales y otra información disponible en línea, como la lista de miembros de sus órganos ejecutivos. En relación con la segunda alegación planteada por el Grupo Geely, la Comisión ya la abordó en el considerando 508 del presente Reglamento(504). Por lo tanto, se rechazaron ambas alegaciones.

(511) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 856 a 857 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del importe de la subvención

(512) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que el valor de referencia no debería excluir los precios del mercado chino, basándose en el hecho de que:

— Las condiciones para la utilización de referencias externas de conformidad con el artículo 14, letra d), del Acuerdo SMC no son aplicables en este caso. Las autoridades chinas recordaron que el informe del Órgano de Apelación sobre «Estados Unidos — Madera blanda IV» ([84]) determinó que los hechos específicos de si los precios privados se habían visto distorsionados por la posición dominante del Gobierno en el mercado como proveedor de determinados productos básicos (papel predominante) deben determinarse caso por caso a la luz de los hechos específicos de cada investigación. Además, las autoridades chinas citaron que el Órgano de Apelación dictaminó que debe haber pruebas de una repercusión directa de la intervención del Gobierno en los precios; de lo contrario, se requiere un análisis más detallado de cómo intervino el Gobierno en los precios [Informe del Órgano de Apelación «Estados Unidos — Medidas compensatorias (China) (artículo 21.5 — China)», WT/DS437/AB/RW, apartado 5.159].

([84]) Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos – Determinación definitiva en materia de derechos compensatorios con respecto a determinada madera blanda procedente del Canadá» WT/DS257/AB/R, apartado 102.

— El hecho de que las baterías NMC y LFP tengan características físicas diferentes y no sean comparables, y que el precio de las baterías NMC no pueda utilizarse como precio de referencia para los LFP. Las autoridades chinas añadieron que, debido al tamaño del mercado chino de baterías, la cantidad y las condiciones de compra pueden ser muy diferentes de los datos de referencia de BMI, que se basan en transacciones en el extranjero, y que la Comisión no demostró tener en cuenta este factor. Además, según las autoridades chinas, el uso por parte de la Comisión de comparaciones medias ponderadas por el precio de los diferentes elementos químicos para calcular un precio de referencia para las baterías puede no reflejar el precio real en un mercado competitivo.

(513) En cuanto a la alegación de las autoridades chinas y Geely, cuyas observaciones se resumen a continuación en el considerando 515 del presente Reglamento, de que el valor de referencia utilizado debería referirse a las condiciones de mercado imperantes para las mercancías en cuestión en el país de suministro, la Comisión señaló que, en su análisis de organismo público y de encomienda y orden, tuvo en cuenta las políticas sectoriales pertinentes, especialmente en materia de precios, en la sección 3.7.2.1.1 del Reglamento provisional y, en particular, en el punto 3), letra b). Además, en los considerandos 541 a 542 del presente Reglamento se abordan investigaciones adicionales que respaldan las pruebas del control de los precios por parte de los poderes públicos. A la luz de las conclusiones de la sección 3.7.2.1 y de los considerandos 846 y 918 del Reglamento provisional, la Comisión estableció que las políticas sectoriales aplicables en China distorsionan los precios de las baterías en todo el mercado nacional. Como consecuencia, la Comisión estableció que las condiciones existentes en China no pudieron ajustarse sobre la base de los costes, precios y otros factores reales disponibles en ese país a fin de determinar un importe apropiado que refleje las condiciones normales del mercado. Por lo tanto, la Comisión tuvo que recurrir a precios de referencia en el mercado mundial, de conformidad con el artículo 6, letra d), inciso ii), del Reglamento de base.

(514) Además, contrariamente a lo que alegaron las autoridades chinas en su segundo punto, el precio de las baterías NMC no se utilizó para el precio de las baterías de LFP. Como se explica en los considerandos 847 y 859 del Reglamento provisional, los datos de BMI permitieron calcular los valores de referencia para el período de investigación por química, a saber, LFP y NMC. Más aún, como se señala en el mismo considerando, en lo que respecta a la química, también se tuvo en cuenta el peso de las diferentes subquímicas de las baterías NMC (111, 523, 622, 811). En segundo lugar, como se explica en los considerandos 843 a 855 del Reglamento provisional, la Comisión consideró distorsionados los precios internos chinos, de conformidad con el artículo 6, letra d), inciso ii), del Reglamento de base. En cualquier caso, los precios medios chinos notificados en BMI proceden de los operadores del mercado chino. Por esta razón, como se explica en el considerando 859 del Reglamento provisional, los precios medios chinos se excluyeron del precio de referencia de BMI. Por consiguiente, la referencia de BMI utilizada reflejaba los precios medios mundiales por kw/h de células para LPF y NMC, respectivamente. Si la Comisión se basara en valores de referencia que incluyeran (también) los precios chinos afectados por las distorsiones debidas a la intervención de las autoridades chinas, estos valores de referencia no serían, por definición, adecuados para calcular el beneficio. Por último, las autoridades chinas no aportaron ninguna prueba sobre la forma en que la cantidad y las condiciones de compra de baterías de China podrían ser diferentes de las indicadas en el BMI. Por tanto, se rechazó la alegación.

(515) El Grupo Geely alegó que:

— Las compras de baterías a proveedores que no sean estatales o miembros de asociaciones sectoriales pertinentes deben excluirse del cálculo del beneficio.

— La Comisión recurrió a un índice de referencia fuera del país sin abordar el requisito de que el índice de referencia utilizado debe estar relacionado con las condiciones imperantes en el mercado de los bienes en cuestión en el país de suministro.

— Los ajustes que la Comisión realizó a los precios que el Grupo Geely pagó a los presuntos proveedores vinculados carecen de justificación y alegó que CATL y Jiangsu Contemporary Amperex no debían considerarse proveedores vinculados. Los ajustes de la Comisión no tuvieron debidamente en cuenta las características específicas de las baterías compradas y sustituyeron incorrectamente los precios de los proveedores vinculados por los de otros no vinculados. Además, el uso por parte de la Comisión de un precio de referencia medio para todos los tipos de baterías y su cálculo de los beneficios para todas las compras de baterías durante el período de investigación eran inadecuados, ya que algunas baterías no se utilizaron en la producción de BEV para la exportación a la UE.

(516) Por lo que se refiere a las demás alegaciones formuladas por Geely, la Comisión destacó que:

— Como se indica en el considerando 864 del Reglamento provisional y en los considerandos 513 a 514 más arriba, el mercado chino se ha considerado distorsionado debido a las políticas nacionales y sectoriales y las medidas conexas adoptadas por los proveedores nacionales de baterías, en particular las relativas a las estructuras de precios. Estas medidas, ya enumeradas y explicadas en el Reglamento provisional, incluyen: apoyo a la inversión del Gobierno (considerando 719), incentivos fiscales (considerando 722), fondos de orientación (considerando 721), objetivos de desarrollo y ventas (considerando 725), garantías de capital, recompensas, compensación de seguros, apoyo público a la utilización del suelo, la electricidad y el gas (considerando 726), fondos comunes de inversión, apoyo al crédito (considerando 730), garantías financieras, préstamos sindicados (considerando 734). Además, la Comisión encontró varios ejemplos de medidas de las autoridades chinas relativas a la fijación de precios de las baterías y a las reducciones de costes para la industria de los BEV, contenidas en el Plan sobre NEV 2012-2020 (considerando 745), el Plan de acción sobre las baterías de 2017 (considerandos 746 y 747) y la Comunicación sobre la industria de las baterías (considerando 749), así como en declaraciones oficiales a la prensa (considerando 751). Por consiguiente, a pesar de que determinados proveedores de baterías pueden no estar afiliados directamente a asociaciones o instituciones gubernamentales reconocidas, todas las adquisiciones de baterías realizadas por el Grupo Geely durante el período de investigación se consideran afectadas. Esta evaluación se deriva del entendimiento de que todos los proveedores que operan en el mercado nacional, independientemente de su propiedad pública o privada, siguen las políticas y los precios gubernamentales y, por tanto, se ven igualmente afectados por las mismas condiciones de mercado distorsionadas. Por último, la Comisión recuerda que, como se explica en el considerando 767 del Reglamento provisional, ni la CBIA ni la CIAPS publican la lista completa de miembros. Debido a la ausencia de un conjunto completo de información sobre la pertenencia a cualquiera de las dos asociaciones, la Comisión no puede considerar con certeza que ninguna empresa sea miembro.

— Como se señala en el considerando 845 del Reglamento provisional, debido a la falta de cooperación parcial de las autoridades chinas, la Comisión carecía de información crucial sobre la situación del mercado en China de los proveedores de baterías y sobre los posibles ajustes que debían realizarse, mientras que la información recogida y verificada en los productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra especificaba las cantidades, los kW/h y la química de baterías (NMC o LFP) utilizadas para la producción de BEV por los productores exportadores incluidos en la muestra en el período de investigación. En este sentido, como se expone en el considerando 847 del Reglamento provisional y los considerandos 513 a 514 más arriba, los datos de BMI permitieron calcular los valores de referencia para el período de investigación por química, a saber, LFP y NMC. Más aún, en términos de química también se tuvo en cuenta el peso de las diferentes subquímicas de las baterías NMC (111, 523, 622 y 811) en función de la demanda correspondiente en el sector de los vehículos eléctricos. Por lo tanto, la Comisión consideró que los precios de referencia de BMI reflejaban adecuadamente las diferencias de precios de los distintos tipos de baterías compradas específicamente por los productores exportadores incluidos en la muestra. Además, la parte no fundamentó, y mucho menos aportó pruebas, sobre ningún aspecto en el que los datos del BMI pudieran entrar en conflicto con las compras de baterías realizadas por los exportadores incluidos en la muestra.

(517) En cuanto a las alegaciones formuladas sobre los ajustes, en primer lugar, como se indica en los considerandos 858 y 859 del Reglamento provisional y la comunicación específica del Grupo Geely, la Comisión analizó la información del expediente relativa al precio de transferencia para determinar si podía considerarse que las transacciones de compra de baterías se habían realizado en condiciones de plena competencia. Sin embargo, la información del expediente, es decir, los acuerdos de precios y los contratos presentados por el Grupo Geely, no incluía ninguna información a este respecto que pudiera haber mostrado los precios cobrados por los proveedores vinculados al Grupo Geely y a otros clientes independientes. Así pues, la Comisión no estaba en condiciones de determinar que los precios pagados a los proveedores vinculados eran en condiciones de plena competencia ni de utilizar tales precios. Como consecuencia de ello, la Comisión sustituyó esos precios relacionados por el precio pagado por kw/h por tipo de batería similar a proveedores no vinculados. Aunque el Grupo Geely afirmó que ofrecía un ejemplo contractual para la compra de baterías entre entidades vinculadas Geely que hacía referencia al precio de mercado de las materias primas, dicho contrato no demostraba que los precios pagados entre estas entidades vinculadas por la adquisición de baterías fueran en condiciones de plena competencia, ni tampoco incluía ninguna valoración independiente de estos precios de mercado.

(518) En segundo lugar, en relación con las compras del Grupo Geely al proveedor vinculado CATL, dada la existencia de empresas conjuntas entre el Grupo Geely y CATL, estas dos empresas se consideraron vinculadas en el marco del presente procedimiento, por lo que las compras realizadas por Geely a este proveedor se consideraron transacciones entre partes vinculadas.

(519) En tercer lugar, la afirmación de que la Comisión se limitó a sustituir los precios de los proveedores vinculados por el precio por kilovatio/hora (kW/h) pagado a proveedores no vinculados es inexacta. De conformidad con el considerando 859 del Reglamento provisional, los precios entre partes vinculadas dentro del Grupo Geely se sustituyeron por el precio pagado por kW/h por productos comparables de proveedores no vinculados. Esto significa que se utilizó el precio pagado por una entidad específica a su propio proveedor no vinculado para la química de la batería (LFP y NMC) y el tipo de batería (de celdas, módulos o conjunto) adecuados. En los casos en que la misma entidad Geely no compró a ningún proveedor no vinculado, como se indica en el considerando 859 del Reglamento provisional, se utilizó el precio medio ponderado por kW/h para productos similares a nivel del Grupo Geely. Este enfoque se aplicó sistemáticamente sobre una base kW/h, teniendo en cuenta tanto la química de la batería (LFP y NMC) como el tipo de batería (celda, módulo o paquete).

(520) En cuarto lugar, la Comisión no se limitó a utilizar un precio de referencia medio para todos los tipos de baterías. Cuando el Grupo Geely notificó compras de baterías con capacidades variables en kW/h (por ejemplo, 143/120/88 kW/h), la Comisión consideró la mayor capacidad, que era el enfoque más conservador. Además, las empresas del Grupo Geely no notificaron sistemáticamente ni las diferentes subquímicas de las baterías NMC (111, 523, 622 y 811) ni las formas de las baterías (por ejemplo, de tipo bolsa), ni se facilitaron tales detalles en las observaciones provisionales. Por consiguiente, la Comisión no pudo aplicar estas especificidades al Grupo Geely. En cualquier caso, carece de pertinencia la afirmación de que las baterías NMC (tipo NCM111) y las baterías de tipo bolsa no se utilizan en los BEV del Grupo Geely destinados a la UE y deberían haberse excluido de los cálculos. Dado que el suministro de baterías a una remuneración inferior a la adecuada benefició a toda la producción de BEV y no solo a las exportaciones a la Unión, el beneficio calculado para la compra de baterías se expresa en los BEV producidos por el grupo, independientemente de su destino, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, del Reglamento de base.

(521) En quinto lugar, en relación con la alegación de que algunas de las baterías no se han utilizado en la producción de BEV o de BEV para su exportación a la Unión, por lo que deberían haberse excluido, la Comisión señaló que se había ordenado a los productores exportadores incluidos en la muestra que notificaran todas sus compras de baterías para la producción de BEV. En concreto, además de detallar cada transacción de compra, los exportadores debían indicar el modelo de BEV para el que se utilizaba cada batería. Por consiguiente, se tuvieron en cuenta todas las transacciones de compra de baterías, y el beneficio calculado se expresó sobre la base del número total de BEV producidos, independientemente de su destino. El Grupo SAIC alegó que, de conformidad con el artículo 28, apartado 3, del Reglamento de base, la información relativa a las compras de baterías que presentó en forma resumida no debería haber sido ignorada por la Comisión, que se basó en la información facilitada por otro productor exportador como datos disponibles.

(522) Como se menciona en el considerando 348 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que el Grupo SAIC ocultó deliberadamente información fácilmente disponible y, por lo tanto, causó dificultades indebidas para que la Comisión llegara a una conclusión razonablemente exacta. Además, como se indica en el considerando 349, la Comisión había llegado a la conclusión de que no podía verificarse la exactitud de la limitada información facilitada por el Grupo SAIC en relación con el valor o la cantidad. Por estas razones, y de conformidad con el artículo 28, apartado 3, la Comisión no pudo basarse en la información facilitada por el Grupo SAIC. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(523) El Grupo SAIC también alegó que las conclusiones expuestas en el considerando 700 del Reglamento provisional no estaban debidamente justificadas, ya que la Comisión no explicó los motivos por las que era razonable utilizar la información de otro grupo de productores exportadores en relación con las compras de baterías. Más concretamente, se refirió al considerando 811 del Reglamento provisional, en el que la Comisión concluyó que la información relativa al Grupo Geely «no se consideró suficiente por sí sola para extraer conclusiones significativas en cuanto al efecto del control gubernamental sobre la asociación del sector de las baterías eléctricas en los precios de las baterías cobrados a los productores de BEV». Como consecuencia de ello, el Grupo SAIC consideró que este régimen de subvenciones dio lugar a que el margen de subvención más elevado calculado para un único régimen de subvención para el Grupo SAIC tuviera graves consecuencias financieras potenciales.

(524) Como se menciona en el considerando 318 del Reglamento provisional, el Grupo SAIC solo facilitó información parcial relativa a sus compras de baterías, cuya exactitud, tanto en términos de valor como de cantidad, no pudo ser verificada por la Comisión. Por consiguiente, la Comisión informó al Grupo SAIC de su intención de aplicar los datos disponibles en el sentido del artículo 28 del Reglamento de base e invitó al Grupo SAIC a presentar observaciones. Las observaciones presentadas por el Grupo SAIC no permitieron modificar la evaluación de la Comisión de modo que esta tuvo que recurrir a los datos disponibles.

(525) A este respecto, la Comisión utilizó la información disponible en el expediente; es decir, información de otro grupo no integrado de productores exportadores que compraron baterías similares y fabricaron modelos de BEV similares. Este fue el único grupo no integrado incluido en la muestra que compró baterías y que mostró importantes ventas nacionales y de exportación de BEV durante el período de investigación. El hecho de que la información relativa al Grupo Geely en cuanto al efecto del control gubernamental sobre la asociación del sector de las baterías eléctricas en los precios de las baterías cobrados a los productores de BEV no se considerara suficiente por sí sola no desvirtúa el uso de la información sobre las compras de baterías del Grupo Geely en términos de precios y el cálculo del beneficio correspondiente como datos pertinentes disponibles en el expediente. En particular, el considerando 811 del Reglamento provisional se refiere a la cuestión diferente de determinar el efecto del control gubernamental sobre los precios de las baterías. La única conclusión de dicho considerando era que, habida cuenta de la menor cuota de mercado y volumen de ventas de baterías del Grupo Geely, no era posible establecer tal control únicamente sobre esta base. Este considerando no se refería a la fiabilidad de los precios de las pilas y baterías del Grupo Geely, y mucho menos a la conclusión de que dichos precios no eran representativos de los precios de las baterías en el mercado interior chino. De hecho, estos precios de las baterías del Grupo Geely eran el valor de referencia más adecuado en el expediente, dado el nivel de integración del grupo y los tipos de baterías en cuestión, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento de base. Además, como se menciona en el considerando 860 del Reglamento provisional y para reflejar la situación del Grupo SAIC, la Comisión excluyó del cálculo del beneficio determinadas baterías destinadas a modelos de BEV que no eran similares a las vendidas por el Grupo SAIC.

(526) Además, se informó al Grupo SAIC, al inicio de la investigación y en el transcurso de los intercambios relativos a la posible aplicación de los datos disponibles, de que, tras la aplicación de los datos disponibles, el resultado de la investigación podría ser menos favorable para la parte que si hubiera cooperado. En cualquier caso, el Grupo SAIC no propuso ninguna fuente alternativa de información a este respecto. Por tanto, se rechazó esta alegación. Sobre la base de lo anterior y de las disposiciones contenidas en los considerandos 700 y 860 de las medidas provisionales, la Comisión consideró que la información relativa al Grupo Geely constituía una sustitución razonable de la información necesaria para formular conclusiones para el Grupo SAIC y había explicado las razones por las que era razonable utilizar la información de otro grupo de productores exportadores en relación con las compras de baterías.

(527) En sus observaciones tras la publicación del Reglamento provisional, Tesla (Shanghái) alegó que no existía ningún beneficio en relación con el suministro de baterías y sus insumos clave, debido a una situación específica de contratación pública que, por razones de confidencialidad, no podía divulgarse en el Reglamento. Por las razones explicadas en una comunicación específica a este productor exportador, se rechazó la alegación.

(528) Tras la comunicación definitiva, Tesla Shanghái formuló observaciones sobre la asignación del beneficio para las baterías. Estas observaciones fueron aceptadas parcialmente y se abordaron en una comunicación específica de la empresa.

(529) Varios productores exportadores que cooperaron formularon alegaciones relacionadas con el importe de la subvención basado en los datos de BMI utilizados por la Comisión, en particular con la opción metodológica y la existencia de errores materiales. A raíz de dichas alegaciones, la Comisión analizó de forma más detallada los datos pertinentes disponibles en BMI, así como la metodología utilizada para determinar la referencia adecuada para cuantificar el importe de la subvención derivado de este programa.

(530) En particular, la Comisión constató que, según los datos de BMI, durante el período de investigación, la demanda local china de celdas de baterías fue muy inferior a la producción china en el mercado. De hecho, el excedente de China aumentó hasta el 43 % durante el período de investigación. Dicho exceso de oferta china de baterías chinas fue el resultado de las políticas específicas y las intervenciones de las autoridades chinas, tal y como se expone en la sección 3.7.2.1 del Reglamento provisional, que provocaron sobreproducción y la necesidad de exportar a precios bajos para asignar dicha sobreproducción en otros mercados y subsanar así los déficits de dicho insumo. De hecho, un análisis más detallado de los conjuntos de datos disponibles en BMI, a saber, los datos de oferta y demanda de celdas de baterías en distintas zonas geográficas, puso de manifiesto que durante el período de investigación hubo un déficit de aproximadamente el 300 % en Europa y aproximadamente el 200 % en América del Norte (esto es, en aquellos mercados en los que la demanda de celdas de baterías fue muy superior a la oferta nacional real). Este déficit se subsanó con las exportaciones chinas ([85]) de parte de su excedente de producción, que era incluso mayor que el déficit de todas las zonas geográficas. Sobre la base de un análisis detallado de los datos de BMI relativos la oferta y la demanda en las distintas zonas geográficas, parece que el mercado de Asia-Pacífico (excluyendo los datos chinos) [datos de APAC (excl. China)] es el que tuvo menor déficit, a saber, el 9 %, durante el período de investigación. Por otro lado, los datos de dicho mercado mostraban un excedente del 24 % en 2022 y un déficit del 21 % en 2023. El análisis reflejó además que los precios en las demás regiones donde se registró una presencia significativa de exportaciones chinas eran muy inferiores a los de la región APAC (excl. China). Esto sugiere que cuanto mayor eran el porcentaje y la presencia en los mercados regionales de baterías del excedente de baterías del mercado chino, más bajos eran los precios de los conjuntos de datos correspondientes para dichos mercados en el período de investigación.

(531) Por tanto, la Comisión consideró apropiado utilizar los datos del mercado de APAC (excl. China) en lugar de datos de todos los mercados, que están distorsionados por las exportaciones chinas subvencionadas. En particular, ante la falta de cooperación de las autoridades chinas y de los productores de baterías chinos y al no disponer de otra información fiable, la Comisión utilizó los precios de BMI en la región APAC (excl. China). La referencia utilizada contenía los precios reales del último trimestre de 2022 habida cuenta del excedente observado dicho año. En cambio, teniendo en cuenta que en 2023 las condiciones de mercado reflejaron un déficit en dicho mercado, durante los tres primeros trimestres de 2023, los precios de referencia de BMI se ajustaron conforme a la diferencia de precios existente entre la región APAC (excl. China) y China en el último trimestre de 2022 con una media del 12 %.

(532) Además, en el considerando 813 del Reglamento provisional, la Comisión indicó que la referencia utilizada en la fase provisional se calculó sobre una base conservadora debido a que la cotización de los precios se realizó sobre la base del precio «franco fábrica» y, por consiguiente, no incluía los costes de transporte. Esta constatación se confirmó a escala nacional, donde las pruebas registradas muestran que la mayoría de las baterías compradas se fabrican sobre una base franco fábrica. Sin embargo, cuando procedió, la Comisión añadió los costes de envío asumidos por los productores exportadores que compraron baterías sobre la base de unas condiciones de entrega distintas de las de fábrica.

(533) Tras la nueva comunicación, Tesla Shanghái se mostró en desacuerdo con la fundamentación de los datos de referencia de BMI revisados. En particular, Tesla no estaba de acuerdo con las conclusiones de la Comisión, a saber, que cuanto mayor eran el porcentaje y la presencia en los mercados regionales de baterías del excedente de baterías del mercado chino, más bajos eran los precios de los conjuntos de datos correspondientes para dichos mercados en el período de investigación, alegando que los datos de BMI sobre el precio y la demanda no confirman esta hipótesis.

(534) Sin embargo, la Comisión reconfirmó su conclusión basada en los datos de DMI. En el período de investigación, el déficit de baterías en Europa y América del Norte se situó entre el 200 y el 300 %, y el precio medio de la batería NMC en dichas regiones se situó entre 130 y 134 USD/kWh. Por otro lado, el déficit de baterías en la región APAC (excl. China) solo fue de alrededor del 9 % y el precio medio fue superior al de Europa y América del Norte. La empresa interpretó erróneamente las razones expuestas por la Comisión al afirmar que «los datos contradicen el hecho de que el diferencial de precios entre los precios regionales y los precios chinos sería menor siempre que existiera un déficit». La determinación de la Comisión de utilizar datos del mercado de APAC (excl. China), en lugar de datos de todos los mercados —que se ven comprometidos por las exportaciones chinas subvencionadas

([85]) Véase el considerando 492, y en particular la nota a pie de página 72, donde se muestra que la cuota de mercado de los productores de baterías chinos en la UE era de cerca del 40 %.

— no se basó en el diferencial de precios entre los precios chinos y los de otras regiones. Además, el diferencial de precios entre el mercado chino y los mercados de la UE o norteamericanos durante todos los períodos disponibles se considera poco fiable, ya que se ha visto considerablemente afectado por déficits sustanciales de suministro de baterías y el consiguiente aumento de la presencia de exportaciones chinas.

(535) Tesla Shanghái también se mostró en desacuerdo con los ajustes realizados por la Comisión en los precios de la región APAC (excl. China) durante los tres primeros trimestres de 2023 (la Comisión consideró que estos precios ya estaban afectados por las condiciones de mercado, que reflejaban un déficit en dicho mercado durante dicho período). La empresa alegó que debería haberse aplicado un ajuste al alza a los precios de las baterías en China.

(536) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta sugerencia, ya que a lo largo de todo el análisis que llevó a cabo para la presente investigación, había afirmado sistemáticamente que los precios de las baterías chinas se habían subvencionado sustancialmente y, como consecuencia de ello, no podían servir de base fiable para dicho ajuste.

(537) La Comisión determinó que el precio real de la batería en la región APAC (excl. China) durante el último trimestre de 2022 constituía la referencia más fiable sobre la que se basó el ajuste, dado el excedente observado en esta región en 2022. Por tanto, se rechazaron los argumentos de la empresa.

(538) El porcentaje de subvención establecido con respecto a esta subvención durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra y para la empresa que recibió el examen individual asciende a:

Suministro de baterías por una remuneración inferior a la adecuada

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo Geely	9,62 %
Grupo SAIC	12,60 %
Tesla (Shanghái) (examen individual)	4,35 %

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

3.7.2.2.1. Contribución financiera

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

(539) Como se explica en el considerando 470 del presente Reglamento, las observaciones presentadas por las autoridades chinas sobre los proveedores de insumos que actúan como «organismos públicos» se referían tanto a los productores de baterías como de LFP. La Comisión abordó estas alegaciones en los considerandos 471 y 472, 480, y 482 a 484, del presente Reglamento.

(540) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD alegó que el análisis sobre los proveedores de LFP carecía de pruebas objetivas y que ningún documento mostraba que los proveedores de LFP vendieran los productos al Grupo BYD para alcanzar los objetivos políticos. El Grupo BYD volvió a presentar el libro mayor de compras de LFP como prueba de apoyo. El Grupo BYD añadió que la investigación no demostró que las asociaciones ordenaran a sus miembros adoptar sus decisiones económicas en beneficio de la industria de los BEV. Según el Grupo BYD, la Comisión no presentó pruebas de que el Estado tuviera específicamente un «poder conferido» en la asociación. Sobre esta base, el Grupo BYD alegó que, por lo tanto, no existen pruebas consolidadas que permitan concluir que los proveedores de LFP actúan como «organismos públicos» y que sus entregas de bienes entran en el ámbito de los bienes a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, por lo que no hay motivos para no aceptar los precios en el país.

(541) Como se indica en el considerando 864 del Reglamento provisional, el mercado chino se ha considerado distorsionado debido a las políticas nacionales y sectoriales en vigor y medidas conexas, en particular las relativas a las estructuras de precios. Por consiguiente, todas las adquisiciones de LFP realizadas por el Grupo BYD durante el período de investigación se consideran afectadas. Esta evaluación se deriva del entendimiento de que todos los proveedores operan en el mercado nacional de acuerdo con las políticas y otras formas de interferencia de las autoridades chinas, en las mismas condiciones de mercado distorsionadas. Por lo tanto, se consideró que las condiciones de mercado imperantes en China estaban distorsionadas y estaba justificada la aplicación del artículo 6, letra d), inciso ii). Además, la Comisión recuerda que, debido a la falta de cooperación de las autoridades chinas (sección 3.3.1.2 del Reglamento provisional), la Comisión no recibió ninguna información sobre las características del mercado interior chino de insumos y, por tanto, tuvo que recurrir a los datos disponibles. Además, las diferencias de precios entre los proveedores de LFP de BYD no influyen en la evaluación de la Comisión; como ya se reconoció en el considerando 891 del Reglamento provisional, los precios de los LFP suministrados al Grupo BYD siguieron tendencias completamente diferentes a las de los precios de exportación chinos durante el período de investigación (considerando 920 del Reglamento provisional). Así pues, se rechazó la alegación.

(542) Como ya se ha explicado en la sección 3.7.2.1.1, letra a), punto 3, letra b) y en los considerandos 744 a 757 del Reglamento provisional, la Comisión constató que el suministro de baterías y sus insumos está regulado por las autoridades chinas con el objetivo de reducir los precios en beneficio de la industria de los BEV. En el «Plan de trabajo del MIIT para estabilizar el crecimiento en la industria de los metales no ferrosos» ([86]), publicado en septiembre de 2023, hay pruebas adicionales de los controles de precios exigidos por las autoridades chinas sobre los insumos de las baterías. De hecho, uno de los principales objetivos es «reforzar el suministro y la estabilidad de los precios de productos clave mediante la creación de una plataforma de acoplamiento de la oferta y la demanda en sentido ascendente y descendente y mediante directrices para el desarrollo de los recursos de metales no ferrosos y para que las empresas dedicadas a la fundición firmen acuerdos de adquisición a largo plazo con usuarios de fases posteriores, así como estabilizar el suministro de productos clave como el cobre, el aluminio y el litio y mejorar el mecanismo de alerta rápida "rojo, amarillo y azul" para el suministro de materias primas a granel, reforzar la orientación sobre expectativas, y evitar grandes fluctuaciones de precios y especulaciones malintencionadas [...] ayudando a las empresas clave a gestionar reservas comerciales, y regular científica y ordenadamente la relación entre la oferta y la demanda del mercado» ([87]). La cooperación entre los agentes de fases anteriores y posteriores para estabilizar la oferta y la demanda, la supervisión de la oferta y las fluctuaciones del control de precios son instrucciones ya contenidas en planes anteriores, como el Plan de Acción para las Baterías de 2017 y la Comunicación sobre la industria de las baterías (véanse los considerandos 746 a 750 del Reglamento provisional). Esto no solo confirma que las autoridades chinas llevan ejerciendo un control sobre los precios ya desde 2017, sino también que estos esfuerzos se mantienen a lo largo del período de investigación y más allá.

(543) Además de los planes centrales que confirman los controles de precios ejercidos y ordenados por las autoridades chinas ya explicados en la sección 3.7.2.1.1, apartado 2, y en particular en el considerando 751 del Reglamento provisional, la Comisión encontró pruebas adicionales de que las asociaciones industriales formulan políticas industriales y asumen tareas gubernamentales tales como estabilizar las expectativas de la oferta y la demanda y controlar las fluctuaciones de los precios. Así lo ejemplifican las últimas declaraciones de Ge Honglin, secretario del Partido y presidente de la Asociación China de la Industria de Metales No Ferrosos («CNMIA») ([88]). Como ya se explicó en el considerando 94 del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1618, la CNMIA es una asociación industrial en la que el PCC interviene en la toma de decisiones operativas. En esta «organización social», al igual que en varias asociaciones industriales, las organizaciones de construcción del partido están integradas en su estructura ([89]) (como se explica en el considerando 779 del Reglamento provisional). La CNMIA ha «aplicado

([86]) Véase https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgknr/lzyj/zcfg/art/2023/art_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html.

([87]) Ibidem.

([88]) Véase https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

([89]) «En primer lugar, [el Comité del Partido de la Asociación] hace hincapié en que el liderazgo del Partido de la Asociación solo puede reforzarse, no debilitarse, y suscribe la adhesión al liderazgo del Partido y el fortalecimiento de la construcción del Partido en la Carta de la Asociación, aclarando el estatus jurídico de la organización del Partido en la estructura de gobernanza de la Asociación; en segundo lugar, la organización del Partido está integrada en la estructura de gobernanza de la Asociación, el liderazgo del Partido está integrado en los vínculos específicos de la gobernanza de la Asociación, y todo el trabajo de construcción del Partido está concretado, normalizado e institucionalizado; en tercer lugar, [el Comité del Partido de la Asociación] educa y orienta a los miembros, delegaciones y trabajadores del Partido para que se den cuenta profundamente de que el liderazgo del Partido Comunista de China es la característica más esencial del socialismo con características chinas y la mayor ventaja del sistema socialista con características chinas. Siempre debemos confiar en el Partido, amar al Partido y trabajar para el Partido», fuente mencionada en la nota a pie de página 9.

exhaustivamente las decisiones y las medida implantadas por el Comité Central del PCC y del Consejo de Estado y ha cooperado con los departamentos pertinentes para formular y difundir e interpretar políticas industriales como las "Directrices para el ajuste estructural industrial", el "Plan de trabajo para estabilizar el crecimiento en la industria de los metales no ferrosos" y los "Métodos de recaudación de ingresos de transferencia de derechos mineros"; [...] en respuesta a las subidas y bajadas de los precios de las variedades de metales estratégicas, como el litio y el silicio, ayudaron a los departamentos gubernamentales a reforzar la comunicación con las empresas de fases anteriores y posteriores y a esforzarse por estabilizar las expectativas del mercado; [...] firmaron acuerdos de cooperación estratégica con más de diez gobiernos locales como Anhui, Jiangxi, Gansu y Guangxi, promoviendo eficazmente la configuración racional de las industrias regionales y el desarrollo coordinado regional, y apoyando firmemente la transformación y modernización de las industrias locales». [la negrita es añadida]

(544) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas indicaron que la afirmación de la CNMIA de que la Comisión se basó en el considerando 543 del presente Reglamento es irrelevante, ya que se refiere a una asociación completamente distinta, y es, en cualquier caso, incoherente con las pruebas registradas. Además, las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no respondió a las observaciones sobre los proveedores de materias primas como organismos públicos por su participación en las asociaciones industriales. Las autoridades chinas reiteraron que la participación de estos proveedores en las asociaciones industriales no los convierte en organismos públicos, y que la Comisión no ha explicado cómo controlan la fijación de precios e intervienen en ella estas asociaciones.

(545) La Comisión recordó que la cita de la CNMIA se utilizó para justificar las conclusiones de la Comisión de que las asociaciones industriales no son organismos independientes ajenos al control del Estado, y era por ende pertinente para la presente investigación. En relación con las alegaciones de las autoridades chinas de que la Comisión no respondió a su observación sobre organismos públicos, la Comisión ya había explicado en el considerando 539 del presente Reglamento que las observaciones formuladas por las autoridades chinas sobre los proveedores de insumos que actuaban como «organismos públicos» correspondían tanto a los productores de baterías como de LFP. La Comisión abordó estas alegaciones en los considerandos 471 y 472, 480 y 482 a 484, del presente Reglamento. Por tanto, las alegaciones se consideraron irrelevantes.

(546) Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD volvió a formular sus observaciones en las que afirmaba que los análisis de la Comisión carecían de pruebas objetivas para demostrar que las operaciones comerciales de los proveedores de LFP y sus comportamientos en el mercado se habían estructurado y desarrollado para materializar los objetivos políticos de las autoridades chinas, y añadió que el hecho de pertenecer a una asociación industrial o tener una organización del Partido en una empresa no significa que los proveedores de LFP hubieran perdido su capacidad decisoria independiente, sus competencias corporativas y la autoridad financiera general, conferidas todas ellas por las leyes chinas correspondientes. Además, el Grupo BYD subrayó que el hecho de que los precios del LFP suministrado al Grupo BYD siguieran unas tendencias completamente diferentes a las de los precios de exportación resulta irrelevante, ya que los distintos mercados tienen precios distintos. Por último, el Grupo BYD argumentó que el hecho de que los precios del LFP variaran en función del proveedor indicaba que la fijación de precios se realiza en función de la demanda y la oferta del mercado y no afecta a los objetivos políticos de las autoridades chinas.

(547) La Comisión ya abordó parte de estas observaciones en una comunicación definitiva en los considerandos 541 a 543 del presente Reglamento. En lo que respecta a las alegaciones sobre la independencia de las decisiones de los proveedores de LFP, queda refutada por las pruebas recogidas en el Reglamento provisional (considerandos 779, 786, 787 y 877), mientras que las tendencias de los precios internos del LFP frente a los precios de exportación se ha abordado en los considerandos 905 y 920 del Reglamento provisional, que confirma que los proveedores de LFP no están actuando como operadores del mercado libre en el mercado interno chino y no están tomando decisiones económicamente racionales. Por lo tanto, la Comisión rechazó dichas alegaciones.

(548) Tras la comunicación provisional, la Comisión encontró pruebas adicionales de que Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. y sus filiales aplican políticas nacionales y actúan como organismos públicos, tal como se explica en la sección 3.7.2.2.1, letra a), del Reglamento provisional. En primer lugar, las recientes declaraciones del Gobierno Popular Municipal de Xiangtan ([90]) confirman que Hunan Yuneng New Energy Materials se considera no solo que está gestionada como una empresa parcialmente estatal (véase el considerando 881 del Reglamento provisional), sino también como una empresa que impulsa el desarrollo de Xiangtan y, en última instancia, del Estado. En la sección centrada en «la optimización y la integración de las plataformas de empresas de propiedad estatal», el Gobierno de Xiangtan se esfuerza por «integrar el Grupo de Inversiones Industriales y el Grupo Electroquímico para formar el Grupo de Inversiones Industriales Electroquímicas, construir activamente una empresa de primera clase orientada al mercado que posea dos empresas cotizadas y esforzarse por convertirse en el líder en el ámbito de los materiales para baterías de energías alternativas de China. En febrero [de 2023], Hunan Yuneng New Energy Company, en la que el Grupo Electroquímico invirtió y poseía una participación, cotizó con éxito en el mercado empresarial de crecimiento de la Bolsa de Shenzhen» ([91]). Xiangtan Electrochemical es una empresa municipal de propiedad estatal gestionada por la SASAC de Xiangtan. Además, el desarrollo de Hunan Yuneng y su accionista de propiedad estatal, Xiangtan Electrochemical Group, están vinculados con los objetivos del gobierno de Xiangtan de crear un grupo de empresas con unos ingresos de explotación de 10 000 millones mediante la «aplicación de "una empresa, una política" y centrándose en apoyar a Hunan Yuneng New Energy Battery Materials Co., Ltd. Company, Harbin Electric Wind Energy Co., Ltd. y otras empresas para que alcancen el nivel de 10 000 millones [de ingresos de explotación]» y «apoyar [...] a Xiangtan Electrochemical Group Co., Ltd. y otras empresas líderes de la industria para ampliar las empresas vinculadas y su ámbito de actividad e integrar recursos en fases anteriores y posteriores mediante fusiones, adquisiciones y reorganizaciones» ([92]).

(549) En la provincia de Kunming, donde está situada Yunnan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd, filial de Hunan Yuneng, el Gobierno municipal de Anning negoció con Yunnan Yuneng la creación de un proyecto de inversión de más de 1 000 millones CNY. Según el gobierno de la ciudad de Anning, la gestión de la ciudad «combina la construcción del partido con el desarrollo industrial, centrándose en promover a los miembros y delegaciones del partido para que cumplan sus responsabilidades y al pleno servicio de las empresas y los proyectos» ([93]). En particular, el proyecto Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials se considera «una clara manifestación de la **superación propia de las organizaciones del partido a todos los niveles y de la mayoría de los miembros y delegaciones del partido**» ([94]) [la negrita es añadida]. Los profundos vínculos entre el comité de construcción del partido a escala central y local y las empresas se ven confirmados por las pruebas de que «el Comité de Trabajo del Partido del Parque Industrial de Anning orientó a Yunnan Yuneng en el establecimiento de una sucursal del partido. [...] En mayo [de 2023], la sucursal del partido de la empresa también se incorporó al nuevo comité del partido de la cadena del sector de los materiales para baterías de energías alternativas del parque. A través de intercambios en la plataforma de construcción del partido, llegó a una cooperación en materia de adquisición de peróxido de hidrógeno con Yunnan Yuntian Petrochemical Co., Ltd., una empresa situada en el parque, para resolver el problema anterior de los elevados costes de compra de peróxido de hidrógeno fuera de la provincia» ([95]). Por lo tanto, la construcción del partido desempeña un papel fundamental en el desarrollo de las empresas y, por tanto, impulsa el desarrollo de las políticas nacionales exigidas por las autoridades chinas. Un ejemplo de ello es el Gobierno de Kunming, que informa de que los comités de construcción del partido en el Parque Industrial de Anning ayudaron a establecer acuerdos de compra entre empresas situadas en el parque, y acuerdos de servicios financieros entre bancos y empresas, «unidos por la "línea roja" de la construcción del partido en el Parque Industrial de Anning» ([96]). El papel de la construcción del partido en las entidades privadas se ha abordado ampliamente en el considerando 787 del Reglamento provisional y las pruebas anteriores confirman que el PCC ejerce influencia sobre todos los tipos de empresas en China, y que puede utilizar unidades de trabajo de construcción del Partido dentro de las empresas y en los gobiernos locales para ejercer su influencia. Como ya se explicó en el considerando 885 del Reglamento provisional, el desarrollo del Parque Industrial de Anning también tiene por objeto alcanzar los objetivos contenidos en el Plan de Acción de Yunnan. Las conclusiones anteriores confirman, por tanto, que uno de los mayores operadores del mercado de China en lo que respecta a LFP, Hunan Yuneng New Energy Materials, es una empresa estatal cuyo desarrollo está estrechamente vinculado a la consecución de objetivos locales y nacionales (considerando 548), y se suma al conjunto de pruebas de que los proveedores de LFP cumplen y aplican los objetivos políticos de las autoridades chinas y, por tanto, desempeñan funciones gubernamentales.

([90]) Véase https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content_1270225.html.
([91]) Ibidem.
([92]) Véase https://www-hunan-gov-cn.translate.goog/zqt/zcsd/202204/t20220415_22737172.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([93]) Véase https://www-yn-gov-cn.translate.goog/ztgg/fdbnl/ynxd/202212/t20221211_251627.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([94]) Ibidem.
([95]) Véase https://www.yn.gov.cn/ztgg/jdbytjwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208_291411.html.
([96]) Ibidem.

(550) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas indicaron que las pruebas abordadas más arriba, en los considerandos 548 y 549 del presente Reglamento, no respaldan las conclusiones de la Comisión por los siguientes motivos:

— Las noticias del Gobierno Municipal de Xiangtan no demuestran que un ejecutor de políticas estatales. Lo mismo sucede con la política del Gobierno provincial de Hunan, que solamente demuestra que la empresa es receptora de políticas de apoyo y no una ejecutora de políticas estatales.

— Los informes relativos al Gobierno provincial de Yunnan y al Gobierno municipal de Anning se refieren a la existencia de organizaciones del Partido y a la prestación de servicios y apoyo para las operaciones y el desarrollo de la empresa, y no respaldan la afirmación de que Yunnan Yuneng New Energy Materials ejecutara políticas estatales y actuara como un organismo público.

(551) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. La formación del Grupo de Inversiones Industriales Electroquímicas tiene por objeto «construir activamente una empresa de primera clase orientada al mercado que posea dos empresas cotizadas». La Comisión recuerda que el Grupo Electroquímico no solo invirtió en Hunan Yuneng New Energy Materials, sino que esta última también cotizó en la Bolsa de Shenzhen en febrero de 2023, y que el desarrollo de Hunan Yuneng New Energy Materials responde a los objetivos del Gobierno de Xiangtan de crear un grupo de empresas con unos ingresos de explotación de 10 000 millones, mientras que las pruebas registradas relativas a Yunnan Yuneng New Energy Materials Co. vinculan explícitamente los logros de la empresa con los logros de la organización del Partido. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(552) En ausencia de otras observaciones y en vista de las conclusiones adicionales de la Comisión, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 861 a 912 del Reglamento provisional.

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

(553) Como se explica en el considerando 496 del presente Reglamento, las observaciones presentadas por las autoridades chinas sobre encomienda y orden se referían tanto a los productores de baterías como a los productores de LFP. La Comisión abordó estas observaciones en el considerando 498 del presente Reglamento.

(554) Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD argumentó que el hecho de que durante el período de investigación los precios de compra variaran entre los proveedores de LFP contradice las conclusiones de la Comisión sobre la encomienda y la orden, ya que la Comisión debe demostrar que la fijación de precios es una respuesta a los objetivos políticos establecidos por las autoridades chinas.

(555) La Comisión señaló que las alegaciones sobre el control de los precios ya se habían abordado en los considerandos 541 y 542 del presente Reglamento. Una variación de los precios es irrelevante si dichos precios están por debajo de las condiciones de mercado y dicho nivel es el resultado de la intervención de las autoridades chinas en el mercado. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

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

(556) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD alegó que la Comisión calculó dos veces el beneficio para algunas compras interempresariales de baterías. Se aceptó la alegación y se revisó en consecuencia el cálculo.

(557) Las autoridades chinas alegaron que el uso del precio FOB de exportación de China como referencia externa no garantiza que el valor de referencia resultante esté relacionado con las condiciones de mercado imperantes en el país de suministro, o se refiera a ellas, y que, en consecuencia, sobrestima el precio normal en el mercado interior, dado que la producción mundial de LFP se concentra en China, la cantidad de LFP exportada desde China es limitada y tales exportaciones no son necesariamente para la producción de baterías eléctricas.

(558) A la luz de las conclusiones de la sección 3.7.2.1 y de los considerandos 846 y 918 del Reglamento provisional, la Comisión estableció que las políticas sectoriales aplicables en China distorsionan los precios de las baterías y LFP en todo el mercado nacional. Como consecuencia, la Comisión estableció que las condiciones existentes en China no pudieron ajustarse sobre la base de los costes, precios y otros factores reales disponibles en ese país a fin de determinar un importe apropiado que refleje las condiciones normales del mercado. Como se recuerda en el considerando 924 del Reglamento provisional, dadas las condiciones dominantes existentes en este tipo específico de litio y la falta de cualquier otro valor de referencia razonable, la Comisión tuvo que recurrir a los precios de exportación chinos al resto del mundo.

(559) Las observaciones de las autoridades chinas relativas a las referencias externas mencionadas en el considerando 512 del presente Reglamento se referían tanto a los proveedores de baterías como de LFP. La Comisión abordó estas alegaciones en el considerando 513 del presente Reglamento.

(560) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 913 a 929 del Reglamento provisional en relación con el beneficio, la especificidad y el cálculo del importe de la subvención.

(561) El porcentaje de subvención establecido con respecto a esta subvención durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra asciende a:

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

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	7,2 %

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

3.8.1. *Reducción del impuesto sobre la renta de las empresas («IRE») para las empresas de alta y nueva tecnología*

a) Base jurídica, contribución financiera y beneficio

(562) En ausencia de observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre la base jurídica, la contribución financiera y el beneficio de este programa, tal como se establece en los considerandos 931 a 940 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(563) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que los programas de reducción del IRE para las empresas de alta y nueva tecnología y de deducción preferente antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo no se limitan a un segmento suficientemente discreto de la economía china para que puedan considerarse «específicos» en el sentido del artículo 2.1, letra a), del Acuerdo SMC. A este respecto, se refirió al hecho de que no todos los productores de BEV se beneficiaron de la supuesta reducción fiscal para las empresas de alta y nueva tecnología.

(564) Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no había establecido la especificidad de manera objetiva sobre la base de pruebas objetivas, ya que la base jurídica en la que se basó para un productor exportador no estaba clara; a saber, la Comisión no indicó si el beneficio se derivaba de una subvención regional en el sentido del artículo 2.2 del Acuerdo SMC y del artículo 4, apartado 3, del Reglamento de base debido a la ubicación de este exportador o del artículo 4, apartado 2, letra a), tal como se menciona en el Reglamento provisional debido a su condición de empresa de alta y nueva tecnología.

(565) Las autoridades chinas también alegaron que este supuesto programa de subvenciones no era específico, ya que la legislación con arreglo a la cual opera la autoridad otorgante establece criterios o condiciones objetivos que rigen la admisibilidad y el importe de la reducción fiscal, y que la admisibilidad es automática y que los criterios y condiciones de cualificación se cumplen estrictamente. Más concretamente, las autoridades chinas alegaron que el tipo impositivo más bajo está a disposición de todas las empresas que cumplen las condiciones y no favorece a determinadas empresas frente a otras porque las empresas de todos los sectores, que abarcan toda la economía, pueden obtener un certificado de empresa de alta y nueva tecnología.

(566) En la misma línea, las autoridades chinas alegaron que la Comisión se había basado en la especificidad *de iure* al analizar la «legislación con arreglo a la cual opera la autoridad otorgante» sin evaluar las condiciones de admisibilidad de la subvención y si la limitación del acceso a la subvención a determinadas empresas es expresa, inequívoca o clara con arreglo al instrumento jurídico pertinente o a las declaraciones de la autoridad otorgante ([97]). Las autoridades chinas también alegaron que la Comisión se había centrado de manera particular en los productores de BEV que supuestamente se beneficiaban del supuesto trato fiscal preferencial sin investigar «todas las empresas o industrias aptas para recibir esa misma subvención» ([98]).

(567) La Comisión discrepó de estas alegaciones, ya que consideraba que los regímenes fiscales descritos en las secciones 3.8.1 a 3.8.2 del Reglamento provisional eran específicos en virtud del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, que establece que «cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, limite explícitamente el acceso a la subvención a determinadas empresas, tal subvención se considerará específica». En efecto, los regímenes de subvención en cuestión tienen su base jurídica en el capítulo IV, «Preferencias fiscales», de la Ley del IRE. Por su nombre y contenido, este capítulo prevé explícitamente un trato preferente específico que «limita explícitamente el acceso a una subvención a determinadas empresas». Más concretamente, como se indica en el considerando 934 del Reglamento provisional, el artículo 93 de las normas de aplicación de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Empresas aclara que «las empresas importantes de alta y nueva tecnología que apoyará el Estado [deberán cumplir determinadas] condiciones», como «1. Conformarse a la definición de las Áreas Clave de Alta y Nueva Tecnología Apoyadas por el Estado». Como se desprende de lo anterior, todas las empresas o industrias no pueden beneficiarse de los mismos tratamientos fiscales preferenciales. En consecuencia, las subvenciones concedidas en virtud de estos regímenes fiscales se consideraron específicas con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base.

(568) Además, como se menciona en el considerando 942 del Reglamento provisional, algunas empresas se beneficiaron de un tipo reducido del impuesto sobre la renta sobre la base de criterios relacionados con su ubicación física, en particular si una empresa está situada en la región occidental. En tal caso, la Comisión consideró que el régimen fiscal era específico con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento de base, ya que se limitaba a determinadas empresas situadas en una región geográfica determinada. En consecuencia, las subvenciones concedidas en virtud de estos regímenes fiscales se consideraron con arreglo al artículo 4, apartado 3, del Reglamento de base.

(569) Por lo que se refiere a la referencia a determinadas empresas que no se beneficiaron del tipo reducido del impuesto sobre la renta, la Comisión consideró que debían cumplirse determinadas condiciones para poder optar al certificado de empresa de alta y nueva tecnología. El hecho de que algunos productores de BEV no cumplieran todas las condiciones o no solicitaran el certificado de empresa de alta y nueva tecnología no demuestra que este régimen no sea específico.

(570) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no había abordado el argumento de las autoridades chinas de que la reducción del impuesto sobre la renta para las empresas de alta y nueva tecnología no se limita a un segmento suficientemente discreto de la economía china para que pueda considerarse «específica» en el sentido del artículo 2.1, letra a), del Acuerdo SMC.

(571) La Comisión destacó que abordó la misma observación sobre la especificidad en los considerandos 567 y 568 del presente Reglamento.

(572) En ausencia de otras observaciones sobre la especificidad, la Comisión confirmó sus conclusiones de los considerandos 941 a 943 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del importe de la subvención

(573) Tras la comunicación definitiva, el Grupo SAIC argumentó que se había notificado indebidamente un porcentaje de subvención para este régimen de subvenciones. Se aceptó la alegación.

([97]) «UE — Aceitunas maduras», primera presentación escrita de la UE, apartados 190 y 193.
([98]) Informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos – Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)», apartado 753.

(574) En ausencia de otras observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre el cálculo del importe de la subvención para este programa, tal como se establece en los considerandos 944 y 945 del Reglamento provisional.

(575) El porcentaje de subvención establecido con respecto a esta subvención durante el período de investigación para los productores exportadores incluidos en la muestra asciende a:

Reducción del impuesto sobre la renta de las empresas («IRE») para las empresas de alta y nueva tecnología

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	0,36 %

3.8.2. *Deducción preferente antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo*

a) Base jurídica

(576) En ausencia de observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre la base jurídica, tal como se establece en el considerando 949 del Reglamento provisional.

b) Conclusiones de la investigación

(577) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC indicó que rechazaba la suposición de la Comisión de que todos los proyectos de investigación y desarrollo y las exenciones fiscales conexas relativas a una de sus entidades solo afectaban al producto investigado. El Grupo SAIC alegó que no se había facilitado información ni explicación alguna sobre la aplicación del artículo 28 y cómo se calculó posteriormente el importe de la subvención con respecto al propio Grupo SAIC.

(578) El Grupo SAIC alegó que la entidad en cuestión presentó un informe de gastos de I+D y un informe del agente fiscal de la empresa como prueba durante la visita de inspección y que el informe del agente fiscal no mencionaba que los gastos de I+D soportados eran específicos del producto investigado. El Grupo SAIC recordó que la proporción de vehículos ICE en el volumen de negocios de esta entidad debería haberse reflejado en el cálculo del margen de subvención.

(579) La Comisión no estuvo de acuerdo con la alegación del Grupo SAIC y señaló que la empresa en cuestión solo había facilitado una parte de la información solicitada, aunque fácilmente disponible. Por lo tanto, no facilitó una copia completa del informe del agente fiscal solicitado que contuviera información relativa a los gastos y proyectos de I +D a los que se refería la deducción. Más concretamente, el Grupo SAIC se negó a facilitar la información solicitada, tal como se indica en la lista firmada conjuntamente de documentos que no se facilitaron durante la visita de inspección.

(580) Asimismo, contrariamente a lo que alega el Grupo SAIC, la Comisión facilitó la explicación necesaria en los documentos específicos de comunicación previa, explicando que, en ausencia de información verificada que indicara que los gastos y proyectos de I+D estaban relacionados con otros productos y no estaban relacionados con el producto investigado, había asignado el beneficio al volumen de negocios de los BEV. Por consiguiente, la Comisión consideró que había proporcionado suficiente información sobre las razones subyacentes sobre por qué y cómo había aplicado los datos disponibles. Se rechaza por lo tanto la alegación y se confirman las conclusiones del considerando 950 del Reglamento provisional.

c) Beneficio

(581) En ausencia de observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones en relación con el beneficio tal como se establece en el considerando 951 del Reglamento provisional.

d) Especificidad

(582) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD impugnó la conclusión de la Comisión, recogida en el considerando 952 del Reglamento provisional, de que la compensación fiscal por I+D constituye un trato fiscal preferente por el hecho de que la propia legislación limita la aplicación de esta medida únicamente a las empresas que incurran en gastos de I+D en determinadas áreas prioritarias de alta tecnología determinadas por el Estado, como el sector de los BEV. El Grupo BYD alegó que, en el caso de los gastos de I+D en que incurra una empresa cuando lleva a cabo actividades de I+D, se deducirá un 100 % adicional del importe de los gastos de I+D realmente contraídos antes del pago de impuestos, y que todas las personas jurídicas de China pueden beneficiarse de la compensación.

(583) Tras la comunicación definitiva, el Grupo BYD y las autoridades chinas reiteraron que la reducción del impuesto sobre la renta para los regímenes de deducción preferente antes de impuestos de los gastos de I+D no es específica en el sentido del artículo 2.1, letra b), del Acuerdo SMC, ya que los criterios de elegibilidad para la reducción del impuesto sobre la renta aplicables a las empresas de alta y nueva tecnología se basan en criterios objetivos que son automáticos y se respetan estrictamente, por lo que las limitaciones detalladas en el capítulo IV de la Ley del IRE no son específicas. Ambas partes argumentaron además que, a la luz del artículo 30 de la Ley del IRE, el artículo 95 del Reglamento de Ejecución de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Empresas, así como del artículo 4 de la Comunicación sobre la mejora de la reducción de los gastos de desarrollo de I+D, este programa es aplicable a todos los tipos de industrias manufactureras.

(584) La Comisión no estuvo de acuerdo con la interpretación que hicieron las autoridades chinas y el Grupo BYD de las leyes y las disposiciones de aplicación, que muestran que el programa está limitado a determinados sectores y empresas apoyados por las autoridades chinas sobre la base de criterios que no parecen objetivos ni neutros, por ejemplo que se conformen a la definición de las «Áreas Clave de Alta y Nueva Tecnología Apoyadas por el Estado». Como ya se indicó en el considerando 941 del Reglamento provisional, esta subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que se aplica únicamente a las empresas que operan en determinadas áreas de alta tecnología, como la industria de los BEV. Además, el artículo 30 de la Ley del Impuesto de Sociedades de China establece que los gastos de I+D en los que incurran las empresas en el ámbito del desarrollo de nuevas tecnologías, nuevos productos y nuevas técnicas pueden deducirse adicionalmente en el momento del cálculo de la renta imponible, el artículo 95 de las normas de aplicación de la Ley del Impuesto de Sociedades explica en qué consiste la deducción, mientras que el artículo 4 de la Comunicación sobre la mejora de la reducción de los gastos de desarrollo de I+D ofrece un listado de las industrias para las que no es aplicable la deducción antes de impuestos (como la fabricación de tabaco, alojamiento y alimentación y bebidas, comercio mayorista y minorista, servicios inmobiliarios, arrendamiento y servicios comerciales, entretenimiento y otras industrias estipuladas por el Ministerio de Hacienda y Administración Tributaria del Estado). La Comisión recuerda que a) ya analizó las normas de aplicación de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Empresas para su evaluación de la especificidad en el considerando 934 del Reglamento provisional y en el Reglamento 567 del presente Reglamento; b) las pruebas incluidas en los documentos y artículos específicos presentados por el Grupo BYD no alteran las conclusiones de la Comisión sobre la especificidad y, en realidad, refuerzan el hecho de que este régimen no es aplicable a todas las industrias. En particular, el artículo 30 de la Ley del IRE de China y el artículo 4 de la Comunicación sobre la mejora de la reducción de los gastos de desarrollo de I+D muestran que esta subvención es específica, ya que es aplicable únicamente a un determinado número de industrias, esto es, las que operan en el desarrollo de nuevas tecnologías, nuevos productos y nuevas técnicas, y no todas las empresas pueden beneficiarse de ella. Por lo tanto, la Comisión considera que esta subvención ha de estar sujeta a derechos compensatorios. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(585) En consecuencia, en ausencia de otras observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre la especificidad, tal como se establece en el considerando 952 del Reglamento provisional.

e) Cálculo del importe de la subvención

(586) El porcentaje de subvención del Grupo SAIC en relación con la deducción antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo se actualizó como consecuencia de la corrección descrita en el considerando 652 del presente Reglamento.

(587) En ausencia de otras observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre el cálculo del importe de la subvención, tal como se establece en los considerandos 953 y 954 del Reglamento provisional.

Deducción preferente antes de impuestos de los gastos de investigación y desarrollo

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	0,57 %
Grupo Geely	0,03 %
Grupo SAIC	1,47 %

3.8.3. *Exención de dividendos entre empresas residentes elegibles*

a) Base jurídica

(588) En ausencia de observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre la base jurídica, tal como se establece en los considerandos 956 y 957 del Reglamento provisional.

b) Conclusiones de la investigación

(589) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas, el Grupo Geely y el Grupo SAIC alegaron que no había ninguna contribución financiera en términos de ingresos no percibidos porque, de conformidad con el artículo 10, apartado 1, de la Ley del IRE de China, los ingresos procedentes de inversiones de capital abonados a los inversores, como dividendos y primas, deben deducirse al calcular la renta imponible con el fin de evitar la doble imposición. Por consiguiente, la exención fiscal en cuestión no constituye ingresos públicos no percibidos y no existe subvención en el sentido del artículo 1.1 del Acuerdo SMC. Además, las autoridades chinas indicaron que la Comisión no había abordado estos hechos en su análisis. Paralelamente, el Grupo Geely también indicó que el sistema fiscal chino está diseñado para poner fin a la doble imposición y adaptarse a las normas internacionales.

(590) Aunque la Comisión estuvo de acuerdo en que la eliminación de la doble imposición es una práctica fiscal reconocida internacionalmente, no se aplica por igual en todos los países. Las autoridades chinas no demostraron de qué forma la deducción en cuestión evita específicamente la doble imposición (es decir, al demostrar que los dividendos sujetos a la exención se gravan en otro lugar y que la norma solo recoge situaciones de doble imposición). Asimismo, la Comisión ya concluyó en el considerando 959 del Reglamento provisional que este régimen constituía una subvención en el sentido del artículo 3, punto 1, letra a), inciso ii), y del artículo 3, punto 2, del Reglamento de base, puesto que existe una contribución financiera en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas equivalente a la reducción fiscal percibida, lo que otorga un beneficio a las empresas afectadas. El beneficio obtenido equivale al ahorro fiscal.

(591) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron su alegación de que no había ingresos no percibidos y señaló a su respuesta al cuestionario y al artículo 10, apartado 1, de la Ley del IRE en el que se establecía que «los dividendos y primas abonados a los inversores no pueden deducirse de la renta imponible» y que «la filial ya ha abonado el impuesto sobre la renta de las empresas correspondiente» antes de la distribución de los dividendos. Sobre esta base, las autoridades chinas argumentaron que «a fin de evitar la doble imposición, los ingresos procedentes de los dividendos y las primas no están sujetos al impuesto de sociedades una segunda vez», ya que «los dividendos y las primas se distribuyen por empresas residentes una vez que se ha abonado el impuesto sobre los beneficios».

(592) Tras realizar un nuevo análisis, la Comisión confirmó su evaluación de que existe una subvención en forma de ingresos no percibidos. A este respecto, ello volvía a hacer referencia al artículo 6, apartado 4, y al artículo 7 de la Ley del IRE. Mientras que el artículo 6, apartado 4, de la Ley del IRE establece que los dividendos, las emisiones de acciones gratuitas u otros retornos de las inversiones de capital forman parte de los ingresos totales de una empresa, el artículo 7 no incluye las ganancias procedentes de los dividendos, las emisiones de acciones gratuitas u otros retornos de las inversiones de capital como parte de la renta no imponible de acuerdo con la Ley del IRE. Por tanto, la evitación de la doble imposición no es automática; es decir, los dividendos forman parte de la renta imponible a menos que sean aplicables las disposiciones del capítulo IV «Incentivos fiscales», en el que se definen los criterios de elegibilidad para dicha exención. Sobre esta base, la Comisión consideró que el artículo 26 de la Ley del IRE da lugar a la existencia de unos ingresos no percibidos para las autoridades chinas y rechazó esta alegación.

(593) Por consiguiente, la Comisión confirmó la conclusión descrita en el considerando 958 del Reglamento provisional.

c) Beneficio

(594) En ausencia de observaciones, la Comisión confirmó sus conclusiones en relación con el beneficio tal como se establece en el considerando 959 del Reglamento provisional.

d) Especificidad

(595) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y el Grupo SAIC alegaron que la Comisión no había demostrado que la supuesta subvención se limitara a determinadas empresas. También alegó que este supuesto programa no era específico, ya que los criterios para poder optar al programa son objetivos y se aplican horizontalmente con respecto a todas las empresas residentes, independientemente de las industrias/productos o las ubicaciones geográficas de que se trate. Las autoridades chinas y el Grupo SAIC reiteraron que la Comisión correlaciona erróneamente los artículos 25 y 26, apartado 2, de la Ley china del impuesto sobre la renta de las empresas, pero, como también se explica en la respuesta al cuestionario de las autoridades chinas, el artículo 26, apartado 2, funciona con independencia del artículo 25. El Grupo SAIC se opuso a las conclusiones mencionadas en el considerando 960 del Reglamento provisional, en las que se afirmaba que la exención de dividendos entre empresas residentes cualificadas era específica *de facto* y, por lo tanto, el régimen de subvenciones no era específico *de iure*. También alegó que el artículo 83 del Reglamento de Ejecución de la Ley del Impuesto sobre Sociedades aclara que este programa está abierto a todas las empresas, siempre que estas ganancias sean obtenidas por una empresa residente a través de inversiones directas en otra empresa residente. Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas reiteraron la misma alegación e indicaron que el programa no cumple el requisito de especificidad del artículo 2.1 del Acuerdo SMC sobre la base de que no es necesario que las empresas cumplan el requisito del artículo 25 de la Ley del IRE.

(596) El Grupo SAIC también alegó que la jurisprudencia de la Corte de Comercio Internacional de los Estados Unidos había confirmado que el programa de exenciones de dividendos entre empresas residentes cualificadas está abierto a todas las empresas e industrias que tienen ganancias de inversión derivadas de la inversión en otras empresas residentes y no se limita expresamente a una lista de sociedades ([99]).

(597) La Comisión se mostró en desacuerdo con las alegaciones de las autoridades chinas y el Grupo SAIC y sostuvo que el artículo 26, apartado 2, de la Ley del IRE forma parte del capítulo IV «Preferencias fiscales» que prevé una serie de tratamientos fiscales *preferenciales* que constituyen exenciones de las normas fiscales generales. Además, tal como se explica en el considerando 957, el artículo 25 de la Ley del IRE, que sirve de introducción al capítulo IV «Políticas fiscales preferenciales», dispone que «el Estado ofrecerá ventajas en el impuesto de sociedades a las empresas dedicadas a industrias o proyectos cuyo desarrollo esté específicamente apoyado y fomentado por el Estado». Asimismo, el artículo 26, apartado 2, especifica que la exención fiscal es aplicable a los ingresos obtenidos de las inversiones de capital entre «empresas residentes subvencionables», lo que parece limitar su ámbito de aplicación únicamente a determinadas empresas residentes. Por lo tanto, la Comisión consideró que esta política fiscal preferencial se limita a determinadas industrias, que son apoyadas y fomentadas específicamente por el Estado, como el sector de los BEV, y que, por lo tanto, es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base. Así lo confirma también la copia en inglés de la declaración del impuesto sobre la renta (formulario A107010, línea 3) presentada por varios Grupos incluidos en la muestra que dice «II) Los dividendos, bonificaciones y otras rentas de la inversión en capital entre empresas residentes cualificadas están exentos del impuesto sobre la renta de las empresas (4+5+6 +7+8)» en la versión china de la declaración fiscal, a este respecto.

(598) Por lo que respecta a la referencia a la Corte de Comercio Internacional de los Estados Unidos, la Comisión rechazó dicha referencia por considerar que dicha jurisdicción no forma parte del ordenamiento jurídico de la Unión. La Comisión también señaló que, a raíz de dicha publicación, el Departamento de Comercio de los Estados Unidos seguía considerando que el artículo 26, apartado 2, de la Ley de la Renta de las Empresas era específico tanto *de iure* como *de facto* ([100]).

(599) Así pues, se rechazaron estas alegaciones y se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 960 del Reglamento provisional.

([99]) Véase Risen Energy Co., Ltd, demandante, JA Solar Technology Yangzhou Co., Ltd., *et al*., demandantes unificados, c. United States, Consol. Slip Op. 23-148, https://www.cit.uscourts.gov/sites/cit/files/23-148.pdf.

([100]) Asunto C-570-980, Reconsideración administrativa de la Orden sobre derechos compensatorios sobre células fotovoltaicas cristalinas, con independencia de que se ensamblen o no en módulos, procedentes de la República Popular China, Memorándum de Decisión para los resultados finales.

e) Cálculo del importe de la subvención

(600) El porcentaje de subvención del Grupo SAIC y del Grupo Geely en relación con la exención de dividendos entre empresas residentes cualificadas se actualizó como consecuencia de la corrección descrita en los considerandos 652 y 654 del presente Reglamento, respectivamente.

(601) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 961 y 962 del Reglamento provisional.

Exención de dividendos entre empresas residentes elegibles

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo Geely	0,16 %
Grupo SAIC	1,06 %

3.8.4. *Amortización acelerada de los equipos utilizados por las empresas de alta tecnología*

(602) En ausencia de observaciones relacionadas con este régimen, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 963 a 967.

3.8.5. *Deducción de ingresos por transferencia de tecnología*

(603) Tras la comunicación provisional, en una observación general relativa a la deducción de los ingresos por transferencia de tecnología, las autoridades chinas indicaron que la Comisión no les ofreció la oportunidad de presentar información u observaciones sobre este programa durante las fases de investigación y verificación del procedimiento.

(604) Sin embargo, la Comisión no considera esta deducción como un nuevo régimen de subvenciones. Se trata de una de las deducciones fiscales previstas en la Ley del IRE para las empresas de alta y nueva tecnología. Todas las deducciones fiscales con arreglo a la legislación en materia de IRE formaban parte del proceso de investigación, ya que estaban cubiertas por el anuncio de inicio y el documento de inicio y memorándum.

a) Base jurídica, conclusiones de la investigación y beneficio

(605) En ausencia de observaciones, se confirman las conclusiones de los considerandos 969 a 971 del Reglamento provisional.

b) Especificidad

(606) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no especificó la base sobre la que consideraba que esta subvención era específica, ya que el artículo 4, apartado 2, letra a), y el artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base establecen criterios de especificidad completamente distintos.

(607) Las autoridades chinas indicaron además que esta subvención no puede considerarse una subvención a la exportación en el sentido del artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base y del artículo 3.1, letra a), del Acuerdo SMC, ya que no está supeditada ni vinculada a la exportación de las mercancías investigadas.

(608) Además, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había aportado pruebas de que la deducción en cuestión se limitara a empresas específicas o a determinadas industrias. Tras la comunicación definitiva, añadieron que este programa no era específico ni *de iure* ni *de facto*, ya que pueden acogerse a él las empresas que participen en la transferencia de tecnología en toda la economía china.

(609) Las autoridades chinas argumentaron que la Comisión no había demostrado que la deducción de ingresos por transferencia de tecnología dependía de los resultados de las exportaciones y que no había abordado las observaciones de las autoridades chinas de que el régimen no está supeditado ni vinculado a la exportación de las mercancías investigadas en primer lugar. Además, las autoridades chinas argumentaron que el artículo 3.1, letra a), del Acuerdo SMC no cubre los servicios, esto es, la tecnología, que no se rigen por el Acuerdo SMC.

(610) En primer lugar, la Comisión consideró que esta deducción era específica sobre la base del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que esta deducción se limita explícitamente a las empresas que participan en la transferencia de tecnologías.

(611) Además, la correspondiente Comunicación n.º 212 de 2009 ([101]) no establece criterios objetivos de admisibilidad claramente establecidos por ley y susceptibles de verificación que sean neutros, de carácter económico y de aplicación horizontal. La Comunicación hace referencia a criterios discrecionales adicionales de admisibilidad, tales como:

— la tecnología transferida debe estar dentro del ámbito de aplicación (no especificado) de las tecnologías, que decidirán el Ministerio de Hacienda y la Administración Fiscal del Estado;

— necesario «reconocimiento de la transferencia» por parte de las autoridades científicas y tecnológicas (no especificadas) de nivel provincial o superior;

— necesario «reconocimiento de la transferencia en el extranjero» por parte de las autoridades de comercio (no especificadas) de nivel provincial o superior;

— otros criterios establecidos por las autoridades tributarias del Consejo de Estado.

(612) La Comisión también se refirió al artículo 4, apartado 4, letra a), del Reglamento de base y a la especificidad *de iure*, ya que la Comisión pudo establecer que, en el caso de las empresas en las que la deducción fiscal en cuestión estaba sujeta a medidas compensatorias, el beneficio dependía de la cuantía de las exportaciones de las empresas.

(613) La Comisión se refirió al considerando 968 del Reglamento provisional, en el que estableció que la compensación fiscal por transferencia de tecnología daba derecho a las empresas a un trato fiscal preferencial por sus actividades de exportación. Ese hecho también se basa en la información compartida por la empresa en cuestión, es decir, «la deducción por transferencia de tecnología es por la tecnología transferida al extranjero», tal y como se indicó en el informe de misión compartido con dicha empresa y no rebatido. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(614) Así pues, se rechazaron estas alegaciones y se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 972 del Reglamento provisional.

c) Cálculo del importe de la subvención

(615) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely indicó un posible error en el cálculo del porcentaje de subvención en relación con esta deducción. En concreto, la empresa alegó que el beneficio debía calcularse para el período de investigación y no para el ejercicio financiero de 2022.

(616) Al igual que en el caso de otros regímenes del impuesto sobre la renta, la Comisión se basó, en el cálculo de todos los beneficios fiscales, en la declaración del impuesto sobre la renta de 2022, ya que el beneficio derivado de dichos programas se encontraba dentro del período de investigación y los documentos relativos al año 2022 fueron los últimos a disposición del Grupo Geely hasta el final del proceso de verificación. Por lo tanto, se rechazó la alegación y se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 973 a 974 del Reglamento provisional.

Deducción de ingresos por transferencia de tecnología

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo Geely	0,05 %

([101]) Comunicación de la Administración Tributaria del Estado sobre cuestiones relativas a la exención y reducción del impuesto sobre la renta de las empresas aplicable a los ingresos procedentes de la transferencia de tecnología.

3.8.6. *Exención del impuesto sobre el consumo de baterías*

a) Base jurídica

(617) En ausencia de observaciones sobre la base jurídica, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 976 a 978.

b) Conclusiones de la investigación

(618) En ausencia de observaciones sobre las constataciones de esta investigación, se confirmó la conclusión expuesta en el considerando 979.

c) Beneficio

(619) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había establecido la existencia de una contribución financiera en el sentido del artículo 1.1, letra a), apartado 1, inciso ii), del Acuerdo SMC, y que no se dejaron de percibir ingresos por el hecho de que como norma general no se aplica el impuesto sobre el consumo a una amplia variedad de productos en China. Esta alegación se reiteró tras la comunicación definitiva, y las autoridades chinas citaron el informe del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — EVE», apartado 90, y afirmaron que la base para comparar lo que en otro caso se habría percibido «deben ser las normas fiscales aplicadas por el Miembro en cuestión». Las autoridades chinas explicaron que, en este contexto, dado que de acuerdo con las normas fiscales chinas solamente están sujetos al impuesto sobre el consumo un reducido subconjunto de productos de lujo y contaminantes, y las baterías quedan, por tanto, excluidas, no existe obligación fiscal ni, por ende, exención fiscal.

(620) La Comisión no estuvo de acuerdo con estas afirmaciones. La alegación de las autoridades chinas de que «como norma general» no se aplica el impuesto sobre el consumo a una amplia variedad de productos era vaga y no estaba justificada. En cambio, como se explica en el considerando 976 del Reglamento provisional, el programa se basa en normas específicas relativas a las baterías y revestimientos. Las autoridades chinas no demostraron que la misma exención fiscal se concediera sobre la base de criterios objetivos y no aportaron ninguna prueba que corroborara sus afirmaciones. En cualquier caso, el hecho de que el impuesto sobre el consumo en China solo incluya los productos de lujo y contaminantes no contradice las conclusiones de la Comisión. Además, la base jurídica de esta exención establece explícitamente la imposición del impuesto sobre el consumo a algunos tipos de baterías, pero no es aplicable a todos los tipos, ya que excluye las baterías primarias de litio y las baterías de iones de litio (considerando 977 del Reglamento provisional). Por tanto, la Comisión consideró que existían numerosas pruebas para demostrar que esta subvención es específica. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(621) En ausencia de observaciones sobre las constataciones de esta investigación, se confirmó la conclusión expuesta en el considerando 980.

d) Especificidad

(622) Por las mismas razones que las mencionadas en el considerando 619 del presente Reglamento, las autoridades chinas alegaron que no podía haber especificidad en el sentido del artículo 2.1 del Acuerdo SMC. Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas añadieron que, por las razones expuestas en el considerando 619 del presente Reglamento, no puede haber especificidad, y que la Comisión no ha demostrado que esta subvención se conceda únicamente a un grupo suficientemente limitado de empresas o industrias.

(623) La Comisión consideró que la base jurídica del programa contemplada en la sección 3.8, apartado 6, letra a), muestra que las baterías están sujetas a un impuesto sobre el consumo del 4 %, pero las baterías primarias de litio y las baterías de iones de litio están exentas de la recaudación del impuesto sobre el consumo, por lo que cumplen tanto los criterios establecidos en el artículo 1.1, letra a), apartado 1, inciso ii), como en el artículo 2.1 del Acuerdo SMC. En consecuencia, la Comisión consideró que esta subvención era específica.

(624) En ausencia de otras observaciones, se confirmó la conclusión del considerando 981.

e) Cálculo del importe de la subvención

(625) Tras la comunicación provisional, el Grupo BYD alegó que la Comisión calculó dos veces el beneficio para algunas compras interempresariales de baterías. Se aceptó la alegación y se corrigió el cálculo en consecuencia.

(626) El porcentaje de subvención revisado establecido para este régimen específico fue del 1,33 % para el Grupo BYD.

(627) En ausencia de otras observaciones, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 982 a 983.

Exención del impuesto sobre el consumo de baterías

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD	1,33 %

3.8.7. *Reducción del impuesto sobre la renta de las empresas («IRE») para industrias clave*

(628) El examen individual de Tesla (Shanghái) mostró que existe una reducción del IRE para las industrias clave, lo que constituye una subvención en forma de ingresos no percibidos por las autoridades chinas.

a) Base jurídica

(629) La base jurídica de este programa es el anuncio de la Administración Tributaria Estatal de la Oficina Financiera Municipal de Shanghái de la Comisión de Economía y Tecnologías de la Información de Shanghái (n.º 70 de 2020).

(630) El anuncio especifica claramente que el tipo reducido del impuesto sobre la renta de las empresas se reserva a empresas industriales clave.

b) Conclusiones de la investigación

(631) Tras el examen individual de Tesla (Shanghái), la Comisión constató que Tesla (Shanghái) se consideró una empresa industrial clave durante el período de investigación y disfrutó de un tipo reducido del IRE del 15 %.

c) Beneficio

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

(633) Tesla (Shanghái) alegó que el programa por el que obtuvo un tipo impositivo preferencial del 15 % a Tesla (Shanghái) ya ha concluido y que, por lo tanto, no puede ser objeto de medidas compensatorias. La base jurídica subyacente y la declaración trimestral del impuesto sobre el pago anticipado del primer trimestre de 2023 y del primer trimestre de 2024 se presentaron como pruebas justificativas.

(634) La Comisión destaca que, si bien la declaración trimestral del impuesto sobre el pago anticipado del primer trimestre de 2024 muestra que la empresa está sujeta a un tipo impositivo del 25 %, las declaraciones fiscales trimestrales no son definitivas y solo se refieren a pagos anticipados. Por lo tanto, esto no prejuzga el hecho de que Tesla (Shanghái) pudiera volver a obtener, en una fase posterior y con carácter retroactivo, el tipo impositivo preferencial del 15 %. De hecho, las pruebas presentadas de la obtención por parte de Tesla (Shanghái) de un tipo impositivo preferencial del 15 % eran de 19 de enero de 2021, pero eran aplicables retroactivamente a Tesla (Shanghái) a partir del 1 de enero de 2020 ([102]). Por lo tanto, es razonable suponer que Tesla (Shanghái) podría obtener posteriormente el tipo impositivo preferencial del 15 % con aplicación retroactiva. Dada la falta de pruebas concluyentes de que Tesla (Shanghái) no podría acogerse de nuevo al tipo impositivo preferencial, se rechazó la alegación. Además, el tipo impositivo preferencial del 15 % se concedió de conformidad con las disposiciones de la «Comunicación del MIIT y de la Administración Tributaria del Estado sobre las políticas del impuesto sobre sociedades aplicables a las industrias clave de la nueva área de Lingang en la Zona de Libre Comercio Piloto de China (Shanghái)» ([103]) y de conformidad con los requisitos de las «Medidas administrativas para el reconocimiento de la aptitud de las políticas preferenciales de renta empresarial para las industrias clave en la nueva zona de libre comercio piloto de Lingang de China (Shanghái)» ([104]). No hay pruebas que demuestren que Tesla (Shanghái) ya no pueda considerarse una industria clave en la zona de Lingang y que, por lo tanto, no sería apta para posteriores rondas de políticas fiscales preferenciales.

(635) Tras la comunicación definitiva, Tesla Shanghái indicó que el análisis llevado a cabo por la Comisión en el considerando 460 del Documento de Comunicación General carecía de fundamento, ya que el tipo impositivo preferencial del 15 % se concedió de conformidad con las disposiciones de la «Comunicación del MIIT y de la Administración Tributaria del Estado sobre las políticas del impuesto sobre sociedades aplicables a las industrias clave de la nueva área de Lingang en la Zona de Libre Comercio Piloto de China (Shanghái)», que indican que las empresas jurídicas cualificadas estarán sujetas a un tipo impositivo preferencial del 15 % durante un período de cinco años a partir de la fecha de constitución. Dado que Tesla Shanghái se constituyó en 2018, el tipo impositivo preferencial fue aplicable hasta 2023. Teniendo esto en cuenta, la empresa indicó que había pruebas concluyentes de que la empresa no podría acogerse de nuevo al tipo impositivo preferencial en virtud del régimen de reducción de la Ley del IRE.

(636) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones y subrayó que la empresa no aportó ninguna prueba que demostrara que no volvería a beneficiarse, en modo alguno, de las políticas fiscales preferenciales. Como se demostró durante la investigación, las distintas empresas incluidas en la muestra se beneficiaron de distintos regímenes fiscales preferenciales, tales como la reducción del impuesto sobre la renta de las empresas («IRE») para las empresas de alta y nueva tecnología en el caso de BYD. Además, la Comisión recordó que en investigaciones previas halló casos de regímenes fiscales similares que se ampliaron ([105]). Así pues, se rechazó la alegación.

(637) Además, Tesla Shanghái añadió que, si este régimen se fuese a someter a medidas compensatorias, el cálculo debería basarse en la declaración fiscal durante el período de investigación, en lugar de en las declaraciones fiscales de 2022. Tesla Shanghái destacó que las declaraciones del impuesto sobre el pago anticipado durante el período de investigación correspondientes a los tres primeros trimestres de 2023 se han presentado en pruebas anteriores y, por consiguiente, la Comisión debería utilizar dicha información para calcular el beneficio.

([102]) La lista de empresas aptas puede consultarse en línea en http://www.jiyu-ip.com/index.php/Index/newsDeil/id/767.
([103]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202012/t456327.html.
([104]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202011/t455875.html.
([105]) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1519 de la Comisión, de 14 de septiembre de 2015, por el que se establece un derecho compensatorio definitivo sobre las importaciones de biodiésel originario de los Estados Unidos de América tras una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (CE) n.º 597/2009 del Consejo (DO L 239 de 15.9.2015, p. 99). Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1267 de la Comisión, de 29 de julio de 2021, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de biodiésel originario de los Estados Unidos de América tras una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 18 del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 277 de 2.8.2021, p. 62).

(638) La Comisión destacó que, tal y como se explica en el considerando 442 del Documento de Comunicación General, la Comisión se basó, en el cálculo de todos los beneficios fiscales, en la declaración del impuesto sobre la renta de 2022, ya que el beneficio derivado de dichos programas se encontraba dentro del período de investigación (que incluye el último trimestre de 2022). Y lo mismo hizo con otros regímenes fiscales. Un enfoque diferente también habría causado discriminación entre los productores exportadores incluidos en la muestra en Tesla Shanghái, a quien se concedió un examen individual, y cuya inspección *in situ* tuvo lugar meses después de las inspecciones *in situ* de los productores exportadores incluidos en la muestra. Además, la Comisión recordó que las inspecciones *in situ* de los productores exportadores incluidos en la muestra tuvieron lugar antes que la inspección de Tesla Shanghái, y, por consiguiente, sus declaraciones tributarias definitivas correspondientes a 2023 todavía no estaban disponibles. Así pues, se rechazó la alegación.

d) Especificidad

(639) Esta subvención es específica en el sentido del artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento de base, ya que la propia legislación limita la aplicación de este régimen exclusivamente a determinadas empresas clave que operan en un área determinada por el Estado. Tesla (Shanghái) estaba claramente identificada en la lista de empresas subvencionables.

(640) Así pues, la legislación en virtud de la cual actúa la autoridad otorgante limita explícitamente el acceso a una subvención a un determinado sector y a una región geográfica.

e) Cálculo del importe de la subvención

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

(642) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,66 % para Tesla (Shanghái).

Reducción del IRE para industrias clave

Nombre de la empresa	Porcentaje de subvención
Tesla (Shanghái) (examen individual)	0,66 %

3.8.8. *Subvenciones en relación con empresas que no cooperaron (Grupo SAIC)*

(643) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC no estuvo de acuerdo con la aplicación del artículo 28 del Reglamento de base a las empresas de I+D que no respondieron al cuestionario, como se menciona en los considerandos 985 a 988 del Reglamento provisional. Alegó que la aplicación de los datos disponibles debería haberse basado en una empresa de I+D del Grupo SAIC. En particular, alegó que la empresa del Grupo SAIC verificada no se había beneficiado de los mismos regímenes de subvenciones que las empresas Geely que la Comisión utilizó como datos disponibles. También alegó que la empresa del Grupo SAIC que facilitó una respuesta al cuestionario informó debidamente del importe de los programas de subvenciones sobre la base de sus cuentas.

(644) En cuanto al proveedor de insumos que no respondió al cuestionario, el Grupo SAIC también alegó que la Comisión debía seguir un enfoque similar al de las empresas de I+D, tal como se establece en el considerando 989 del Reglamento provisional, es decir, ajustar los importes de la subvención para: i) la financiación preferencial; ii) los programas de subvenciones; y iii) la concesión de derechos de uso del suelo a cambio de una remuneración inferior a la adecuada.

(645) Como ya se mencionó en el considerando 988 del Reglamento provisional, la Comisión solo pudo verificar parcialmente la información presentada por la empresa vinculada de I+D que respondió al cuestionario. Por lo tanto, la Comisión consideró que esta información no era fiable para servir de base para la aplicación de los datos disponibles con respecto a las demás empresas de I+D. La Comisión decidió basarse en el importe de la subvención establecido para las empresas de I+D verificadas del Grupo Geely como datos razonables disponibles. Por lo tanto, consideró que basarse en la información parcialmente verificada de una sola empresa de I+D del Grupo SAIC sin disponer de información sobre empresas de I+D que no respondieron al cuestionario no sería representativo para determinar el importe de la subvención. El Grupo SAIC no demostró por qué el uso de estos datos sería manifiestamente inadecuado. Por consiguiente, se desestimó esta alegación. Por estos mismos motivos, la Comisión también rechazó la alegación del Grupo SAIC relativa a este proveedor de insumos.

(646) En ausencia de otras observaciones, la Comisión confirmó las conclusiones que había presentado en los considerandos 985 a 989 del Reglamento provisional.

(647) El porcentaje de subvención establecido para este régimen específico fue del 0,62 % para el Grupo SAIC.

3.9. **Otros regímenes**

(648) En ausencia de nuevos elementos relativos a los programas enumerados en el considerando 990 del Reglamento provisional, y como cuestión de economía administrativa, la Comisión no consideró apropiado llegar a una conclusión sobre la sujeción a medidas compensatorias de estos programas. Esto se entiende sin perjuicio de que la Comisión examine dichas medidas con ocasión de futuras reconsideraciones.

3.10. **Conclusión sobre la existencia de subvenciones**

3.10.1. *Método de asignación*

(649) Tras la comunicación provisional, el Grupo SAIC alegó que la Comisión se había apartado de su práctica establecida al asignar el 100 % de los supuestos regímenes de subvención proporcionados por las sociedades en cartera/financieras y determinadas entidades de venta nacional para calcular el importe total del beneficio.

(650) El Grupo SAIC declaró que la autoridad investigadora debía llevar a cabo evaluaciones precisas y realistas de la transmisión para garantizar, de conformidad con el artículo 1 del Reglamento de base, que «[p]odrá aplicarse un derecho compensatorio para compensar cualquier subvención concedida directa o indirectamente para la manufactura, producción, exportación o transporte de cualquier producto cuyo despacho a libre práctica en la Unión ocasione un perjuicio». De hecho, cualquier subvención concedida para la manufactura, producción, exportación o transporte de cualquier producto que no haya sido despachado a libre práctica en la UE no puede ser objeto de medidas compensatorias. Así pues, la Comisión estaba obligada a determinar qué parte de una supuesta subvención beneficiaba al producto exportado y qué parte de la supuesta subvención beneficiaba a otros productos, y también a demostrar que el beneficiario de la subvención (cuando es diferente del productor exportador) transfirió el beneficio al productor exportador durante el período de investigación ([106]). El Grupo SAIC alegó, en particular, que el importe transferido debía limitarse al porcentaje de la participación que finalmente poseía el Grupo SAIC. En consecuencia, el Grupo SAIC alegó que las contribuciones financieras concedidas a:

— los fabricantes de empresas en participación no podían transferirse automáticamente a las exportaciones de la UE, en particular las centrales automovilísticas no chinas. Además, estos fabricantes de empresas en participación producían y vendían el producto investigado únicamente en el mercado interior y, por lo tanto, cabía suponer que las subvenciones recibidas por estos fabricantes de empresas en participación no se transfieren automáticamente en el Grupo SAIC.

— los comerciantes nacionales no podían transferirse al mercado de exportación por defecto, teniendo en cuenta que no existe solapamiento entre estas dos cadenas de ventas. Las subvenciones recibidas por el comerciante nacional se destinaban a las ventas de estas empresas en el mercado nacional.

([106]) OMC, Informes del Órgano de Apelación, «Estados Unidos — Madera blanda IV», apartados 140-143; «Estados Unidos — Lavadoras», apartado 5.268.

— los consumidores nacionales para las compras de BEV en el mercado nacional no podían transferirse al mercado de exportación, ya que las exportaciones de BEV no se tenían en cuenta en este régimen. Por lo tanto, las subvenciones recibidas en virtud de este régimen no podían transferirse por defecto al mercado de exportación de la UE.

(651) Tras la comunicación definitiva, el Grupo SAIC reiteró que el análisis relativo a las empresas en participación y las evaluaciones de las empresas vinculadas deberían volver a evaluarse. Añadió que la Comisión debería determinar en primer lugar qué «información faltaba» y aplicar los datos disponibles conforme al artículo 28 de Reglamento antisubvenciones de base («RASB»). A este respecto, el Grupo SAIC solicitó un examen del nivel de deficiencias empresa por empresa. Seguidamente, la Comisión debería determinar el importe del beneficio transferido.

(652) La Comisión confirmó su evaluación realizada en la fase provisional. En primer lugar, tal y como se menciona en los considerandos 337 y 338 del Reglamento provisional y como se ilustra en la carta remitida al Grupo SAIC de 15 de febrero de 2024 ([107]), la Comisión facilitó una evaluación empresa por empresa de la información que faltaba y brindó al Grupo SAIC la oportunidad de aportar la información que faltaba. Sin embargo, el Grupo SAIC se abstuvo de facilitar esa información que faltaba. Además, la Comisión consideró que, en vista la relación existente entre las empresas pertenecientes al Grupo SAIC, no se requería un análisis de la transferencia; en lugar de ello, la Comisión debía utilizar un método de asignación correcto por lo que se refiere a las subvenciones debido a que el dinero es fungible y puede transferirse de una entidad vinculada a otra, independientemente del mercado en el que se realicen las ventas. Por otro lado, en el cálculo del porcentaje de subvención asignado al producto afectado (clave de reparto), la Comisión examinó ya la situación individual de cada empresa del grupo. En lo que respecta a las empresas que prestan servicios financieros pertenecientes al Grupo SAIC, la Comisión tuvo en cuenta las actividades de estas empresas financieras pertenecientes al grupo. En cuanto a las transacciones nacionales, la Comisión tuvo en cuenta el volumen de negocios pertinente correspondiente, que también incluía el volumen de negocios de las empresas que operan exclusivamente en el mercado interior chino. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(653) Tras la comunicación provisional, la Comisión corrigió el volumen de negocios del Grupo SAIC utilizado para la asignación adecuada de las subvenciones constatadas a fin de calcular el importe de la subvención del Grupo. Los detalles se facilitaron a la empresa en la comunicación específica de 20 de agosto de 2024.

(654) Tras la comunicación definitiva, la Comisión corrigió el volumen de negocios del Grupo SAIC, para lo que incluyó el volumen de negocios generados por otras sucursales pertenecientes a una de las empresas exportadoras. Los detalles se facilitaron a la empresa en la comunicación específica de 9 de septiembre de 2024.

(655) Tras la comunicación provisional, la Comisión corrigió el valor de las ventas del Grupo Geely a la Unión utilizado para la asignación adecuada de las subvenciones constatadas para calcular el importe de la subvención del grupo. Los detalles se facilitaron en la comunicación específica a la empresa.

(656) Tras comunicación provisional, el Grupo Geely afirmó que el volumen de negocios de los proveedores, I+D, ventas y empresas financieras debía incluirse en el volumen de negocios total para determinar el importe total del beneficio.

(657) La Comisión señaló, como se explica en la comunicación provisional, que, como primer paso, el importe calculado de la subvención para cada empresa vinculada se había asignado al producto afectado en función de la categoría de la empresa o de la especificidad de la línea de subvención. Por consiguiente, se aplicó el coeficiente de volumen de negocios de los subensambladores, las empresas de I+D y las empresas de venta. En la segunda fase, el beneficio para el Grupo Geely se expresó en términos de volumen de negocios de BEV de los productores exportadores/nacionales del Grupo Geely, concretamente el volumen de negocios de BEV a clientes no vinculados vendidos a través de entidades vinculadas del Grupo Geely. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

([107]) t24.001622.

3.10.2. *Derecho aplicable a otras empresas que cooperaron*

(658) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y GWM indicaron que el tipo de derecho aplicable a las empresas no incluidas en la muestra que cooperaron se incrementó tras la comunicación provisional, mientras que los tipos de derecho aplicables a las empresas incluidas en la muestra disminuyó.

(659) Tras la comunicación provisional, la Comisión observó que el cálculo del tipo de derecho medio ponderado aplicable a las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra no era correcto porque para determinados regímenes no ponderaba adecuadamente a las empresas que cooperaron incluidas en la muestra. Como consecuencia de ello, la Comisión realizó una corrección técnica que llevó a un incremento del derecho aplicable a las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra («otras empresas que cooperaron»).

(660) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que divulgara la base fáctica en la que se fundamentó el porcentaje de subvención establecido para las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra teniendo en cuenta los datos disponibles, en su caso, para el cálculo del importe de subvención para SAIC.

(661) De conformidad con el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de base, el importe total de subvención para los productores exportadores que cooperaron y que no fueron incluidos en la muestra se calculó a partir del importe total medio ponderado de las subvenciones sometidas a derechos compensatorios establecido para los productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra, con exclusión de los importes desdeñables y de los importes de las subvenciones establecidos en las circunstancias referidas en el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base. Sin embargo, la Comisión no ignoró los resultados parcialmente basados en los datos disponibles para determinar dichos importes. En realidad, la Comisión considera que los datos disponibles y utilizados en esos casos no afectaban sustancialmente a la información necesaria para determinar de modo razonables el importe de la subvención, de modo que los exportadores a los que no se pidió cooperar en la investigación no se verán perjudicados por este enfoque ([108]). En particular, la Comisión observó que los instrumentos financieros tales como los bonos de titulización de activos o los bonos en los que se basó para calcular el beneficio derivado de dichos regímenes se utilizaban ampliamente en la industria de los BEV en general y no de forma excepcional. Si los productores exportadores hubieran comunicado dicha información a la Comisión cuando cooperaron plenamente, la Comisión habría tratado la información de un modo similar en lo que respecta al cálculo del margen de subvención.

(662) Esto quiere decir que para calcular el porcentaje de subvención de los productores exportadores que cooperaron no incluidos en la muestra, no se tuvieron en cuenta los porcentajes de subvención establecidos para el suministro de baterías a cambio de una remuneración inferior a la adecuada, la subvención en relación con las empresas que no cooperaron del Grupo SAIC, ni las ayudas directas proporcionadas al Grupo Geely y al Grupo SAIC.

(663) Tras la comunicación definitiva, la empresa 24, las autoridades chinas y VDA argumentaron que el porcentaje de subvención medio ponderado establecido para las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra también debería incluir el porcentaje de subvención de Tesla (Shanghái) porque era el mayor productor exportador de BEV chinos durante el período de investigación y después de este. De acuerdo con las autoridades chinas, la inclusión del porcentaje de subvención de Tesla (Shanghái) en el cálculo del tipo de derecho de subvención medio ponderado para las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra no sería incoherente con el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de base.

(664) En particular, la Empresa 24 argumentó que las disposiciones del artículo 27, apartado 1, del Reglamento de base no excluyen la posibilidad de que un productor exportador que no haya sido seleccionado inicialmente pueda formar parte de la muestra posteriormente. Esta parte argumentó que el muestreo se aplica para limitar la investigación a un número prudencial de partes interesadas, productos o transacciones o al mayor porcentaje representativo del volumen de producción, ventas o exportación que pueda razonablemente investigarse en el tiempo disponible. De acuerdo con esta parte, cuando se concede un examen individual de conformidad con el artículo 27, apartado 3, del Reglamento de base, la Comisión podría extraer sus conclusiones con respecto al mayor porcentaje posible de producción, ventas o exportación que pueda investigarse en el tiempo disponible y, por consiguiente, incluir a Tesla (Shanghái) en el cálculo del margen de subvención medio ponderado.

([108]) Véase también, *mutatis mutandis*, WT/DS294/AB/RW, «EE. UU. — Reducción a cero (artículo 21.5 del ESD)», Informe del Órgano de Apelación de 14 de mayo de 2009, apartado 453.

(665) La Comisión no rebatió el hecho de que Tesla (Shanghái) era uno de los mayores productores exportadores. Sin embargo, como se establece en los considerandos 57 y 59 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que su selección de una muestra de tres grupos exportadores distintos constituía el volumen representativo más grande que podía investigarse razonablemente en el tiempo disponible, para lo cual no solo examinó las cifras absolutas de producción, ventas y exportaciones, sino que también tuvo en cuenta una serie de elementos adicionales para evaluar la representatividad de la muestra, en particular la variedad de modelos de BEV vendidos en diferentes segmentos de mercado, la representatividad de las empresas/grupos en términos de posible admisibilidad a los regímenes incluidos en el memorándum sobre la suficiencia de las pruebas y la capacidad de producción global, incluida la capacidad excedentaria, sobre la base de la información proporcionada en el formulario de muestreo. De ello se deriva que, contrariamente a lo que alegaron las autoridades chinas, la muestra en las investigaciones relativas a las subvenciones en general y en esta investigación en particular también se basa en otros factores además de la producción o los volúmenes de exportación, como la representatividad de la subvención, y no (solo o principalmente) en los volúmenes. Esta investigación confirmó que Tesla (Shanghái) es una empresa singular y que no es representativa del nivel de subvención de otros productores de BEV de China.

(666) En lo que respecta a la alegación específica de la empresa 24, la Comisión consideró que el artículo 27, apartado 1, establece que el muestreo puede aplicarse cuando exista un número importante de exportadores, que es lo que sucedió teniendo en cuenta el número de respuestas recibidas en el momento en que se seleccionó la muestra. Por otro lado, como se establece en los considerandos 57 y 59 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que su selección de una muestra de tres grupos exportadores distintos constituía el volumen más representativo que podía investigarse razonablemente en el tiempo disponible. El hecho de que a Tesla (Shanghái), la única empresa que lo solicitó, se le concediera un examen individual conforme a lo establecido en el artículo 27, apartado 3, sobre la base de que dicho examen no se consideró excesivamente gravoso, no altera la conclusión de que el muestreo era representativo. Además, las disposiciones del artículo 27, apartado 3, no contemplan la inclusión en la muestra de empresas a las que se les conceda un examen individual.

(667) Sobre esta base, consideró que la muestra también era la más representativa que podía utilizarse para calcular el derecho para las partes que cooperaron no incluidas en la muestra, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de base, y rechazó la alegación.

3.10.3. *Cálculo de los porcentajes de subvención*

(668) Sobre la base de la información disponible, de conformidad con las disposiciones del Reglamento de base, la Comisión calculó el importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias para los productores exportadores incluidos en la muestra examinando cada subvención o cada programa de subvenciones y sumó estas cifras para calcular el importe total de la subvención concedida a cada grupo de productores exportadores durante el período de investigación. Para calcular las subvenciones globales que se indican a continuación, la Comisión calculó en primer lugar el porcentaje de la subvención, que es la expresión del importe de la subvención como porcentaje del volumen total de negocios de la empresa. Este porcentaje se utilizó después para calcular la subvención asignada durante el período de investigación a las exportaciones a la Unión del producto afectado. A continuación, se calculó el importe de la subvención por pieza del producto afectado exportado a la Unión durante el período de investigación y los márgenes calculados más abajo como porcentaje del valor de coste, seguro y flete (CIF) de las mismas exportaciones por pieza.

(669) De conformidad con el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de base, el importe total de subvención para los productores exportadores que cooperaron y que no fueron incluidos en la muestra se calculó a partir del importe total medio ponderado de las subvenciones sometidas a derechos compensatorios establecido para los productores exportadores que cooperaron incluidos en la muestra, con exclusión de los importes desdeñables y de los importes de las subvenciones establecidos en las circunstancias referidas en el artículo 28, apartado 1, del Reglamento de base. Sin embargo, la Comisión no incluyó el importe de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias en el cálculo de la media ponderada en el caso de aquellos regímenes y empresas para los cuales las conclusiones se basaron en parte en los datos disponibles para determinar dichos importes, tal y como se establece en el considerando 661 del presente Reglamento.

(670) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas solicitaron a la Comisión que divulgara la base en la que se fundamentó el porcentaje de subvención para las empresas que cooperaron no incluidas en la muestra. La Comisión explicó su cálculo de la media ponderada en el considerando 661 del presente Reglamento. Además, la Comisión también facilitó una versión no confidencial del cálculo subyacente. De conformidad con el artículo 29, apartado 4, la Comisión utilizó intervalos para los valores CIF con el fin de proteger la confidencialidad de los datos proporcionados por los productores exportadores incluidos en la muestra.

(671) Con arreglo a todo lo anterior, los tipos del derecho compensatorio definitivo, expresados como porcentaje del precio CIF en la frontera de la Unión, no despachado de aduana, deben ser los siguientes:

Empresa	Porcentaje de subvención
Grupo BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,0 %
Grupo Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Grupo SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	35,3 %
Tesla (Shanghái) (examen individual)	7,8 %
Otras empresas que cooperaron	20,7 %
Todas las demás empresas	35,3 %

4. **PERJUICIO**

(672) Tras la comunicación provisional, se recibieron observaciones sobre el perjuicio por parte de la CCCME, las autoridades chinas, el Grupo Geely, la Empresa 18, la Empresa 24 y la VDA.

(673) Tras la comunicación definitiva, se recibieron observaciones sobre el perjuicio por parte de la CCCME, las autoridades chinas y la CAAM.

4.1. **Definición de la industria de la Unión y de la producción de la Unión**

(674) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había proporcionado suficientes detalles sobre la definición de la industria de la Unión y de la producción de la Unión. En particular, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que en el documento de inicio se mencionaban doce grupos, mientras que en el considerando 995 del Reglamento provisional se mencionaban diez grupos y afirmaron que no estaba claro si se había excluido a algún grupo de la definición de industria de la Unión. El Grupo Geely también declaró que, en el Reglamento provisional, la Comisión no proporcionó ninguna explicación sobre la composición de la industria de la Unión, más allá de la afirmación de que estaba compuesta por diez productores.

(675) La Comisión aclaró que, de los doce grupos mencionados en el documento de inicio, la Comisión mencionó en el considerando 995 del Reglamento provisional «unos diez grupos» a raíz de informaciones públicamente disponibles de que la empresa Fisker había quebrado a principios de 2024 ([109]). Además, durante la investigación no se recogieron datos adicionales sobre el Grupo Bollore para confirmar si fabricaba efectivamente BEV en la Unión.

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

(676) La Comisión aclaró además que, como se explica en el considerando 999 del Reglamento provisional, al definir la industria de la Unión y la producción de la Unión, la Comisión no se centró en las marcas o los grupos de fabricantes de equipos originales, sino en el origen de la producción de los BEV, como la producción de BEV que tiene lugar en la Unión. Por lo tanto, la Comisión incluyó toda la producción de BEV de la Unión (es decir, BEV creados o fabricados en la Unión) en sus análisis del perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión. De ello se deduce que no se excluyó a ningún grupo de la definición de industria de la Unión.

(677) El Grupo Geely también alegó que, dado que la Comisión definió la industria de la Unión en función de la ubicación de la producción y no de la nacionalidad de la marca o los grupos, sesgó el análisis del perjuicio, ya que no tuvo en cuenta el papel de las importaciones chinas atribuible a los productores de la Unión y Tesla.

(678) El análisis del perjuicio se centró en los BEV producidos en la Unión y, por tanto, los indicadores de perjuicio se basan en los BEV producidos en la Unión y no en los BEV importados procedentes de China por los productores de la Unión, ya que en ese caso los productores de la Unión actúan como comerciantes y no como productores. No obstante, la Comisión evaluó las importaciones procedentes de China en los considerandos 998, 1132 a 1136 y en la sección 6.2.9 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(679) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que no estaba claro qué significaban los términos «fabricante de equipos originales» y «transición de vehículos ICE a BEV» en el contexto de la definición de la industria de la Unión y que la proporción y la pertinencia de la industria de BEV de la Unión en transición no se detallaban en el Reglamento provisional.

(680) En el considerando 995 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que la mayoría de los diez grupos de productores de BEV eran fabricantes de equipos originales de vehículos con motor de combustión interna («ICE») que estaban realizando una transición a la producción de BEV tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/631, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos y furgonetas nuevos. Si bien no está claro qué tipo de explicaciones adicionales solicitaban la CCCME y las autoridades chinas a este respecto, la Comisión explicó además que la mayoría de los diez grupos de productores de BEV de la Unión, a excepción de Tesla y e.Go Mobile, eran productores de vehículos ICE que, en cumplimiento del Reglamento (UE) 2019/631, estaban sustituyendo la producción de vehículos ICE por la producción de BEV. La Comisión se refirió a este proceso de transición con el fin de proporcionar contexto y antecedentes para el análisis del perjuicio, ya que la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV representa un factor pertinente en este caso que afecta a una serie de indicadores relativos al estado de la industria, como se explica en el considerando 996 del Reglamento provisional. Además, en el cuadro 1 del Reglamento provisional, la Comisión indicó el alcance de la transición definida como los BEV matriculados en forma de porcentaje de todas las matriculaciones de turismos, que aumentaron del 5,4 % en 2020 al 14,6 % en el período de investigación. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(681) Pese a las explicaciones aportadas en los considerandos 675 y 676 del presente Reglamento, tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron su alegación de que la Comisión no aportó explicaciones suficientes con respecto a los elementos de hecho y de derecho y las determinaciones relativos a la composición de la industria de BEV de la Unión. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que se había preservado ilegalmente la confidencialidad de toda la información relativa a la composición de la industria de la Unión sobre la base del anonimato concedido a los productores de la industria de la Unión y que se desconocía la siguiente información: i) el número de productores —y no solo de grupos— que componen la industria de la Unión, considerando que en la muestra solo se incluyeron productores individuales y que la definición de parte vinculada no se aplicó a los productores de BEV de la Unión para el muestreo y la evaluación de indicadores económicos básicos como los precios de venta, ii) el nivel de cooperación de la industria de la Unión; iii) qué se entiende por fabricantes de equipos originales en el contexto de la industria de la Unión y iv) el grado de transición de los diversos productores de la Unión de la producción de vehículos ICE a BEV, que no pude obtenerse del porcentaje de BEV vendidos en el mercado de la Unión.

(682) La Comisión observó que la CCCME y las autoridades chinas estaban confundiendo la composición de la industria de la Unión con la composición de la muestra de productores de la Unión. La Comisión no preservó la confidencialidad de la composición de la industria de la Unión. La Comisión facilitó la lista de los grupos de productores de la Unión en el documento de inicio y se aportaron explicaciones adicionales en los considerandos 675 y 676 del presente Reglamento. La Comisión preservó la confidencialidad de la identidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra debido al anonimato concedido a los productores de la Unión, tal y como se explica en los considerandos 12 a 14 del Reglamento provisional. Además, dado que la Comisión facilitó el número y los nombres de los grupos de productores de la Unión, no era necesario que explicase cuántas entidades productoras incluye cada grupo. Por otro lado, el nivel de cooperación en la investigación no tiene nada que ver con la definición de la industria de la Unión y la Comisión explicó en el considerando 45 del Reglamento provisional que el nivel de cooperación en una investigación solo es necesario para el ejercicio de legitimación y dado que la presente investigación se inició *ex officio*, la Comisión no tuvo que revelar el nivel de cooperación. Además, la pertinencia de los fabricantes de equipos originales en el contexto de la industria de la Unión y el grado de transición de los productores de automóviles de la Unión ya se explicaron en el considerando 680 del presente Reglamento. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(683) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que los datos de Prodcom parecían poco fiables, no verificables y orientados a los resultados, ya que: i) no se notificaron por Estado miembro o por empresa; ii) parecían incluir todos los vehículos de motor con propulsión eléctrica (como los cuatriciclos o los vehículos que transportan más de nueve pasajeros) y no solo los BEV objeto de la investigación; iii) parecían importes estimados en lugar de reales; y iv) la Comisión no explicó cómo evaluó el origen de los BEV. Además, la CCCME alegó que la Comisión no explicó qué normas de origen aplicaba para determinar el origen de los BEV fabricados en la Unión. Además, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que no estaba claro cómo disponía la Comisión de los datos del período de investigación de Prodcom, ya que estos datos no estaban disponibles para las partes interesadas y los datos de Prodcom solo estaban disponibles para años naturales.

(684) La Comisión utilizó los datos comunicados por Prodcom para establecer el volumen de producción, ya que era la mejor fuente de acceso público para dicha información. Si bien Prodcom había redondeado los datos comunicados por esta para garantizar la confidencialidad, en ausencia de cualquier otra fuente públicamente disponible, la Comisión no tenía más opción que utilizar los datos de Prodcom. La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas, aparte de criticar la fiabilidad de los datos, no presentaron ninguna fuente o cifra alternativa. Asimismo, para garantizar la fiabilidad de los datos de Prodcom, la Comisión verificó las cifras con el personal de Prodcom de Eurostat ([110]). Eurostat ofreció garantías sobre la exactitud de los datos relativos a la producción total en la Unión, teniendo en cuenta que los datos de algunos Estados miembros no se publicaron por razones de confidencialidad. Además, los datos de Prodcom también se cotejaron con otras fuentes disponibles, según se indica en el considerando 997 del Reglamento provisional, como las respuestas al muestreo y los datos públicamente disponibles en los sitios web de los grupos productores. Por lo que se refiere a los datos correspondientes al período de investigación, la Comisión declaró en la nota a pie de página 421 del Reglamento provisional que los datos de producción de 2023 estarán a disposición del público el 1 de julio de 2024. Prodcom ([111]) ha facilitado los datos de producción de 2023, que ascienden a 1 720 329 unidades. Dado que los datos del período de investigación no estaban a disposición del público, la Comisión calculó el volumen de producción para el período de investigación utilizando datos de tres meses de 2022 y datos de nueve meses para 2023. El resultado es de 1 590 247 BEV, muy cerca de los datos comunicados en el cuadro 4 del Reglamento provisional (1 626 263 BEV).

(685) Además, no se consideró necesario realizar ajustes para cubrir productos fuera del ámbito de la investigación, como los cuatriciclos y los vehículos que transportan más de nueve pasajeros, ya que: i) los datos sobre la cantidad de producción utilizados por Prodcom reconciliados con los datos de producción notificados en las respuestas de muestreo y las fuentes públicamente disponibles; y ii) los vehículos eléctricos que transportan más de nueve pasajeros, así como los vehículos eléctricos diseñados para viajar por nieve, los coches de golf y

([110]) t24.007103.
([111]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_12487127/default/table?lang=en.

vehículos similares, se notifican con códigos diferentes (29103000 y 29105200). Además, la Comisión no disponía de datos que sugirieran que la producción de tales productos fuera del ámbito de aplicación era lo suficientemente significativa como para justificar un ajuste, ni la CCCME y las autoridades chinas presentaron tales datos. Asimismo, se señaló que la Comisión no extrajo ninguna conclusión específicamente sobre la base del volumen de producción, ya que la Comisión concluyó en el considerando 1167 del Reglamento provisional que existía una amenaza de perjuicio y no un perjuicio importante mientras el mercado de la Unión estaba realizando la transición de vehículos ICE a BEV, como se explica en el considerando 996 del Reglamento provisional, y el alcance de la transición se determinó sobre la base del volumen de BEV matriculados y no producidos. Además, en el considerando 999 del Reglamento provisional, la Comisión especificó que la producción de la Unión incluía los BEV introducidos o fabricados en la Unión. Las normas de origen serían pertinentes cuando, por ejemplo, un BEV se monte en un tercer país con partes procedentes de China. Por último, era evidente que los datos de producción comunicados por Prodcom eran objetivos y no estaban orientados a los resultados, como alegaron la CCCME y las autoridades chinas. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(686) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron su alegación de que los datos de producción comunicados por Prodcom no se podían verificar. La CCCME también afirmó que, en lugar de esos datos, la Comisión debería haber obtenido dicha información de la industria de la Unión, la ACEA u otras asociaciones nacionales.

(687) Ni la CCCME ni las autoridades chinas explicaron por qué los datos de producción obtenidos de cualquier fuente alternativa serían verificables o de algún modo más fiables que los datos oficiales obtenidos de Prodcom, que se recogen y difunden independientemente de la investigación. Además, la alegación de que los datos de Prodcom están «orientados a los resultados» carece de todo fundamento y es totalmente inaceptable, incluso sin tener en cuenta que los datos utilizados para el análisis del perjuicio se generaron antes de que se iniciara la investigación. En cualquier caso, la Comisión solicitó, efectivamente, los datos de producción en el formulario de muestreo para los productores de la Unión y la CCCME y las autoridades chinas estaban al tanto de ello. Por otro lado, la información transmitida por los productores de la Unión que cooperaron se utilizó en la medida de lo posible, tal como se explica en el considerando 997 del Reglamento provisional. Además, no todos los productores de BEV de la Unión son miembros de la ACEA y, por consiguiente, la ACEA no podría haber podido remitir datos completos sobre la producción. En lo que respecta a las demás asociaciones nacionales, la Comisión consideró que era redundante solicitar dicha información a cada asociación una vez que tenía acceso a los datos de Prodcom. También se recuerda que, en aras de la completitud, los datos de producción notificados por Prodcom se han utilizado antes en otras investigaciones ([112]). En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(688) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión todavía no había explicado cómo obtuvo los datos trimestrales de Prodcom porque las partes interesadas no tenían acceso a ellos.

(689) Esta alegación es objetivamente incorrecta. En el considerando 684 del presente Reglamento se explicó claramente que, dado que los datos del período de investigación no estaban a disposición del público, la Comisión calculó el volumen de producción para el período de investigación utilizando datos de tres meses de 2022 y datos de nueve meses para 2023. El resultado fue de 1 590 247 BEV, muy cerca de los datos comunicados en el cuadro 4 del Reglamento provisional (1 626 263 BEV). Así pues, se rechazó la alegación.

([112]) Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1896 de la Comisión, de 11 de julio de 2024, por el que se establece un derecho antidumping provisional sobre las importaciones de determinado cloruro de polivinilo (PVC) originario de Egipto y de los Estados Unidos de América (DO L, 2024/1896, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1896/oj).
Reglamento de Ejecución (UE) 2024/493 de la Comisión, de 12 de febrero de 2024, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de baldosas de cerámica originarias de la República Popular China a raíz de una reconsideración por expiración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L, 2024/493, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/493/oj).
Reglamento de Ejecución (UE) 2023/265 de la Comisión, de 9 de febrero de 2023, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de baldosas de cerámica originarias de la India y de Turquía (DO L 41 de 10.2.2023, p. 1).
Reglamento de Ejecución (UE) n.º 412/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013, por el que se impone un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional impuesto sobre las importaciones de artículos de cerámica para el servicio de mesa o de cocina originarios de la República Popular China (DO L 131 de 15.5.2013, p. 1).

(690) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el argumento de la Comisión de que su conclusión sobre la amenaza de perjuicio no se basó en la producción y que las conversaciones sobre la producción son irrelevantes desde el punto de vista legal es incorrecto e incoherente, dado que i) la definición de la industria nacional fue la base para los análisis de la amenaza del perjuicio y la causalidad, por lo que fue un elemento clave de la investigación, ii) la producción de los productores de la Unión incluidos en la muestra frente a la producción total de la industria de la Unión fue un elemento central de la determinación, por parte de la Comisión, de la representatividad de la muestra de la industria de la Unión y iii) varias conclusiones intermedias relativas a la determinación de la amenaza de perjuicio (como las relativas a la situación económica de la industria de la Unión, el cálculo de la capacidad de producción de la industria de la Unión y el empleo) se basaron en los datos de producción de la industria de la Unión o se derivaron de ellos. Por otro lado, la evaluación de la amenaza de perjuicio llevada a cabo por la Comisión también estaba directamente relacionada con la producción registrada en el período de investigación, ya que la Comisión afirmó que las importaciones de BEV chinos estaban poniendo en peligro la producción y las ventas de la industria de la Unión.

(691) Contrariamente a la alegación de la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión no afirmó que su conclusión relativa a la amenaza de perjuicio no estaba basada en la producción ni que las conversaciones sobre la producción fueran irrelevantes jurídicamente. De hecho, en el considerando 685 del presente Reglamento, la Comisión afirmó que no extrajo ninguna conclusión específicamente sobre la base del volumen de producción, dado que en el considerando 1167 del Reglamento provisional concluyó que existía una amenaza de perjuicio y no un perjuicio importante mientras el mercado de la Unión estaba en transición de los vehículos ICE a los BEV, y el alcance de la transición se determinó sobre la base del volumen de BEV matriculados y no producidos. Es decir, el hecho de que la producción de la industria de la Unión fuera de 1,2 o 1,3 millones de BEV en el período de investigación, no fue un aspecto que tuviera un efecto importante en las conclusiones de la investigación, en particular en los elementos concretos señalados por la CCCME. Así pues, se rechazó la alegación.

(692) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que: i) la Comisión no evaluó si debía excluirse a algún productor de la Unión de la definición de industria de la Unión y que, de hecho, algunos grupos debían excluirse debido al hecho de que tenían empresas en China que exportaban BEV al mercado de la Unión; ii) algunos productores de la Unión no solo estaban vinculados a los productores exportadores chinos, sino que también dependían de los BEV chinos; iii) el hecho de que la Comisión no excluyera de la definición de la industria de la Unión a determinados grupos que importaban BEV de China distorsionó sustancialmente la determinación de la amenaza de perjuicio; iv) los grupos de productores de la Unión que importaban BEV procedentes de China se beneficiaron en China de la supuesta subvención que la Comisión estaba abordando en la presente investigación. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la Comisión no evaluó el porcentaje representado por las autoimportaciones de BEV sobre el total de ventas de BEV por productor de la Unión afectado, a pesar de que esta era generalmente la prueba aceptada y aplicada por la Comisión para evaluar si incluir a un productor de la Unión con importaciones en la definición de la rama de producción nacional utilizada en las investigaciones sobre el *ácido graso procedente de Indonesia* ([113]) o sobre *el biodiésel procedente de los Estados Unidos de América*. La CCCME y las autoridades chinas declararon además que, en la investigación de los *cables de fibras ópticas procedentes de China* ([114]), la Comisión excluyó a dos productores de la Unión de la definición de la industria de la Unión, habida cuenta de las cantidades significativas de importaciones de estas empresas procedentes de China y de su relación con los productores exportadores chinos.

(693) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. En el considerando 998 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que tres grupos productores (BMW, Renault y Mercedes-Benz) importaron el producto afectado desde China durante el período considerado, principalmente un modelo de BEV procedente de China cada uno, y complementaron así su cartera de BEV que fabricaban en la Unión y vendían en el mercado de la

([113]) Reglamento de Ejecución (UE) 2023/111 de la Comisión, de 18 de enero de 2023, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de ácido graso originario de Indonesia (DO L 18, 19.1.2023, p. 1) y Reglamento (CE) n.º 193/2009 de la Comisión, de 11 de marzo de 2009, por el que se establece un derecho antidumping sobre las importaciones de biodiésel originario de los Estados Unidos de América (DO L 67 de 12.3.2009, p. 22).

([114]) Reglamento de Ejecución (UE) 2022/72 de la Comisión, de 18 de enero de 2022, por el que se establecen derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2011, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de cables de fibras ópticas originarios de la República Popular China (DO L 12 de 19.1.2022, p. 116).

Unión. Estos productores importaron una cantidad de alrededor del [4,7-5,7] % del consumo de la Unión en el período de investigación, como se explica en el cuadro 12 del Reglamento provisional. Este volumen de importaciones para tres grupos de la Unión debe situarse en el contexto de la cantidad total de importaciones procedentes de China. Además, la Comisión explicó que Tesla importó cantidades significativas de BEV procedentes de China y que los volúmenes se notificaron, así como un porcentaje del consumo de la Unión, en el cuadro 12 del Reglamento provisional. Además, en el considerando 999 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que, al definir la industria de la Unión y la producción de la Unión, la Comisión no se centró en las marcas o los grupos fabricantes de equipos originales, sino en el origen de la producción de los BEV y, por lo tanto, incluyó toda la producción de BEV de la Unión (es decir, los BEV existentes o fabricados en la Unión) en sus análisis del perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión. La CCCME y las autoridades chinas no especificaron qué productores de la Unión debían excluirse de la definición de industria de la Unión y por qué motivos. De hecho, el mercado de los BEV se ha globalizado hasta el punto en que la exclusión de un grupo productor de la Unión basada en el hecho de que las importaciones fueron realizadas por otras empresas del grupo no se consideró apropiada en este caso. Tampoco se pusieron de manifiesto hechos en el sentido de que la exclusión de algún grupo productor concreto estuviera justificada. Cabe señalar que cualquier repercusión en el análisis del perjuicio de un grupo que importa BEV procedentes de China afectaría a los microindicadores. Sin embargo, dado que en este caso las entidades de producción incluidas en la muestra de la Comisión, todos los microindicadores se basan en los BEV producidos y vendidos en la Unión. Además, en la mayoría de los casos, dado que los productores de la Unión forman parte de grandes grupos de empresas, los BEV son importados desde China por entidades distintas de la entidad de producción incluida en la muestra. Asimismo, la Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no explicaron de qué forma estaba distorsionada la evaluación de la amenaza de perjuicio, ya que en los considerandos 1136 a 1138 del Reglamento provisional la Comisión explicó que era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado principalmente de las marcas chinas en un futuro próximo. Si Tesla estaba incluida o excluida de la definición de industria de la Unión, no tuvo un impacto importante en la conclusión de la evaluación de la amenaza de perjuicio. Esto se debió al hecho de que no se esperaba que las importaciones procedentes de Tesla (Shanghái) procedentes de China aumentaran significativamente, ya que la capacidad de producción excedentaria de Tesla (Shanghái) era muy baja, si la hubiera, como se explica en el considerando 1137 del Reglamento provisional. Por lo que se refiere a las subvenciones de los productores de la Unión, la CCCME y las autoridades chinas no explicaron por qué este hecho era pertinente para la definición de la industria de la Unión. Además, se observó que las medidas compensatorias se impusieron a todos los BEV importados de China, incluidos los importados por los grupos de productores de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(694) Contrariamente a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas, en la investigación sobre biodiésel procedente de los Estados Unidos de América, la Comisión no evaluó el porcentaje del producto afectado importado en relación con las ventas totales del producto afectado por productor de la Unión. En dicha investigación, la Comisión afirmó que se constató que tres empresas pertenecientes al mismo grupo estaban vinculadas a productores exportadores de los Estados Unidos y que el propio grupo también estaba importando cantidades importantes del producto afectado de sus exportadores vinculados en los Estados Unidos. Por tanto, dichas empresas se excluyeron de la definición de producción de la Unión. En la investigación sobre ácido graso procedente de Indonesia, la Comisión llevó a cabo dicha evaluación, ya que las importaciones de ácido graso fueron realizadas por la entidad de producción de la Unión. Como se explica en el considerando 692 del presente Reglamento, este no es el caso en la presente investigación. Los productores de BEV de la Unión forman parte de grandes grupos de productores con varias entidades y los BEV son importados y vendidos por entidades distintas de las que producen BEV en la Unión. El hecho de que en investigaciones anteriores algunos productores de la Unión que importaban el producto investigado del país afectado fueran excluidos de la definición de la industria de la Unión no quiere decir que la Comisión deba excluir también a dichos productores automáticamente de la definición de la industria de la Unión en la presente investigación. Dicha evaluación se realiza caso por caso y teniendo en cuenta los elementos fácticos de cada investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(695) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron su alegación de que la Comisión debería haber excluido de la definición de la industria de la Unión a los productores de la Unión que importasen BEV desde China en cantidades importantes, como Tesla, BMW y Renault. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que la distinción artificial que hizo la Comisión entre entidades de productores de la Unión incluidas en la muestra y grupos productores de BEV de la Unión y la afirmación, poco clara, en virtud de la cual las importaciones de BEV chinos las realizaron, en la mayoría de los casos, distintas entidades de determinados grupos de productores y, presumiblemente, no las entidades incluidas en la muestra resulta irrelevante, poco objetiva e incoherente. En este sentido, la CCCME se refirió al considerando 833 del presente Reglamento, que establecía que habida cuenta del anonimato concedido a los productores de la Unión y el reducido número de grupos de productores de la Unión que importaron BEV de China durante el período considerado, la Comisión no podía revelar si los productores de la Unión incluidos en la muestra importaron BEV desde China durante el período considerado. La CCCME y las autoridades chinas afirmaron además que la propia Comisión también clasificó las ventas de BEV por grupo de productores de la Unión en sus datos de matriculación de la AEMA.

(696) La Comisión mantuvo sus opiniones expuestas en el considerando 693 del presente Reglamento de que el mercado de los BEV se ha globalizado hasta el punto en que la exclusión de un grupo productor de la Unión basada en el hecho de que otras empresas del grupo realizaron importaciones no se consideró apropiada en este caso. Tampoco se pusieron de manifiesto hechos en el sentido de que la exclusión de algún grupo productor concreto estuviera justificada. Por otro lado, la distinción entre las entidades de productores de la Unión incluidas en la muestra y los grupos productores de BEV de la Unión no era artificial. La práctica de la Comisión consiste en tomar las muestras de los productores de la Unión a nivel de entidad y no a nivel de grupo. Esto contrasta con la muestra de los exportadores, para la que la Comisión toma las muestras de los exportadores a nivel de grupo debido al riesgo de elusión de las exportaciones a través de la entidad con el derecho más reducido. Por último, contrariamente a la afirmación de la CCCME, la Comisión no clasificó las ventas de BEV por grupo de productores de la Unión en sus datos de matriculación de la AEMA. Esta información fue comunicada por la AEMA. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(697) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los productores de la Unión que importaban cantidades importantes de BEV de China deberían ser excluidos de la definición de la industria de la Unión, dado que dichas importaciones —que no eran temporales, habían impulsado las importaciones de BEV chinos en la Unión y representaban la mayor parte de las importaciones procedentes de China— se basaban en la estrategia comercial de los productores de la Unión y en su larga relación con productores chinos de BEV. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que su inclusión en la industria de la Unión tergiversa los datos económicos pertenecientes a la industria de la Unión, y la evaluación de la amenaza de perjuicio, dado que la determinación del crecimiento del volumen y la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos es la piedra angular de las conclusiones de la Comisión acerca de: i) la probabilidad de un aumento significativo de las importaciones de BEV procedentes de China en un futuro próximo y ii) el hecho de que las importaciones de BEV chinos estaban poniendo en peligro las ventas, la cuota de mercado y la rentabilidad de la industria de la Unión en el período de investigación y el aumento de los efectos negativos sobre la transición de la industria de la Unión hacia los BEV en un futuro próximo. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que, sin la inclusión de las autoimportaciones de la industria de la Unión, no se habría podido argumentar el fuerte aumento y la elevada cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos y, sobre todo, de las importaciones de BEV de marca china. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que la Comisión no tuvo en cuenta en su evaluación el hecho de que las autoimportaciones eran una parte importante de la estrategia de producción y ventas de varios de los grupos de productores de la Unión para su cartera de ventas de BEV en la Unión y afectaron a la producción, las ventas, la cuota de mercado y los precios en la Unión de esos productores de automóviles y a su transición de la producción de vehículos ICE a BEV en la Unión. La Comisión consideró las autoimportaciones únicamente como productos comercializados.

(698) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. Como se explicó en la sección 5 del Reglamento provisional y en la sección 5 del presente Reglamento, la Comisión llegó a la conclusión de que en la investigación actual existía una amenaza de perjuicio y no un perjuicio importante. En una investigación que demuestra la existencia de un perjuicio importante, el muestreo de un productor de la Unión que importase el producto afectado del país afectado podría afectar a la evaluación del perjuicio y dicha evaluación se realiza caso por caso. Sin embargo, este no es el caso en la presente investigación, en la que se demostró la existencia de amenaza de perjuicio.

(699) Además, las conclusiones de la amenaza de perjuicio no se basaron en el futuro incremento de las importaciones realizadas por los productores de la Unión, en su caso, sino en el incremento inminente de las importaciones de BEV chinos, tal y como se explicó en la sección 5 del Reglamento provisional. Esta conclusión también fue confirmada por los datos posteriores al período de investigación que demostraron que las importaciones chinas de BEV alcanzaron el 14,1 % en el segundo trimestre de 2024 (véase el cuadro 12 del presente Reglamento) frente al 1,9 % de 2020. Por otro lado, los productores de BEV chinos cuentan con una capacidad excedentaria significativa que podrían utilizar para fabricar BEV para ser exportados al mercado de la Unión, mientras que las importaciones de Tesla de China no se van a incrementar significativamente en un futuro próximo habida cuenta de su baja capacidad excedentaria, si la tiene, y de su planta de producción de Alemania. Como se explicó en el considerando 1136 del Reglamento provisional, a diferencia del elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos, los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan importante para importar BEV de China. La mayoría de ellos tienen un modelo o marca de BEV importados de China. Por ejemplo, el grupo Renault solo importa de China el modelo Dacia Spring, que es distinto de los modelos de BEV fabricados en la Unión, como el Renault Scenic, el Renault Megane, el Renault 5, el Renault Zoe y el Renault Kangoo. El precio de venta del Dacia Spring no repercute en el precio de los demás modelos de Renault fabricados en la Unión, ya que dichos modelos de BEV no compiten con el Dacia Spring. Si el modelo Renault Spring se hubiera fabricado en la Unión y no en China, se habría incrementado el volumen de producción del grupo Renault y, por ende, de la industria de la Unión. Sin embargo, un mayor volumen de producción en la Unión no habría invalidado las conclusiones de amenaza de perjuicio de la investigación. Por otro lado, si el Dacia Spring se hubiera fabricado en la Unión, no es

posible estimar cuál habría sido la repercusión de los costes, los precios de ventas y la rentabilidad, ya que incluso si el coste unitario de producción hubiera sido más reducido para los modelos de Renault debido al aumento del volumen de producción y, por ende, cubriera un porcentaje más amplio de los costes fijos, no es probable que el precio de venta del Dacia Spring fabricado en la Unión fuera tan bajo como el precio de venta del Dacia Spring fabricado en China. Por tanto, asumiendo que la Comisión hubiera incluido en la muestra a una entidad que fabricara el Dacia Spring en la Unión, por las razones explicadas más arriba, no puede concluirse que las conclusiones relativas a la rentabilidad de la Industria de la Unión habrían sido muy distintas. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(700) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que se presuponía que las importaciones de producción china de los grupos productores de la Unión aumentarían al final del período de investigación y citaron ejemplos como prueba de por qué podría ser así.

(701) La Comisión tuvo en cuenta los ejemplos mencionados en la CCCME y las autoridades chinas en el considerando 1136 del Reglamento provisional y concluyó en los considerandos 1138 y 1139 del Reglamento provisional que era probable que hubiera un aumento de las cuotas de mercado principalmente de las marcas chinas en un futuro próximo. La CCCME y las autoridades chinas no aportaron nueva información a este respecto. De hecho, los datos posteriores al período de investigación (tal como se definen en el considerando 939 del presente Reglamento) muestran claramente un aumento de la cuota de mercado de las marcas chinas, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(702) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que: i) la Comisión no había explicado a qué se refería con que la industria de la Unión estaba en transición, teniendo en cuenta que la industria de la Unión seguía comprometida con la producción de vehículos ICE, fabricaba asimismo vehículos híbridos, entre otros, y también estaba invirtiendo en otras nuevas tecnologías; ii) la Comisión se refirió a la transición sin datos objetivos ni pruebas cuando los productores de la Unión no están ni siquiera cerca de cambiar completamente de la producción de vehículos ICE a BEV; iii) no se aportaron pruebas en el Reglamento provisional de que la industria de la Unión estuviera «en transición» o de que «todavía se estuviera desarrollando y no estuviera madura todavía» y que el hecho de que la industria de la Unión siguiera invirtiendo no era una prueba de que la industria estuviera en transición; iv) los productores de la Unión ya habían realizado la transición ya que habían estado exportando elevados volúmenes de BEV durante muchos años y tenían la mayor cuota de mercado del mercado de la Unión, que no tendrían si todavía se encontraran en transición; v) el cambio hacia la producción de BEV no era una transición sino una expansión o diversificación empresarial, que constituía una opción empresarial para la que ni el Acuerdo SMC ni el Reglamento de base prevén normas especiales ni excepciones por las que aspectos relativos a costes más elevados, baja rentabilidad, etc. puedan atribuirse a las importaciones de BEV chinos.

(703) Estas alegaciones carecen de fundamento. En el considerando 996 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el mercado de la Unión estaba realizando una transición de los vehículos ICE a los BEV, y esto representaba un factor pertinente en este caso que afectaba a una serie de indicadores relacionados con el estado de la industria. Además, contrariamente a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas, en el considerando 1194 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que el mercado de los BEV de la Unión, y no los productores de la Unión, todavía estaba desarrollándose y no estaba maduro todavía. Además, en el cuadro 1 del Reglamento provisional, la Comisión mostró que, en el período de investigación, los BEV representaban el 14,6 % del mercado de turismos de la Unión. En el considerando 995 del Reglamento provisional, la Comisión explicó asimismo que la mayoría de productores de la Unión eran fabricantes de equipos originales de vehículos ICE que estaban realizando una transición a la producción de BEV tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/631, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos y furgonetas nuevos. A efectos de la presente investigación, los productores de la Unión son los productores del producto investigado, es decir, los BEV, y no los productores de vehículos en general. El actual marco regulador de la Unión exige efectivamente que los productores de turismos de la Unión dejen de vender vehículos ICE en el mercado de la Unión de aquí a 2035, tal como se explica en los considerandos 1222 a 1223 del Reglamento provisional. La Comisión también se explica en el considerando 1224 del Reglamento provisional, que los objetivos de CO_2 pueden alcanzarse, mediante una proporción cada vez mayor de vehículos eléctricos en el parque. Por lo tanto, la producción y venta de más BEV en el mercado de la Unión es algo más que una mera expansión o diversificación empresarial para los productores de turismos de la Unión, sino que, de hecho, constituye una obligación legal. Además, el hecho de que los productores de la Unión hubieran estado exportando volúmenes supuestamente elevados de BEV durante muchos años y tuvieran la mayor cuota de mercado en el mercado de la Unión era irrelevante en el contexto de la transición del mercado de la Unión de los vehículos ICE a los BEV. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(704) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que el valor de las inversiones mencionado por la Comisión en el considerando 1092 del Reglamento provisional y la fuente facilitada no mencionaban este importe.

(705) La Comisión no alegó que se verificara este número. En el considerando 1092 del Reglamento provisional, la Comisión declaró claramente que las inversiones relacionadas con la transición a la electrificación se estimaron en unos 170 000 millones EUR entre 2022 y 2030 y facilitó la fuente en la nota a pie de página 432 y en formato PDF como anexo 15 del documento de inicio. La fuente facilitada mostraba las inversiones de varios productores de vehículos, no solo de los productores de turismos de la Unión. Por lo tanto, la Comisión resumió las inversiones notificadas para los productores de turismos de la Unión, excluidas las inversiones destinadas claramente a zonas geográficas fuera de la Unión (como la inversión de 1 700 millones USD de BMW para transformar su planta de Carolina Meridional, o la inversión de 7 100 millones USD del Grupo Volkswagen en América del Norte y la inversión de 17 500 millones USD en China). El enfoque adoptado era conservador, ya que solo consideraba las inversiones dirigidas expresamente a la Unión, donde se hacía una distinción. Así, por ejemplo, la Comisión solo tuvo en cuenta 20 000 millones USD de las inversiones en baterías del Grupo VW de 57 000 millones USD, solo 1 000 millones USD de las inversiones en vehículos eléctricos de Volvo de 3 750 millones USD y nada de los 500 000 millones USD de inversiones globales de Tesla, ya que no era posible identificar la zona geográfica a la que se destinaban las inversiones. En cualquier caso, en aras de la claridad, el cálculo preciso se comunicó en el expediente abierto el día de la comunicación definitiva ([115]). Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(706) Por lo tanto, la Comisión sostuvo que su Reglamento provisional identificó correctamente todos los grupos productores de la Unión y utilizó las fuentes de datos más adecuadas para calcular la producción de la Unión, lo que significa que sus análisis del perjuicio y de la causalidad se basaban en una definición sólida de la industria de la Unión. Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones de los considerandos 995 a 999.

4.2. **Determinación del mercado pertinente de la Unión**

(707) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 alegó que la Comisión debía tener en cuenta en su investigación las características del mercado del arrendamiento financiero.

(708) La Comisión aclaró que, por lo que se refiere al volumen de ventas, la investigación abarcó todas las ventas de la industria de la Unión. Sin embargo, por lo que se refiere a los precios, si los productores de la Unión incluidos en la muestra vendieran BEV sobre la base de un contrato de arrendamiento financiero, tales ventas no podrían incluirse en el análisis de precios, ya que habría distorsionado el análisis de precios medios teniendo en cuenta que el precio de un automóvil vendido sobre la base de un contrato de arrendamiento financiero era significativamente diferente del precio de un automóvil vendido sobre la base de un acuerdo de venta normal. Además, se constató que el volumen de dichas ventas presentado por los productores de la Unión incluidos en la muestra era muy pequeño (menos del 1 % de las ventas totales en el período de investigación), ya que, en general, los productores de la Unión no participan directamente en las ventas basadas en un contrato de arrendamiento financiero, sino que utilizan a un tercero a este respecto.

(709) Por consiguiente, la Comisión confirmó la conclusión del considerando 1000 del Reglamento provisional.

4.3. **Consumo de la Unión**

(710) Tras la comunicación provisional, en relación con el cálculo del consumo aparente, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que: i) no estaba claro por qué se utilizaron los datos de la AEMA junto con los de S&P Global Mobility y los datos aduaneros de los Estados miembros, ni cómo se ajustaron/combinaron/agregaron los tres conjuntos de datos diferentes, ya que, si bien los datos de la AEMA y S&P Global Mobility se basaban en las matriculaciones, los datos sobre importaciones de los Estados miembros se basaban en el despacho de aduana puro de los BEV y no se pueden correlacionar y, por ejemplo, podían dar lugar a una doble contabilización de las importaciones; ii) no se explicaron los conjuntos de datos y la metodología sobre cuya base se asimilaron y establecieron los datos de la AEMA, iii) la Comisión no divulgó los detalles del conjunto de datos de S&P Global Mobility que utilizó; y iv) la Comisión no divulgó la base sobre la que, a partir de una combinación de datos de la AEMA y S&P Global Mobility, se obtuvieron los volúmenes de importaciones de BEV chinos sobre la base de las matriculaciones.

([115]) t24.006738.

(711) El consumo aparente se calculó como las ventas totales de la industria de la Unión y las importaciones totales de BEV. En el considerando 1002 del Reglamento provisional, la Comisión expuso que el consumo aparente tuvo en cuenta: i) las ventas totales de la industria de la Unión en el mercado de la Unión notificadas por la AEMA para 2020, 2021 y 2022, y notificadas por S&P Global Mobility para el período de investigación, ya que la AEMA aún no había puesto esta información a disposición del público en el momento de la publicación del Reglamento provisional; y ii) las importaciones a partir de los datos aduaneros de los Estados miembros. La Comisión no combinó los datos notificados por la AEMA con los datos de la S&P Global Mobility. Además, el día de la publicación del Reglamento provisional (es decir, el 4 de julio de 2024), la Comisión añadió al expediente no confidencial de la investigación ([116]) la extracción de datos de la AEMA con todos los cálculos realizados para determinar las ventas de BEV de la industria de la Unión y de los productores exportadores chinos a partir de las ventas totales de BEV en el mercado de la Unión en 2020, 2021 y 2022. La Comisión no pudo divulgar los datos de S&P Global Mobility por estar protegidos por derechos de autor. No obstante, la CCCME parecía tener acceso a estos datos o a datos similares, ya que los utilizó en la versión confidencial de su dosier.

(712) Además, dado que la AEMA publicó los datos de 2023, la Comisión revisó los datos del consumo aparente correspondientes al período de investigación utilizando los datos de la AEMA para las ventas de la industria de la Unión, como se explica en el cuadro 1, a fin de poder divulgar los datos subyacentes, que se facilitaron en el expediente no confidencial de la investigación ([117]) el día de la comunicación.

Cuadro 1

Consumo de la Unión (unidades)

	Período de investigación
Consumo aparente de la Unión	1 652 107
Índice (2020 = 100)	*300*

Fuente: AEMA y datos aduaneros de los Estados miembros

(713) Cabe señalar que existía una diferencia insignificante entre el consumo aparente total de la Unión que se utilizó como fuente para las ventas de la industria de la Unión a S&P Global Mobility (1 649 486 BEV, como se indica en el cuadro 1 del Reglamento provisional) en comparación con la AEMA (diferencia del 0,16 %).

(714) Además, como se explica en el considerando 1002 del Reglamento provisional, se recogieron datos aduaneros de ocho Estados miembros con grandes volúmenes de importaciones y los mayores puertos marítimos regionales: Bélgica, Alemania, España, Francia, Italia, Países Bajos, Eslovenia y Suecia. La Comisión analizó estos datos detalladamente, lo que le permitió separar las importaciones de BEV y las importaciones de otras mercancías, como cuatriciclos, patinetes de movilidad eléctrica, etc., que también se importaron a través del código NC 8703 80 10, pero que no eran productos afectados. Por lo tanto, no estaba claro por qué la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los datos de las aduanas de los Estados miembros podían dar lugar a una doble contabilización de las importaciones. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(715) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que no comprendían el filtrado que había realizado la Comisión hasta llegar a las matriculaciones finales de importaciones de BEV chinos y cómo las había dividido entre importaciones de BEV de marca china y autoimportaciones. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que los datos del sitio web de la AEMA i) no indican el origen de los vehículos y ii) no permiten realizar una clasificación directa entre productos afectados y productos distintos de los productos afectados, y la Comisión no explicó cómo estableció el origen de los BEV. La CCCME y las autoridades chinas alegaron que parecía probable que hubiera algunos productos distintos de los productos afectados incluidos en las matriculaciones de BEV calculadas por la Comisión en los cuadros añadidos al expediente no confidencial. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que en los datos de matriculaciones de 2023 existe una categoría denominada «UE/China» y no estaba claro cómo debía interpretarse y sobre qué base se realizó una estimación de las importaciones de Tesla del modelo Y procedente de China para los tres trimestres de 2023.

([116]) t24.005464.
([117]) t24.007104.

(716) La Comisión aclaró que había descargado del sitio web de la AEMA la matriculación de BEV de la categoría M1, que son los turismos. Los vehículos comerciales pertenecen a la categoría N1. Por tanto, la información añadida al expediente no confidencial solo se refería a BEV para pasajeros, tal y como comunicó la AEMA. Determinados modelos de BEV tienen una versión para pasajeros y una versión comercial, pero la Comisión solamente utilizó los BEV para pasajeros tal y como comunicó la AEMA. Por tanto, de diez de los diecisiete modelos de vehículos mencionados por la CCCME existían la versión turismo y la versión comercial. Los siete modelos restantes (de los que solo uno se fabricaba en China) eran vehículos comerciales, pero su volumen era muy reducido y no afectaba al cálculo de la cuota de mercado.

(717) En lo que respecta al origen de los BEV, dicha información no estaba disponible en la base de datos de la AEMA. Por tanto, la Comisión determinó el origen de cada modelo de BEV sobre la base de información pública (buscando en internet, en varios sitios web, dónde se fabricaba cada modelo de BEV). Le fue posible realizar dicha tarea porque, con la excepción del modelo Y de Tesla, los BEV matriculados durante el período considerado se fabricaron en la Unión, en China o en terceros países. En los datos notificados en el expediente no confidencial, la Comisión clasificó el modelo Y como originario de la UE/China. A continuación, sobre la base de la respuesta al cuestionario de Tesla (Shanghái), la Comisión pudo determinar el volumen del modelo Y producido en China y matriculado en la Unión en los tres trimestres de 2023.

(718) Tras la comunicación definitiva, la CCCME argumentó que todavía no estaba claro, ni la Comisión lo explicaba, por qué calculó el consumo real sobre la base de datos de la ACEA y no de datos de la AEMA que, a su vez, eran la base para el cálculo de la matriculación de las ventas de la industria de la Unión, y de la matriculación de las ventas de BEV chinos en el mercado de la UE. Por consiguiente, para el cálculo de las cuotas de mercado basadas en el consumo real para los productores chinos y de la UE, la Comisión sigue utilizando dos conjuntos de datos distintos para el numerador y el denominador. Además, para el desglose de las importaciones de BEV chinos del cuadro 12a del Reglamento provisional, la Comisión utilizó los datos de la AEMA para el nominador y para el denominador.

(719) La Comisión recurrió a la ACEA como fuente del consumo real de la Unión porque la ACEA publicaba esta información regularmente, con una periodicidad mensual, mientras que la AEMA no publicó los datos de 2023 hasta julio de 2024. Sin embargo, solo existe una diferencia menor entre el consumo real notificado por la ACEA y el comunicado por la AEMA y, por tanto, no existe un efecto importante sobre las cuotas de mercado resultantes, como se puede ver en el cuadro que figura a continuación.

Cuadro 1.1

Consumo real de la Unión: comparación de los datos de la ACEA y de la AEMA

Consumo real de la Unión	2020	2021	2022	Período de investigación
Basado en la ACEA	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082
Basado en la AEMA	539 653	882 731	1 136 406	1 529 365
Diferencia	0,2 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %

(720) A efectos del cálculo del desglose de las importaciones de BEV chinos que figuran en el cuadro 12a del Reglamento provisional, la Comisión utilizó como denominador el consumo real notificado por la AEMA ya que los datos para el numerador también procedieron de la base de datos de la AEMA y así todos los datos para el cálculo de las cuotas de mercado de las importaciones chinas procedían de una base datos.

(721) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1001 a 1009 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión expuesta en el considerando 711 del presente Reglamento.

4.4. **Importaciones procedentes del país afectado**

4.4.1. *Volumen y cuota de mercado de las importaciones procedentes del país afectado*

(722) La revisión insignificante del consumo aparente, tal como se explica en los considerandos 711 a 713 del presente Reglamento, no tuvo un impacto en la cuota de mercado de las importaciones chinas, que se mantuvo en un 25,0 %, igual que en el cuadro 2a del Reglamento provisional.

(723) Al igual que en el caso de los datos relativos al consumo aparente de la Unión para el período de investigación, tal como se explica en el considerando 710 del presente Reglamento, para poder divulgar los datos subyacentes a los cálculos respectivos, la Comisión revisó los datos del volumen de las importaciones procedentes de China y sus cuotas de mercado sobre la base de las matriculaciones tras la importación desde el país afectado, utilizando como fuente la AEMA en lugar de S&P Global Mobility, que se utilizó en el cuadro 2b del Reglamento provisional.

Cuadro 2

Volumen de importación en unidades y cuota de mercado

	Período de investigación
Matriculaciones tras la importación desde el país afectado (unidades)	345 888
Índice (100 = 2020)	*1 827*
Cuota de mercado	22,8 %
Índice (100 = 2020)	*649*

Fuente: AEMA

(724) Cabe señalar que existía una diferencia insignificante entre las matriculaciones totales de las importaciones procedentes de China que utilizaban como fuente para las ventas de la industria de la Unión a S&P Global Mobility (346 345 BEV, como se indica en el cuadro 2b del Reglamento provisional) en comparación con la AEMA (diferencia del 0,13 %).

(725) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión sesgó el cálculo de las cuotas de mercado de la industria de la Unión, las importaciones de BEV chinos y las importaciones de terceros países, ya que se basan en denominadores diferentes y no pueden conciliarse. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que la Comisión calculó la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos sobre la base del consumo real, pero calculó la correspondiente a terceros países sobre la base del consumo aparente, y, si se sumaban las cuotas de mercado de la industria de la Unión, las importaciones de BEV chinos y las importaciones de terceros países, superaban el 100 % cada año del período considerado.

(726) Estas alegaciones son objetivamente incorrectas. En primer lugar, en el Reglamento provisional, la Comisión calculó dos cuotas de mercado para las importaciones chinas de BEV y las ventas de la industria de la Unión, una basada en el consumo aparente y otra basada en el consumo real (véanse los cuadros 2a, 2b y 5 del Reglamento provisional). Para las importaciones procedentes de terceros países, la Comisión calculó la cuota de mercado basándose únicamente en el consumo aparente (véase el cuadro 17 del Reglamento provisional), ya que la evaluación de las importaciones procedentes de terceros países como otro factor conocido en el marco del análisis de causalidad no requería una cuota de mercado de estas importaciones basada en el consumo real. Además, no estaba claro qué cálculos habían realizado la CCCME y las autoridades chinas, sino que, contrariamente a lo que alegan la CCCME y las autoridades chinas, la suma de la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos (véase el cuadro 2a del Reglamento provisional), de las ventas de la industria de la Unión (véase el cuadro 5 del Reglamento provisional) y de las importaciones procedentes de terceros países (véase el cuadro 17 del Reglamento provisional) equivale al 100 % cada año del período considerado. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(727) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos (matriculaciones) no se calculó sobre la base del consumo aparente como se hizo para la industria de la Unión. También alegó que, en el cuadro 2a del Reglamento provisional, la Comisión tomó los datos aduaneros de importación como numerador y no las matriculaciones de BEV chinos.

(728) La Comisión no calculó la cuota de mercado de la matriculación de importaciones de BEV chinos sobre la base del consumo aparente, ya que el consumo aparente es la suma de las ventas de la industria de la Unión y las importaciones comunicadas por las aduanas de los Estados miembros. Esta cuota de mercado no tiene sentido desde el punto de vista económico. Cabe señalar que las ventas de la industria de la Unión son, de hecho, las matriculaciones de los BEV vendidos por la industria de la Unión, mientras que el volumen de importación es diferente del volumen de matriculación de las importaciones, ya que no todas las importaciones se venden en el momento de la importación, algunas se mantienen en existencias para venderse en una fecha posterior. El cálculo se explicaba en el considerando 1017 del Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(729) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión afirmó, equivocadamente, que el argumento de la CCCME acerca de las cuotas de mercado de terceros países estaba fuera de lugar incluso aunque admitió que la cuota de mercado de las importaciones de terceros países se evaluó sobre la base del consumo aparente. La CCCME alegó además que i) la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos se calculó tanto sobre la base del consumo real como del consumo aparente, ii) no se realizó el cálculo de las importaciones basado en el consumo real para las importaciones de terceros países, pese a que la Comisión disponía de los datos de la AEMA, y iii) la evaluación de los efectos sobre el volumen de las importaciones de BEV chinos y su evolución probable con respecto al análisis de la amenaza de perjuicio se realizó fundamentalmente sobre la base de la cuota de mercado basada en el consumo real. Por otro lado, la CCCME alegó que la Comisión afirmó que las cuotas de mercado basadas en el consumo aparente «no tienen sentido económico» y, por tanto, esto también era aplicable a las importaciones procedentes de terceros países.

(730) Contrariamente a la afirmación de la CCCME, la Comisión no afirmó que las cuotas de mercado basadas en el consumo aparente «no tengan sentido económico». De hecho, en el considerando 728 del presente Reglamento, la Comisión afirmó que no calculó la cuota de mercado de la matriculación de importaciones chinas de BEV sobre la base del consumo aparente porque el consumo aparente es la suma de las ventas de la industria de la Unión y las importaciones notificadas por las aduanas de los Estados miembros y, por tanto, dicha cuota de mercado no tenía ningún sentido económico. En aras de la completitud, la Comisión también calculó la cuota de mercado de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países atendiendo a la matriculación en los cuadros 17a y 17b del presente Reglamento, aunque no se extrajeron conclusiones de estos datos.

(731) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión calculó erróneamente la cuota de mercado en el cuadro 2b del Reglamento provisional dividiendo las importaciones de BEV por el consumo real de la Unión, que se basaba en los datos de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles («ACEA»), y no por el consumo aparente de la Unión, que se basaba en los mismos conjuntos de datos que las importaciones de BEV chinos, es decir, los datos de la AEMA y S&P Global Mobility.

(732) Esta alegación también es objetivamente incorrecta. Contrariamente a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas, en el cuadro 2b del Reglamento provisional, la Comisión calculó la cuota de mercado de los BEV importados desde China que realmente se vendieron y matricularon y no del total de las importaciones chinas de BEV. Por lo tanto, este volumen se dividió correctamente por el consumo real de la Unión, que se basaba en los datos de la ACEA. Así pues, se rechazó la alegación.

(733) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la Comisión notificó volúmenes distintos para las importaciones de BEV chinos desde el inicio de la investigación. En particular, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el Reglamento de registro notificó 479 720 BEV importados procedentes de China durante el período de investigación, mientras que en el Reglamento provisional la Comisión notificó 412 425 BEV y, por lo tanto, el registro de las importaciones se basó en datos que no constituían pruebas positivas y, por lo tanto, eran ilegales, y los datos del Reglamento provisional seguían sin ser fiables y exactos, además de no ser verificables.

(734) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. Hay una razón por la que el volumen de importaciones procedentes de China era diferente en los dos Reglamentos. En particular, en el Reglamento de registro, la Comisión utilizó como fuente de las importaciones procedentes de China la base de datos de vigilancia. Esta era la única base de datos a disposición de la Comisión que disponía de los datos de importación hasta enero de 2024 en el momento de la elaboración del Reglamento de registro. En el Reglamento provisional, la Comisión utilizó como fuente de las importaciones procedentes de China los datos aduaneros de los Estados miembros, tal como se explica en el considerando 1002 del Reglamento provisional. La Comisión también explicó en el considerando 1002 del Reglamento provisional que un examen más detallado de estos datos permitió distinguir entre las importaciones de BEV y las importaciones de otras mercancías, como cuatriciclos, patinetes eléctricos de movilidad, etc., que estaban excluidos del ámbito de la presente investigación y, por tanto, no debían incluirse en el volumen de importaciones procedentes de China. En el momento del registro de las importaciones, la Comisión no disponía de los datos completos de las aduanas de los Estados miembros y tampoco decidió excluir los cuatriciclos del ámbito de la investigación. Esta decisión solo se tomó en el Reglamento provisional. Finalmente, la Comisión señaló que el registro de las importaciones no puede ser ilegal, ya que el registro simplemente es una herramienta disponible para la Comisión para instar a las autoridades aduaneras a que adopten las medidas adecuadas para registrar las importaciones de tal forma que posteriormente puedan aplicarse medidas contra dichas importaciones a partir de la fecha de registro. El artículo 14, apartado 5, del Reglamento de base también otorga a la Comisión un margen de apreciación en cuanto al momento en que debe efectuarse dicho registro, permitiendo el registro por iniciativa propia de la Comisión.

(735) El cuadro 3 muestra el volumen de importaciones de BEV procedentes de China sobre la base de tres fuentes: la base de datos de vigilancia, la base de datos de Eurostat y las aduanas de los Estados miembros.

Cuadro 3

Volumen de importaciones procedentes de China basado en diferentes fuentes

Fuente de los datos	Período de investigación
Base de datos de vigilancia	479 720
Base de datos de Eurostat	421 723
Aduanas de los Estados miembros	412 425

(736) Además, la Comisión no puede divulgar los datos detallados sobre las importaciones procedentes de las aduanas de los Estados miembros, ya que estos datos son muy detallados e incluyen información confidencial, como la indicación de la importación individual. Sin embargo, la CCCME y las autoridades chinas tienen acceso a los datos de Eurostat y pueden comprobar que los datos utilizados por la Comisión para las importaciones procedentes de China en el Reglamento provisional eran inferiores a los datos de importación respectivos de Eurostat, ya que los datos de Eurostat también incluyen cuatriciclos excluidos del ámbito de la investigación en el Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(737) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que, según las estadísticas chinas de exportación de las aduanas chinas, las exportaciones chinas de BEV a la Unión eran mucho más bajas en volumen y, por lo tanto, las estadísticas aduaneras de la Unión estaban infladas.

(738) La Comisión no pudo aceptar esta alegación. En el Reglamento provisional, en el cuadro 16, la Comisión también comunicó el volumen de las exportaciones chinas a la Unión durante el período considerado a partir de la base de datos de GTA (que también utilizaba las aduanas chinas como fuente), que eran superiores al volumen de importaciones notificado por las aduanas de los Estados miembros en el cuadro 2a del Reglamento provisional. La Comisión utilizó como código de producto 8703 80 al extraer los datos de GTA relativos a «Coches de turismo y otros vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, incluidos los del tipo familiar y los de carreras, con motor únicamente eléctrico para la propulsión (excepto los vehículos para desplazarse sobre nieve, los coches de golf y los vehículos similares de la subpartida 8703 10)». Además, las autoridades chinas presentaron datos muy similares en su respuesta al cuestionario, por lo que no estaba claro por qué las autoridades chinas cuestionaban estos datos. La CCCME y las autoridades chinas no especificaron qué código de producto utilizaron para extraer los datos de las exportaciones chinas de BEV. En el considerando 1128 y en el cuadro 16 del presente Reglamento se facilitaron más detalles sobre los datos de exportación. Así pues, se rechazó la alegación.

(739) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas aclararon que el código de producto chino utilizado para notificar el volumen de exportaciones de BEV de China era el 8703 80, el mismo que el utilizado por la Comisión. Además, la CCCME y las autoridades chinas argumentaron que la diferencia parecía deberse al hecho de que el volumen de exportación utilizado por la Comisión incluía las exportaciones dentro de otros modos de comercio, por ejemplo procesamiento comercial, zona de vigilancia especial aduanera, mercancías logísticas, zonas francas, etc., mientras que los datos facilitados por la CCCME y las autoridades chinas solamente pertenecían a las exportaciones realizadas dentro del modo de comercio general, que, a su vez, era más correcto.

(740) La CCCME y las autoridades chinas no aportaron ninguna prueba que respaldara sus alegaciones a este respecto y no explicaron por qué el volumen de exportaciones dentro del modo de comercio general era más preciso que el total de las exportaciones de BEV procedentes de China dentro de todos los regímenes. Además, como se explica en el cuadro 16 del presente Reglamento, existe una diferencia significativa entre el volumen de exportaciones comunicado por al CCCME y las autoridades chinas y los BEV chinos matriculados y, por consiguiente, el volumen de exportaciones comunicado por al CCCME y las autoridades chinas estaba claramente subestimado. En consecuencia, se rechazaron estos datos.

(741) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que era evidente y conocido que otros productores de la Unión, aparte de Tesla, Mercedes Benz, Renault y BMW, también importaban BEV de China.

(742) La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no especificaron quiénes eran esos otros productores de la Unión. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(743) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la Comisión no llevó a cabo una evaluación objetiva de las importaciones de BEV chinos, ya que no segregó ni excluyó las autoimportaciones de los productores de BEV de la Unión (incluidos los fabricantes de equipos originales de la Unión, Tesla y otros productores de la Unión). La Empresa 24 alegó que la evaluación de la Comisión debía centrarse en las importaciones de BEV de marcas chinas, ya que la mayoría de las importaciones no las realizaron los BEV de marcas chinas y, en este caso, no habría ninguna base fáctica para concluir que la industria de la Unión era «vulnerable» o «amenaza de perjuicio».

(744) Como se explicó en el considerando 1131 del Reglamento provisional, todas las importaciones subvencionadas de BEV originarias de China son objeto de la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta. Por lo tanto, la evaluación del volumen de las importaciones procedentes de China debe realizarse sobre la base del volumen total de las importaciones y no segregadas o excluyendo las importaciones realizadas por los productores de BEV de la Unión. Los derechos compensatorios se aplican a todas las importaciones de BEV procedentes de China, no solo a las realizadas por los exportadores chinos. La Comisión abordó las autoimportaciones como otro factor causante de la amenaza de perjuicio en la sección 6.2.9 del Reglamento provisional y en la sección 6.2.2.3 del presente Reglamento. Además, los datos posteriores al período de investigación muestran que la cuota de mercado de las importaciones de las marcas chinas aumentó significativamente en el segundo trimestre de 2024, mientras todas las demás importaciones procedentes de China disminuyeron, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(745) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron su alegación recogida en el considerando 743 del presente Reglamento. La CCCME alegó además que i) la evaluación de la amenaza de perjuicio se basó en las importaciones de BEV de marca china y ii) los datos de la Comisión demuestran que las autoimportaciones por parte de la industria de la Unión se han ido incrementando paulatinamente en el período considerado y comprenden la mayor parte (casi el 70 %) de las importaciones de BEV chinos y su cuota de mercado. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que las explicaciones aportadas por la Comisión en el considerando 744 del presente Reglamento eran insuficientes.

(746) La Comisión mantuvo su opinión manifestada en el considerando 744 del presente Reglamento. Además, contrariamente a la alegación de la CCCME y las autoridades chinas, la evaluación de la amenaza de perjuicio no se basó únicamente en las importaciones de BEV chinos sino en todas las importaciones, como se refleja en la sección 5 del Reglamento provisional. No obstante, dicha evaluación demostró que la amenaza de perjuicio se debía sobre todo a las importaciones de BEV chinos, tal y como se explica en el considerando 1138 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(747) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones provisionales de la Comisión expuestas en los considerandos 1010 a 1017 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión del cuadro 2.

4.4.2. *Precios de las importaciones procedentes del país afectado, subcotización y contención de los precios*

(748) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no tuvo en cuenta las diferencias en las características físicas y técnicas de los productos que dieron lugar a la clasificación de los BEV en diferentes modelos y segmentos de mercado, todo lo cual afecta a los precios de venta de los BEV y a su comparabilidad. A este respecto, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron sus observaciones ya formuladas en sus dosieres anteriores que se explicaban en el Reglamento provisional (véanse, por ejemplo, los considerandos 139, 49, 55 y la nota a pie de página 425 del Reglamento provisional). La CCCME y las autoridades chinas no aportaron nuevas pruebas que justificaran dichas alegaciones.

(749) Asimismo, la CCCME y las autoridades chinas también ignoraron el hecho de que, según se expone en el considerando 1022 del Reglamento provisional, la Comisión utilizó un sistema de categorización de productos basado en NCP que tuvo en cuenta las características clave de los BEV que incidieron en el precio de venta del mercado de la Unión, como la longitud, la autonomía, la potencia y el tipo de tracción a las ruedas. Asimismo, en el mismo considerando la Comisión expuso que si bien los BEV son productos complejos, con un gran número de atributos y características distintos (incluso los vehículos que se comercializan con un único nombre de modelo comercial pueden ofrecerse en una amplia gama de configuraciones, también en función de la elección por parte del cliente de los atributos que se ofrecen como opción), esto no significaba que todos estos atributos distintos tuvieran un impacto significativo en el precio y, por lo tanto, deben tenerse en cuenta al comparar los precios. La Comisión también señaló que las partes interesadas no presentaron observaciones sobre la estructura del NCP. Además, como se explica en el considerando 1023 del Reglamento provisional, los precios de venta de los productores exportadores chinos y de los productores de la Unión incluidos en la muestra se ajustaron al nivel de distribuidor para garantizar que no había desequilibrios en la fase comercial.

(750) Por otra parte, por lo que se refiere a los segmentos de mercado, la Comisión recordó los considerandos 1041 a 1043 del Reglamento provisional, en los que este asunto ya se había evaluado detalladamente y rechazado. En resumen, la Comisión recordó que no existía una segmentación universalmente aceptada para los turismos y señaló que no existía ningún sistema de clasificación que describiera segmentos en este sector mediante criterios objetivos y mensurables. En consecuencia, no existía una línea divisoria clara entre los supuestos segmentos y la cuestión no formaba parte del sistema de comparación de precios de la Comisión. También se facilitó información adicional sobre la segmentación en los considerandos 131, 141, 143, 167 y 173 del Reglamento provisional. La CCCME y las autoridades chinas no aportaron nuevas pruebas a este respecto. Además, la CCCME y las autoridades chinas son conscientes de la gran variedad de modelos del producto vendidos en la Unión por los productores exportadores chinos y de que más del 90 % de estas exportaciones se correspondían con los modelos de la industria de la Unión, como se explica en el considerando 1044 del Reglamento provisional. El hecho de que no hubiera exportaciones de los exportadores chinos en determinados segmentos no era pertinente para una comparación de precios justa, siempre que los tipos exportados vendidos en el mercado de la Unión se compararan con un modelo de la Unión de características similares, como ocurrió en la presente investigación. Por lo tanto, es evidente que la comparación de precios de la Comisión adoptó un enfoque amplio de las diferencias en las características físicas y técnicas de los productos. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(751) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el argumento de la Comisión de que no había segmentos de mercado aceptados universalmente no puede llevar a la conclusión de que todos los BEV son homogéneos, intercambiables y sustituibles. La CCCME y las autoridades chinas se refirieron a este respecto a los datos de la S&P Global Mobility y un análisis económico realizado por dos profesores de la Katholieke Universiteit Leuven y el Centre of Economic Policy Research (CEPR) que se presentaron antes de la imposición de los derechos compensatorios provisionales y se describieron en el considerando 1252 del Reglamento provisional.

(752) Al igual que en las alegaciones anteriores, la CCCME y las autoridades chinas ignoraron las explicaciones detalladas facilitadas a este respecto por la Comisión en el Reglamento provisional, en particular en los considerandos 1041 a 1048, y no aportaron ninguna prueba nueva en apoyo de su alegación. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(753) Tras la comunicación provisional, la VDA también alegó que el análisis de la Comisión no tuvo en cuenta elementos importantes del mercado de turismos de la Unión, incluidos los segmentos de BEV.

(754) La Comisión señaló que la VDA no explicó qué elementos importantes, aparte de la segmentación del mercado de los BEV, fueron supuestamente ignorados por la Comisión. Además, por lo que se refiere a la segmentación, la Comisión no pasó por alto este elemento en su investigación. La segmentación se evaluó en detalle en los considerandos 1041 a 1043 del Reglamento provisional y la VDA no explicó lo que faltaba en la evaluación de la Comisión a este respecto. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(755) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que, en el considerando 1137 del Reglamento provisional, la Comisión reconoció el hecho de que los propios productores de BEV de la Unión importaban modelos asequibles procedentes de China.

(756) Esta alegación es objetivamente incorrecta. Contrariamente a la CCCME y a la alegación de las autoridades chinas, el texto del considerando 1137 del Reglamento provisional hacía referencia a las importaciones de Tesla procedentes de China, que no se esperaba que aumentaran significativamente, ya que la capacidad de producción excedentaria de Tesla era muy baja. Así pues, se rechazó la alegación.

(757) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la referencia de la Comisión al uso de NCP en los considerandos 1043 a 1044 del Reglamento provisional era engañosa. A este respecto, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que los NCP solo se utilizaron durante un año del período considerado, y únicamente para evaluar la subcotización de precios en el período de investigación, pero no para la contención de los precios y la evaluación general de los precios de las importaciones de BEV chinos.

(758) La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no explicaron por qué la referencia de la Comisión al uso de NCP en los considerandos 1043 a 1044 del Reglamento provisional era engañosa. Además, la práctica de la Comisión es pedir a los exportadores y a los productores de la Unión incluidos en la muestra que presenten datos detallados sobre las ventas y el coste de producción a nivel de NCP únicamente para el período de investigación y no para todo el período considerado. Esto es evidente en los cuestionarios para los exportadores incluidos en la muestra y los productores de la Unión incluidos en la muestra, que se ponen a disposición al principio de la investigación. La CCCME y las autoridades chinas no plantearon esta cuestión en una fase anterior de la investigación, cuando la Comisión podría haber pedido a los exportadores incluidos en la muestra y a los productores de la Unión incluidos en la muestra que presentaran información adicional a nivel de NCP. No está claro por qué la CCCME y las autoridades chinas solo plantearon este punto en esta fase tardía de la investigación. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(759) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que los NCP no reflejaban todas las características del producto ni los factores que afectaban a la comparabilidad de los precios.

(760) Como se explicó en el considerando 1022 del Reglamento provisional, ninguna parte interesada formuló observaciones sobre la estructura del NCP al inicio de la investigación, cuando la Comisión podría haber revisado el NCP si estaba justificado. Así pues, se rechazó la alegación.

(761) Tras las comunicaciones provisional y definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión no llevó a cabo ninguna evaluación de la intercambiabilidad y sustituibilidad de los BEV en este asunto. La CCCME alegó además que el argumento en el que se basaba la Comisión acerca de la correspondencia entre los NCP durante el período de investigación era insuficiente para establecer una alta competencia y sustituibilidad entre las importaciones de BEV chinos y los BEV producidos en la Unión, habida cuenta de que i) la Comisión afirmó que los BEV son «productos complejos, con un gran número de atributos y características distintos», ii) la gama de productos tanto de BEV chinos como de la Unión fue cambiando a lo largo de todo el período considerado, iii) la Comisión afirmó con que las autoimportaciones se pretendía complementar las ventas de los productores de la Unión y eran de modelos distintos a los producidos por la industria de la Unión en la Unión.

(762) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. En los considerandos 1043 a 1049 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que los BEV constituyen un mercado único y continuo de productos intercambiables. Además, su conclusión de que más del 90 % de las importaciones chinas presentaban una correspondencia con la industria de la Unión incluida en la muestra demostraba claramente la intercambiabilidad y sustituibilidad de los BEV producidos por la industria de la Unión y las importaciones chinas. Asimismo, la CCCME confunde los tipos de producto con el producto como tal. El mero hecho de que un BEV sea un producto complejo y existan varios modelos de BEV no significa que los diferentes modelos de BEV no sean intercambiables y sustituibles. Por ejemplo, un BEV con una autonomía de 300 km puede intercambiarse y sustituirse por un BEV con una autonomía de 400 km. Como se explica en el considerando 1043 del Reglamento provisional, la variedad de tipos diferentes de BEV comparten las mismas características básicas y el mismo uso principal, que es el transporte de un pequeño número de personas de un punto a otro. También están sujetos a las mismas reglamentaciones en lo que respecta, por ejemplo, a los límites de velocidad, los requisitos de licencia y las partes de la red de carreteras donde se les permite circular. El hecho de que la gama de productos cambiara en el período considerado tanto para los productores exportadores chinos como para los productores de la Unión no afecta a la intercambiabilidad y sustituibilidad de los BEV. Además, como se explica en el considerando 1045 del Reglamento provisional, en el período de investigación, los productores exportadores chinos exportaron una amplia variedad de modelos de BEV a precios significativamente variables, que compitieron con los modelos de BEV producidos por los productores de la Unión, y tienen previsto ampliar aún más su cartera para el mercado de la Unión en un futuro próximo. Por último, en el considerando 1048 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que los productores exportadores chinos no se limitaban a determinados tipos específicos de BEV. Así pues, se rechazó la alegación.

(763) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la divulgación del margen de subcotización facilitado al productor exportador chino incluido en la muestra mostraba que las importaciones chinas de BEV y la industria de la Unión compiten solo en unos pocos segmentos de productos y NCP, respectivamente.

(764) Esta alegación es objetivamente incorrecta y engañosa. En primer lugar, como se explica reiteradamente en el Reglamento provisional, en el cálculo de la subcotización la Comisión no tuvo en cuenta la existencia de una supuesta segmentación del mercado. De hecho, los NCP utilizados cubrirían las principales características que afectan a los precios de los BEV en cualquier escenario de segmentación. Además, como se explica en el considerando 1031 del Reglamento provisional, la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión fue superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores en términos de volumen. Examinar el número de NCP que presentaban una correspondencia con los NCP de la industria de la Unión para evaluar la competencia entre los BEV chinos y los BEV de la Unión es engañoso, ya que cada NCP se vende en diferentes cantidades en el mercado de la Unión. Por ejemplo, si un productor exportador chino vende nueve NCP en el mercado de la Unión y solo cuatro de ellos presentasen una correspondencia con los NCP de la industria de la Unión, ello no significa que la competencia entre el productor exportador chino y los productores de la Unión sea baja cuando en términos de volumen más del 90 % de los BEV chinos exportados presentaban una correspondencia con los BEV de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(765) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el análisis de la contención de precios realizado por la Comisión era incoherente con los artículos 15.1 y 15.2 del Acuerdo SMC porque: i) los precios de importación chinos indicados por la Comisión eran precios de transferencia medios y no tenían en cuenta las diferencias en la fase comercial, las diferencias físicas y técnicas entre los BEV y la gama de productos; ii) la Comisión no había demostrado que fueran las importaciones chinas las que habían contenido los precios de la industria de la Unión; iii) la Comisión no consideró que, entre 2020 y el período de investigación, los productores de la Unión pudieron aumentar los precios de venta en un 38 %; iv) la Comisión no tuvo en cuenta que algunas importaciones fueron realizadas por los propios productores de la Unión; v) las importaciones de BEV de marca china se limitaron al segmento C y, por lo tanto, no pudieron haber superado las ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión en su conjunto; vi) la Comisión no tuvo en cuenta el impacto en los precios en ausencia de importaciones chinas; vii) la Comisión no tuvo en cuenta todos los factores conocidos en su análisis de contención de precios y, en particular, en el contexto de la transición de los vehículos ICE a los BEV; viii) la Comisión no consideró la supuesta falta de solapamiento competitivo entre los BEV de marca china y las ventas de la industria de la Unión; ix) la Comisión no tuvo en cuenta el impacto de la competencia interna entre productores de la Unión; x) la Comisión no tuvo en cuenta en qué medida los distribuidores influyeron en los precios de mercado; y xi) la Comisión no explicó adecuadamente su afirmación en el considerando 1034 del Reglamento provisional, según la cual el precio de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra era un 30 % inferior al coste de producción de la industria de la Unión.

(766) Por lo que se refiere al inciso i), la Comisión no cuestionó que los precios del cuadro 3 del Reglamento provisional se referían a precios de transferencia medios a un nivel CIF y que estos precios eran precios medios. Sin embargo, estos precios no se utilizaron en el análisis de contención de precios. En su lugar, la Comisión utilizó la evolución de los precios de venta y del coste unitario de producción de la industria de la Unión, tal como se explica en el considerando 1033 del Reglamento provisional, el volumen de importaciones procedentes de China y su cuota de mercado y el grado de competencia con los BEV chinos, tal como se explica en el considerando 1035 del Reglamento provisional.

(767) Por lo que se refiere al inciso ii), que se reiteró tras la comunicación definitiva, la Comisión no estuvo de acuerdo en que no hubiera demostrado que las importaciones chinas hubieran contenido los precios. El análisis comparativo de precios del considerando 1034 del Reglamento provisional y el análisis de la subcotización de los considerandos 1022 a 1030 del Reglamento provisional, junto con el aumento de la cuota de mercado de las importaciones chinas (mencionado en el considerando 1035 del Reglamento provisional), establecieron claramente que las importaciones chinas eran un factor importante en la contención de los precios sufrida por la industria de la Unión.

(768) Por lo que se refiere al inciso iii), la Comisión expuso en el considerando 1076 del Reglamento provisional que los precios de venta medios por pieza de la industria de la Unión aumentaron un 38 %, debido a cambios en la combinación de modelos vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado, especialmente teniendo en cuenta que el mercado de la Unión estaba experimentando una transición gradual de los vehículos ICE a los BEV y que se lanzaron y vendieron nuevos modelos durante el período considerado por la industria de la Unión. Sin embargo, como se explica en el considerando 1033 del Reglamento provisional, la industria de la Unión no pudo subir sus precios lo suficiente para cubrir sus costes.

(769) Por lo que se refiere al inciso iv), relativo a las importaciones de los productores de la Unión, la Comisión fue plenamente transparente en relación con este tipo de importaciones en el Reglamento provisional. Sin embargo, todas las importaciones de BEV procedentes de China fueron pertinentes para el análisis de contención de los precios, ya que todas las importaciones se consideraron subvencionadas. La Comisión solo se centró en las importaciones realizadas por los tres grupos chinos incluidos en la muestra en su análisis de subcotización porque se trataba de los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra.

(770) Por lo que se refiere al inciso v), que también se reiteró tras la comunicación definitiva, la Comisión no estuvo de acuerdo con la alegación de que el alcance y el volumen de las importaciones chinas eran limitados. De hecho, los tres exportadores chinos incluidos en la muestra exportaron 17 NCP durante el período de investigación. El importante aumento de la cuota de mercado china establecido en los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional no se realizó en un denominado «segmento» del mercado. Los 17 NCP controvertidos se refieren a BEV de una longitud mínima de 4 200 mm, una autonomía de al menos 300 km, la gama completa de potencia y la tracción de las ruedas establecidas en el NCP.

(771) Por lo que se refiere al inciso vi), la Comisión no estuvo de acuerdo en que se hubiera producido una contención de los precios en ausencia de importaciones chinas. Es evidente que el mercado de la Unión habría sido muy diferente si no hubiera habido grandes cantidades de importaciones chinas subvencionadas en el mercado de la Unión a precios que subcotizaban los precios de la Unión. De hecho, en ausencia de competencia desleal china, es evidente que la industria de la Unión habría vendido mucho más BEV en el mercado de la Unión y habría reducido los costes unitarios aprovechando una capacidad mucho mejor para repartir sus costes fijos entre más ventas. Esto habría permitido a los productores de la Unión fijar precios a niveles más rentables en el contexto de la transición del mercado de los vehículos ICE a los BEV.

(772) Por lo que se refiere al inciso vii), la Comisión no estuvo de acuerdo en que su análisis de contención de precios fuera erróneo, ya que omitió formular observaciones sobre todos los factores pertinentes. De hecho, se han evaluado todos los factores identificados durante la investigación. La transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV fue una parte clave de las conclusiones de la Comisión relativas al perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión. El impacto de la contención de los precios en la transición tuvo un papel importante en la conclusión de la Comisión sobre la situación de la industria de la Unión en la sección 4.5.4 del Reglamento provisional.

(773) Por lo que se refiere al inciso viii), que también se reiteró tras la comunicación definitiva, la investigación no reveló que existiera una falta significativa de solapamiento competitivo entre las importaciones chinas y las ventas de la industria de la Unión. Como se menciona en el considerando 1044 del Reglamento provisional, la Comisión observó un alto grado de correspondencia entre los tipos de producto importados y los vendidos por la industria de la Unión.

(774) Por lo que se refiere al inciso ix), que hace referencia a la competencia interna entre productores de la Unión, la Comisión considera que, aunque dicha competencia es fuerte, se trata de competencia leal que se ha desarrollado en beneficio de los consumidores de la Unión. En cambio, las importaciones subvencionadas han penetrado en el mercado de la Unión aprovechando las elevadas subvenciones proporcionadas por las autoridades chinas.

(775) Por lo que se refiere al inciso x), el papel de los distribuidores en el mercado se describió en los considerandos 1024 a 1027 del Reglamento provisional. Los distribuidores pueden influir en los precios en el mercado de la Unión tanto de los BEV importados como de los producidos por la industria de la Unión. Sin embargo, esta influencia se limitó a los descuentos que podían ofrecerse a sus clientes dentro de su margen global. Por lo tanto, esta influencia en los precios se limitó estrictamente tanto para los BEV importados como para los producidos por la industria de la Unión. Además, teniendo en cuenta que el cálculo de la subcotización se realizó a nivel de distribuidor, los precios de los distribuidores a los consumidores finales no eran pertinentes para el cálculo.

(776) Por lo que se refiere al inciso xi), este cálculo se realizó tipo por tipo durante el período de investigación y, por lo tanto, fue similar a la subcotización, salvo que los precios reales de la Unión se sustituyeron por los costes unitarios de producción de la industria de la Unión. Este margen (30 %) era muy superior al margen de subcotización (12,7 %), ya que también tuvo en cuenta las pérdidas financieras de la industria de la Unión que se resumieron en el cuadro 10 del Reglamento provisional (10,8 % en el período de investigación) y el denominador utilizado para el cálculo era el precio de importación CIF. El margen calculado demostraba en qué medida las importaciones chinas amenazan con causar un perjuicio importante a la industria de la Unión debido a la presión sobre los precios.

(777) Por lo tanto, se desestimaron las alegaciones del considerando 765 del presente Reglamento.

(778) Tras la comunicación provisional, la Empresa 24 alegó que la Comisión incurrió en error al asumir en su análisis de contención de precios que los productores de la Unión habrían previsto fijar el precio de sus modelos al coste total más el beneficio. La Empresa 24 también declaró que la situación de la industria de la Unión mejorará tan pronto como aumente el volumen de producción y los productores empiecen a beneficiarse de economías de escala.

(779) La Comisión estuvo de acuerdo con la afirmación de la Empresa 24 de que la situación de la industria de la Unión mejorará tan pronto como aumente el volumen de producción y los productores empiecen a beneficiarse de las economías de escala, como se expone en el considerando 1194 del Reglamento provisional. Sin embargo, como se indica en el considerando 1195 del Reglamento provisional, los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional demostraron que la industria de BEV de la Unión estaba perdiendo cuota de mercado a un ritmo insostenible. La evaluación realizada en la sección 5 del Reglamento provisional indicó además que estas pérdidas de cuota de mercado se prolongarán hasta finales de 2026. Por lo tanto, si la industria de la Unión sigue perdiendo cuota de mercado de forma significativa, no podrá lograr economías de escala. Por lo que se refiere a la estrategia de fijación de precios, si bien para determinados modelos de BEV la industria de la Unión no podría fijar los precios al coste total más el beneficio en ausencia de importaciones subvencionadas procedentes de China vendidas en el mercado de la Unión a precios de subcotización, esto no significa que los BEV chinos subvencionados no contuvieran los precios de la industria de la Unión cuando, en el período de investigación, las pérdidas financieras sufridas por la industria de la Unión empezaron a aumentar cuando la cuota de mercado de las importaciones chinas era la más elevada. Así pues, se rechazó la alegación.

(780) La Empresa 24 también alegó que no existía un nexo causal aparente entre la presencia de modelos chinos de BEV en el mercado de la Unión y el nivel de precios de los productores de la Unión, ya que: i) cuando aumentaron las importaciones procedentes de China, los precios de la industria de la Unión aumentaron un 38 % durante el período considerado, lo que fue muy superior al aumento del coste de producción, que creció un 24 %; ii) las importaciones de BEV chinos no podían tener ningún impacto en los precios de la industria de la Unión, ya que tenían una cuota de mercado de solo el 7,3 % en el período de investigación, en comparación con la cuota de mercado de la industria de la Unión del 60-65 %; iii) la presión sobre los precios ejercida por los vehículos ICE e híbridos competidores; iv) el efecto de los programas de subvención de los Estados miembros para las compras de BEV.

(781) Por lo que se refiere al inciso i), las razones del aumento de los precios de la industria de la Unión se abordaron en el considerando 1076 del Reglamento provisional, en el que se aclaró que esta evolución se vio afectada por cambios en la combinación de modelos vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado, especialmente teniendo en cuenta que el mercado de la Unión estaba experimentando una transición gradual de los vehículos ICE a los BEV y que se lanzaron y vendieron nuevos modelos durante el

período considerado. Además, las razones del aumento de los costes para la industria de la Unión también se explicaron en el considerando 1078 del Reglamento provisional, en el que se afirmó que esta evolución también se vio afectada por los cambios en la combinación de modelos que se estaban produciendo. Además, el coste unitario también estuvo determinado por el aumento en el coste de los componentes, especialmente las baterías, debido al aumento de los costes de materias primas como el cobalto, el níquel y el litio. El coste de otros componentes también aumentó, especialmente los afectados por la crisis energética, como el acero y otros metales. Un factor que tuvo un impacto a la baja en los costes unitarios fue el aumento del volumen de producción y ventas, como se muestra en los cuadros 4 y 5 del Reglamento provisional, ya que los productores de la Unión pudieron distribuir los costes fijos entre cantidades más elevadas de BEV.

(782) Por lo que se refiere al inciso ii), el hecho de que los BEV de marca china tengan una cuota de mercado del 7,3 % en el período de investigación es irrelevante a este respecto. Se recuerda que, en los cálculos del margen de subcotización, la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión era superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores, como se explica en el considerando 1031 del Reglamento provisional, y, por tanto, para los chinos, mientras que la correspondencia entre los NCP de la Unión y los NCP chinos se situó entre el 61 y el 83 %, como se explica en el considerando 57 del presente Reglamento.

(783) Por lo que se refiere al inciso iii), relativo a la presión sobre los precios ejercida por los vehículos ICE e híbridos competidores, la Comisión señaló que se trataba de una reiteración de la alegación formulada en el considerando 1040 del Reglamento provisional, que se abordó en el considerando 1041 del Reglamento provisional y que la Empresa 24 no proporcionó nuevos elementos a este respecto.

(784) Por lo que se refiere al inciso iv), los programas de subvención de los Estados miembros para las compras de BEV afectan en general también a los BEV chinos y no solo a los producidos por la industria de la Unión.

(785) Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(786) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión declaró que, dado que los precios de importación de los BEV procedentes de China eran precios de transferencia, confirmaba sus conclusiones de que la disminución de los precios de importación en un 10 % durante el período considerado carecía de importancia.

(787) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta afirmación. El hecho de que los precios de importación fueran precios de transferencia no significaba que la disminución del precio de importación del 10 % durante el período de investigación careciera de importancia. Este es, en realidad, el precio al que entraron las importaciones en la Unión; se trata del precio CIF sobre la base del cual los importadores calculan y pagan los derechos de aduana y los derechos compensatorios. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(788) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, sin una evaluación de los cambios en la gama de productos de las importaciones de BEV chinos y de las ventas de la industria de la Unión, no se podía haber llegado a una conclusión sobre la contención de los precios en las circunstancias particulares del mercado en transición.

(789) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. No existe ningún requisito legal de que la contención de los precios se deba llevar a cabo a nivel de NCP, ya que la jurisprudencia de la OMC no lo exige. En el asunto que nos ocupa, la Comisión llevó a cabo un análisis exhaustivo de la contención de los precios. La Comisión utilizó la evolución de los precios de venta y del coste unitario de producción de la industria de la Unión, tal como se explica en el considerando 1033 del Reglamento provisional, el volumen de las importaciones procedentes de China y el grado de competencia con los BEV chinos, tal como se explica en el considerando 1035 del Reglamento provisional. Además, como se explica en el considerando 1034 del Reglamento provisional, la Comisión también

realizó una comparación a nivel del tipo de producto durante el período de investigación y estableció que los productores exportadores vendieron por término medio un 30 % más barato que la media ponderada del coste de producción de la industria de la Unión durante el período de investigación. Por último, en el considerando 1035 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que las importaciones chinas contuvieron los precios de la industria de la Unión independientemente del tipo de producto y que tuvieron un impacto negativo en todos los tipos de modelos, incluidos los caros. Por consiguiente, contrariamente a lo alegado, la Comisión tuvo en cuenta la gama de productos en su análisis de contención de los precios y concluyó también que esta se ejerció en todos los tipos de modelos. Así pues, se rechazó la alegación.

(790) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en el análisis de la contención de los precios, la Comisión no evaluó las tendencias de los precios internos ni su interacción con las importaciones de BEV chinos durante el período considerado, ya que i) en 2020, el volumen de las importaciones de BEV chinos era extremadamente bajo y no pudo haber provocado una contención de los precios; ii) entre 2021 y el período de investigación, la mayoría de las importaciones de BEV chinos de cada año fueron realizadas por los propios productores de la Unión y, por lo tanto, no tendría sentido que la Comisión argumentara que los productores de la Unión perderían cuota de mercado ante ellos mismos y provocarían una contención de los precios para su producción en la Unión; iii) la Comisión no estableció que el resto de las importaciones de BEV chinos correspondientes a las marcas chinas causaran una contención de los precios en el período comprendido entre 2021 y el período de investigación; iv) teniendo en cuenta la producción propia de la industria de la Unión en la Unión y sus autoimportaciones, la industria de la Unión no perdió cuota de mercado durante el período considerado, sino que la ganó, y esto era incompatible con la narrativa de que las importaciones de BEV chinos provocaban una contención de los precios; v) la Comisión no tuvo en cuenta las pruebas relativas a las importaciones de BEV chinos sobre una base anual, y desestimó las tendencias intermedias que contradecían sus propias hipótesis y conclusiones, ya que globalmente: a) existía una correlación inversa entre las pérdidas de cuota de mercado de la industria de la Unión y su rentabilidad, y b) existía una correlación inversa entre los volúmenes de las importaciones de BEV chinos y los aumentos de precios y la rentabilidad de la industria de los BEV de la Unión; y vi) incluso en su análisis de extremo a extremo, la Comisión pasó por alto: a) el significativo aumento interanual del volumen de ventas de la industria de la Unión y el hecho de que esta casi duplicó sus ventas entre 2020 y el período de investigación; b) en relación con su producción en la Unión, los productores de BEV de la Unión perdieron tan solo 5 puntos porcentuales de cuota de mercado durante el período considerado, lo que contradecía la afirmación de la Comisión de que la industria de la Unión perdió «cuota de mercado a un ritmo insostenible»; y c) los productores de BEV de la Unión redujeron sus pérdidas en un 52 % durante el mismo período, y toda esta evolución no puede atribuirse al cambio en la gama de productos para la que no se recogieron datos.

(791) Esta alegación carece de fundamento. En relación con el inciso i), la cuota de mercado de las importaciones chinas era superior al mínimo y, por lo tanto, estas importaciones podrían haber provocado una contención significativa de los precios. Con referencia a los incisos ii) y iii), como se explica en el considerando 769 del presente Reglamento, todas las importaciones de BEV procedentes de China eran pertinentes para el análisis de contención de los precios porque se consideró que todas las importaciones estaban subvencionadas y la Comisión solo se centró en las importaciones realizadas por los tres grupos chinos incluidos en la muestra en su análisis de subcotización porque eran los grupos de productores exportadores incluidos en la muestra. Por lo que se refiere al inciso iv), las importaciones procedentes de China de la industria de la Unión no pueden agregarse a la producción de los productores de la Unión en esta para calcular la cuota de mercado de la industria de la Unión. En relación con los incisos v) y vi), el hecho de que la cuota de mercado de la industria de la Unión disminuyera durante el período considerado, mientras que sus pérdidas financieras se redujeron en el período 2020 y 2022, o que la cuota de mercado de las importaciones chinas aumentara durante el período considerado, mientras que las pérdidas de la industria de la Unión disminuyeron en el período 2020 y 2022, no es pertinente para el análisis de la contención de los precios, ya que la Comisión no concluyó que en este caso existiera un perjuicio importante, sino una amenaza de perjuicio. Dado que el mercado de la Unión está en transición, la producción y las ventas de la industria de la Unión aumentaron en el período considerado y este aumento tuvo un efecto positivo en la rentabilidad de la industria de la Unión en 2022. En el período de investigación, los efectos positivos en la rentabilidad de la industria de la Unión empezaron a revertir y las pérdidas financieras empezaron a aumentar. Cabe señalar que, en el período de investigación, las importaciones procedentes de China tenían la mayor cuota de mercado. La industria de los BEV de la Unión es una industria con alta proporción de capital y debe ser capaz de producir y vender volúmenes suficientes de BEV para poder cubrir sus elevados costes fijos. Las importaciones a bajo precio y subvencionadas procedentes de China, en caso de seguir aumentando, no permitirán a la industria de la Unión alcanzar tales economías de escala, cubrir una mayor parte de su coste fijo, reducir su coste unitario de producción de BEV y, por tanto, ser rentable. Las importaciones procedentes de China consiguieron aumentar su cuota de mercado, ya que son de bajo precio y, por lo tanto, ejercieron una importante contención de los precios en el mercado de la Unión, que no es capaz de vender volúmenes suficientes de BEV. Una pérdida de cuota de mercado de la industria de la Unión de 9 puntos porcentuales sobre la base del consumo aparente o de 5,2 puntos porcentuales sobre la base del consumo real en el período considerado es significativa, teniendo en cuenta que el mercado de la Unión está en transición de los vehículos ICE a los BEV, así como las elevadas inversiones que la industria de la Unión necesita realizar para aumentar la producción de BEV en consonancia con la evolución del mercado de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(792) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no había proporcionado explicaciones motivadas y adecuadas sobre el papel y la pertinencia de la subcotización de precios del 12,7 % y de la evaluación de que los precios de los BEV chinos estuviesen un 30 % por debajo del coste de producción de la industria de la Unión, a la hora de determinar la contención de los precios.

(793) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. La Comisión señaló que la subcotización y la contención de los precios son estándares alternativos para el análisis de los efectos sobre los precios con arreglo al artículo 8, apartado 2, del Reglamento de base. La subcotización de precios se calcula para el período de investigación, mientras que la contención de los precios se calcula para todo el período considerado. La Comisión no utilizó la subcotización de precios para demostrar la contención de estos, pero la significativa subcotización constatada en el período de investigación confirmó que la contención observada durante todo el período afectado fue causada por las importaciones chinas a bajo precio subvencionadas. Por lo tanto, en el considerando 1034 del Reglamento provisional, la Comisión constató que, durante el período de investigación, el precio de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra era un 30 % inferior al coste medio ponderado de producción de la industria de la Unión. Además, en el considerando 776 del presente Reglamento, la Comisión explicó que el cálculo se realizó tipo por tipo durante el período de investigación y, por lo tanto, fue similar a la subcotización, salvo que los precios reales de la Unión se sustituyeron por los costes unitarios de producción de la industria de la Unión. Este margen (30 %) era muy superior al margen de subcotización (12,7 %), ya que también tuvo en cuenta las pérdidas financieras de la industria de la Unión que se resumieron en el cuadro 10 del Reglamento provisional (10,8 % en el período de investigación) y el denominador utilizado para el cálculo era el precio de importación CIF. El margen calculado demostraba en qué medida las importaciones chinas amenazan con causar un perjuicio importante a la industria de la Unión debido a la presión sobre los precios. Además, en el considerando 1035 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que un factor importante en esta contención de los precios fue que las matriculaciones tras la importación de importaciones chinas subvencionadas pudieron aumentar su volumen en un 1 729 % y alcanzar una cuota de mercado del 22,8 % en el período de investigación en comparación con 2020, como se muestra en el cuadro 2b del Reglamento provisional, y que estas ventas se realizaron principalmente a expensas de los productores de la Unión que estaban perdiendo cuota de mercado. Además, en el mismo considerando del Reglamento provisional, la Comisión declaró que la contención de los precios también se explicó por las pruebas de demuestran que las importaciones chinas compiten con las ventas de la Unión independientemente del tipo de producto. Incluso si la Unión aumentara sus ventas de modelos más caros, estos también competirían con un tipo de BEV chino, lo que contribuyó a que la industria de la Unión registrara pérdidas de dos dígitos, como se muestra en el cuadro 10 del Reglamento provisional. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(794) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas se refirieron a i) la afirmación de la Comisión de que los productores de la Unión pudieron aumentar los precios de venta en un 38 % debido a la diferencia en la gama de productos, y ii) la afirmación de la Comisión que figura en el considerando 961 del presente Reglamento (de que, dado que la industria de la Unión trabajaba bajo pedido y tardaba alrededor de seis meses en entregar un BEV al consumidor y registrar efectivamente la venta en los registros contables de la industria de la Unión, se deducía que la rentabilidad de la industria de la Unión en un trimestre no era consecuencia directa de la presión sobre los precios ejercida por los BEV chinos subvencionados vendidos en el mercado de la Unión en dicho trimestre) para impugnar las conclusiones sobre la contención de los precios. Según la CCCME y las autoridades chinas, como el coste de producción en cada año del período considerado, tal como figura en los registros contables de los productores de la Unión, se refería a una gama de productos diferente de la vendida en el mercado de la Unión durante el mismo período, las pérdidas no están relacionadas con la misma gama de productos y no pueden ser representativas de ninguna contención de los precios.

(795) Estas alegaciones carecen de fundamento. Contrariamente a lo que alegaron la CCCME y las autoridades chinas, el coste de producción en cada año del período considerado, tal como figura en los registros contables de los productores de la Unión, no se refiere a una gama de productos diferente de la vendida en el mercado de la Unión durante el mismo período. El lapso de seis meses al que se refería la Comisión en el considerando 961 del presente Reglamento era entre la fecha en que un cliente realiza un pedido y la fecha de la venta efectiva del BEV al cliente. La venta del BEV se registra en los registros contables cuando este se vendió realmente al cliente y no cuando se encargó. Los productores tienen registros diferentes para los pedidos denominados «libro de pedidos», que son diferentes del libro mayor de ventas como tal. El coste de producción de un BEV se registra en los registros contables durante el período de producción de los BEV y, sobre la base del principio del devengo de las normas contables, el período del coste de producción de un BEV debe coincidir con el período en el que se vende el BEV. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(796) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en el contexto de la contención de los precios, una autoridad está obligada a considerar los incrementos de precios «que de otro modo se habrían producido» en ausencia de las importaciones supuestamente subvencionadas ([118]) y, por lo tanto, debe llevar a cabo necesariamente un análisis contrafactual ([119]). Además, la CCCME declaró que la afirmación de la Comisión en el considerando 771 del presente Reglamento de que los precios habrían aumentado de no ser por las importaciones chinas era una mera hipótesis no basada en ninguna consideración, cuantitativa o cualitativa, de si las condiciones del mercado eran tales que, sin el efecto de las importaciones de BEV chinos, los precios deberían haber aumentado en consonancia con el aumento de los costes. A este respecto, la CCCME alegó que las autoimportaciones de BEV de la industria de la Unión aumentaron exponencialmente durante el período considerado, que había una fuerte competencia dentro de la UE y de terceros países en el mercado de los BEV y que la percepción por parte de los consumidores de que los BEV producidos en la Unión eran menos asequibles en la Unión era significativa y, por tanto, existían varios factores que limitaban la capacidad de los productores de la Unión para aumentar los precios. Además, la CCCME alegó que la Comisión no llevó a cabo la investigación pertinente sobre si el aumento masivo de los costes de producción podría haberse repercutido a los consumidores y, en caso afirmativo, en qué medida, teniendo en cuenta, en particular, el hecho de que el mercado de BEV de la Unión estaba en transición y la gama de productos estaba cambiando constantemente tanto en el lado chino como en el de los productores de la Unión.

(797) En el considerando 771 del presente Reglamento, al que se refirieron la CCCME y las autoridades chinas en su alegación, la Comisión no declaró que los precios habrían aumentado en ausencia de las importaciones chinas. De hecho, la Comisión declaró que el mercado de la Unión habría sido muy diferente si no hubiera habido grandes cantidades de importaciones chinas subvencionadas en el mercado de la Unión a precios que subcotizaban los precios de la Unión. La Comisión afirmó además que, en ausencia de competencia desleal china, era evidente que la industria de la Unión habría vendido muchos más BEV en el mercado de la Unión y habría reducido los costes unitarios aprovechando una capacidad mucho mejor para repartir sus costes fijos entre más ventas. Esto habría permitido a los productores de la Unión fijar precios a niveles más rentables en el contexto de la transición del mercado de los vehículos ICE a los BEV. Se recuerda que la industria de la Unión es una industria con alta proporción de capital y, por lo tanto, tiene elevados costes fijos y necesita alcanzar economías de escala para cubrir mejor dichos costes. Un mayor volumen de producción se traduce en una mejor cobertura de los costes fijos y, por lo tanto, en unos costes unitarios más bajos. Un menor coste unitario significa un aumento de la rentabilidad. El impacto de las importaciones de BEV procedentes de China de la industria de la Unión ya se ha evaluado en el considerando 769 del presente Reglamento, así como el de la competencia dentro de la UE y de terceros países en el considerando 774 del presente Reglamento, en la sección 6.2.1 del Reglamento provisional y en la sección 6.2.2.1 del presente Reglamento. La CCCME parecía ignorar las conclusiones de la Comisión a este respecto. Por último, no estaba claro a qué aumento masivo de los costes de producción se refirieron la CCCME y las autoridades chinas en su alegación. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(798) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no consideró si la contención de los precios era significativa en el sentido del artículo 15.2 y, por lo tanto, también actuó de manera incompatible con el artículo 15.1 y el artículo 15.2, segunda frase, del Acuerdo SMC. Además, la CCCME alegó que la contención de los precios, en su caso, no fue significativa, ya que, entre otros factores, durante el período considerado, los costes de los productores de la Unión aumentaron en 7 457 EUR/unidad, mientras que sus precios aumentaron en 9 156 EUR/unidad.

(799) En el considerando 1033 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que la evolución de los precios de venta y de los costes unitarios de producción en la Unión durante el período considerado en el cuadro 7 del Reglamento provisional pone de manifiesto una contención significativa de los precios. La industria de la Unión no pudo aumentar sus precios para cubrir costes. Por lo tanto, la industria de la Unión sufrió pérdidas financieras en las ventas de BEV durante el período considerado. Las pérdidas sufridas por la industria de la Unión fueron significativas y, aunque disminuyeron en el período 2020-2022, empezaron a aumentar en el período de investigación. Además, en el considerando 1034 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que el precio de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra era un 30 % inferior al coste medio ponderado de producción de la industria de la Unión, lo que muestra la presión significativa sobre los precios. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

([118]) Informe del Órgano de Apelación, «China – GOES», apartado 141.
([119]) Informe del Grupo Especial, «Rusia – Vehículos comerciales», apartado 7.61.

(800) Tras la comunicación definitiva, la CCCME alegó en varias ocasiones que, en el Reglamento provisional y en el documento de comunicación definitiva, la Comisión facilitó explicaciones *ex post*.

(801) Esta alegación no está clara y carece de fundamento. En el Reglamento provisional, la Comisión explicó sus conclusiones provisionales, mientras que en el documento de comunicación definitiva la Comisión abordó las observaciones formuladas por las partes interesadas y complementó sus conclusiones provisionales. En consecuencia, se rechaza esta alegación.

(802) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el análisis de la subcotización de la Comisión era incoherente con los artículos 15.1 y 15.2 del Acuerdo SMC. Más concretamente, la CCCME y las autoridades chinas criticaron el análisis de subcotización de la Comisión porque: i) el margen de subcotización se calculó únicamente para el período de investigación, lo que no era suficiente; ii) la muestra orientada a los resultados de tres grupos de productores exportadores chinos no era representativa para el cálculo del margen de subcotización y las ventas de exportación de Tesla deberían incluirse en los cálculos de la subcotización, que era el mayor exportador chino y se le concedió un examen individual, por lo que sus datos fueron verificados por la Comisión; iii) el cálculo del margen de subcotización basado en NCP no era representativo porque solo cinco de los 17 NCP de los productores exportadores chinos se correspondían plenamente con NCP de la industria de la Unión; iv) la Comisión no garantizó la comparabilidad de los precios ni realizó ningún ajuste por factores que afectaran a la comparabilidad de los precios, como la segmentación del mercado; v) la Comisión no ajustó los precios para tener en cuenta el valor de la marca; vi) la Comisión no explicó cómo podía equipararse el descuento a las ventas de grandes flotas a las ventas de los concesionarios; vii) la Comisión no tuvo en cuenta los canales de venta de los productores exportadores chinos mencionados en el documento de inicio; viii) la Comisión no explicó ni aportó pruebas de que el nivel de distribuidor fuera la fase comercial correcta y no estaba claro cómo se consideraba que las ventas a distribuidores vinculados de los productores de la Unión incluidos en la muestra se realizaron en condiciones de plena competencia y no a un precio de transferencia, ni cómo se establecieron los precios de los productores de la Unión al distribuidor; y ix) la Comisión no tuvo debidamente en cuenta los descuentos de los distribuidores a los consumidores finales.

(803) Por lo que se refiere al inciso i), que se reiteró tras la comunicación definitiva, la Comisión calculó el margen de subcotización para el período de investigación únicamente porque, según la política normal de la Comisión y claramente compatible con las normas de la OMC sobre comparaciones de precios, este enfoque limitaba la carga para las empresas que cooperaron a niveles manejables, garantizando al mismo tiempo que la subcotización se examinara durante un período suficientemente prolongado para que los resultados fueran significativos. Esto contrasta con otros aspectos relacionados con los precios del examen del perjuicio, como la bajada o contención de los precios y el examen de las tendencias de los precios, que normalmente se llevan a cabo a lo largo de un período de cuatro años. Además, como se explica en el considerando 1022 del Reglamento provisional, el cálculo del margen de subcotización se realiza a nivel de NCP y en los cuestionarios para los productores exportadores chinos y los productores de la Unión incluidos en la muestra, la Comisión pidió a estas partes que facilitaran los datos de ventas basados en los NCP únicamente para el período de investigación. Por lo tanto, desde el inicio de la investigación quedó claro que el margen de subcotización, que se obtiene sobre la base del NCP, será llevado a cabo por la Comisión solo para el período de investigación. Ni la CCCME ni las autoridades chinas ni ninguna otra parte interesada presentaron observaciones sobre el cuestionario y alegaron que la Comisión debía pedir a los productores exportadores chinos y a los productores de la Unión incluidos en la muestra que comunicaran los datos de ventas al nivel de NCP para todo el período considerado.

(804) Por lo que se refiere al inciso ii), que se reiteró tras la comunicación definitiva, como ya se explica en los considerandos 48 a 76 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que el muestreo de los productores exportadores chinos era representativo. De hecho, como se explica en los considerandos 29 y 30 del presente Reglamento, la Comisión concedió un examen individual a Tesla. Sin embargo, no existe ninguna obligación legal de tener en cuenta en el cálculo del margen de subcotización las ventas de exportación de las empresas sujetas a un examen individual. El único objetivo de un examen individual es determinar un tipo de derecho específico para una empresa que cooperó y que no fue incluida en la muestra inicial. El objetivo no es integrar retroactivamente los datos de esa empresa examinada individualmente en el análisis global del perjuicio y no existe ninguna obligación legal de hacerlo. Esto iría en contra de la finalidad del muestreo en primer lugar. La Comisión recordó que los cálculos del margen de subcotización en este caso exigían un análisis complejo que implicaba la recopilación de datos que iban más allá de lo necesario para determinar un porcentaje de subvención. En este caso, la Comisión solo verificó las subvenciones recibidas en China por Tesla. Además, la comparación de los precios de los exportadores individuales con los precios (reales u objetivo) de la industria de la Unión solo es necesaria para determinar el margen de perjuicio que serviría de base al nivel del derecho. En este caso, esto no se aplica, ya que el nivel del derecho se basa en el importe de la subvención. El margen de subcotización establecido

para la muestra se considera representativo de las empresas que cooperaron en China en su conjunto y, en particular, de las empresas chinas con un importante exceso de capacidad. El hecho de que el margen de subcotización se calculara para algunas empresas a las que se concedió un examen individual en investigaciones anteriores es irrelevante, especialmente porque se hizo en asuntos de antidumping en los que era necesario comprobar si la aplicación de la regla del derecho inferior podía dar lugar a un tipo de derecho inferior al margen de dumping determinado para la empresa objeto de examen individual. Además, en una serie de asuntos, la Comisión decidió explícitamente no tener en cuenta en su análisis de precios el margen de subcotización de las empresas objeto de un examen individual, como la investigación sobre los *elementos de fijación procedentes de China* ([120]).

(805) En relación con el inciso iii), como se explica en el considerando 763 del presente Reglamento, la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de los productores de la Unión fue superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores en términos de volumen. Examinar el número de NCP chinos que se correspondían con los NCP de la industria de la Unión para evaluar la competitividad entre los BEV chinos y los BEV de la Unión es engañoso, ya que cada NCP se vende en diferentes cantidades en el mercado de la Unión. El volumen de ventas es el método más importante para establecer la representatividad a este respecto.

(806) Por lo que se refiere al inciso iv), que también se reiteró tras la comunicación definitiva, como se explica en el considerando 759 del presente Reglamento, con respecto a los segmentos de mercado la Comisión recordó los considerandos 1041 a 1043 del Reglamento provisional, en los que este asunto ya se había evaluado detalladamente y rechazado. En resumen, la Comisión recordó que no existía una segmentación universalmente aceptada para los turismos y señaló que no existía ningún sistema de clasificación que describiera segmentos en este sector mediante criterios objetivos y mensurables. En consecuencia, no existía una línea divisoria clara entre los supuestos segmentos y la cuestión no formaba parte de la comparación de precios de la Comisión. También se facilitó información adicional sobre la segmentación en los considerandos 131, 141, 143, 167 y 173 del Reglamento provisional. La CCCME y las autoridades chinas no aportaron nuevas pruebas a este respecto, aparte de criticar a la Comisión por no utilizar la segmentación en el cálculo del margen de subcotización, que se hizo a nivel de NCP y ninguna parte interesada formuló observaciones sobre el NCP, como se explica en el considerando 1022 del Reglamento provisional. Al establecer su sistema de NCP, la Comisión concluyó que no era necesario incluir el segmento de productos como criterio en el sistema NCP, ya que este criterio ya estaba cubierto por otros criterios, y habría sido muy difícil garantizar que todas las partes registraran el segmento de mercado de manera normalizada.

(807) Por lo que se refiere al inciso v), que también se reiteró tras la comunicación definitiva, la CCCME facilitó: i) un estudio sobre marcas de dos profesores de la KU Leuven y del CERP que, entre otras cosas, compara brevemente los precios entre los productores de la Unión; ii) un artículo elaborado por el sitio web motor1.com; y iii) un estudio elaborado por Deloitte titulado «2024 Deloitte Global Automotive Consumer Study» [«Estudio global sobre consumidores del sector automovilístico de Deloitte de 2024», documento en inglés], que se centra básicamente, en las marcas, en los consumidores que cambian de una marca a otra al comprar su próximo vehículo. Sin embargo, estos estudios no analizan las diferencias de marca entre las ventas de BEV en el mercado de la Unión de los productores exportadores incluidos en la muestra en el período de investigación y las ventas equivalentes de los productores de la Unión incluidos en la muestra y no explican de qué forma la Comisión debe tener en cuenta dicho factor en su comparación de precios. Por lo tanto, las observaciones formuladas por la CCCME y las autoridades chinas, incluidos los estudios adjuntos, constituyen una repetición de la cuestión ya examinada por la Comisión en los considerandos 1036 y 1037 del Reglamento provisional.

(808) Por lo que se refiere al inciso vi), en el considerando 1027, inciso iii), del Reglamento provisional, la Comisión explicó que las ventas de grandes flotas son específicas para determinadas categorías de grandes clientes, como las empresas de alquiler, las entidades públicas y las grandes empresas privadas, y que se trataba de ventas en volumen tanto para los productores de la Unión como para los productores exportadores chinos y que se consideró que eran similares al nivel de distribuidor, ya que se aplicó un descuento por el volumen de ventas.

([120]) Reglamento (CE) n.º 91/2009 del Consejo, de 26 de enero de 2009, por el que se impone un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinados elementos de fijación de hierro o acero originarios de la República Popular China (DO L 29 de 31.1.2009, p. 1).

(809) Por lo que se refiere al inciso vii), en el cálculo del margen de subcotización, la Comisión tuvo en cuenta los canales de venta de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra durante el período de investigación. Los canales de venta mencionados en el documento de inicio eran los canales de venta de varios productores exportadores chinos y no pueden tenerse en cuenta en el cálculo del margen de subcotización si no fueron utilizados por los productores exportadores chinos incluidos en la muestra. La CCCME y las autoridades chinas no explicaron con más detalle cómo podían tenerse en cuenta los canales de venta de las empresas no incluidas en la muestra en el cálculo del margen de subcotización de los productores exportadores chinos incluidos en la muestra.

(810) Por lo que se refiere al inciso viii) del considerando 1024 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que estableció que el nivel de distribuidor (precio al distribuidor) era el punto central en el que tenía lugar la competencia y en el que se realizaban la mayoría de las transacciones de venta. La Comisión expuso asimismo que las ventas al distribuidor o a través del agente o a cuentas clave representaron en torno al 95 % de las ventas totales de la industria de la Unión y en torno al 78 % de las ventas de los productores exportadores chinos. Además, no era necesaria ninguna distinción entre distribuidores vinculados y no vinculados, ya que la investigación confirmó que los precios a todos los distribuidores se situaban en condiciones de plena competencia. Durante la inspección *in situ*, la industria de la Unión explicó que la discriminación entre comerciantes vinculados y no vinculados no redundaba en su interés económico y, además, podría plantear problemas de cumplimiento de la legislación en materia de competencia. Además, en la medida de lo posible, la Comisión comparó los precios a un distribuidor vinculado con el precio a un distribuidor no vinculado y no identificó diferencias significativas. Por último, por lo que se refiere al cálculo de los precios al distribuidor de los productores de la Unión incluidos en la muestra, en el considerando 1027 del Reglamento provisional para cada modelo de venta la Comisión explicó cómo se había establecido el precio al distribuidor.

(811) Por lo que se refiere al inciso ix), ya que el cálculo de la subcotización se realizó al nivel de los precios al distribuidor, los descuentos concedidos por los distribuidores al consumidor no eran pertinentes para el cálculo de la subcotización.

(812) Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones de la CCCME y de las autoridades chinas relativas al margen de subcotización.

(813) Tras la comunicación provisional, la VDA alegó que las diferencias de precios siempre pueden atribuirse a diversos factores, por lo que no tienen que ser necesariamente un signo de subvenciones. En particular, la VDA declaró que, incluso en el caso de productos como un Big Mac, que es el mismo producto en todo el mundo, existen diferencias de precios dentro de las distintas regiones (véase el «Índice Big Mac»). Así pues, para un producto como los BEV, que se presenta en muchos modelos diferentes y en el que es difícil encontrar un producto comparable a escala mundial, las diferencias de precio tienen incluso menos importancia en lo que respecta a las presuntas subvenciones.

(814) Esta alegación carece de fundamento. Contrariamente a lo que alega la VDA, en el cálculo de la subcotización la Comisión no compara los precios del mismo producto en mercados diferentes. En el cálculo de la subcotización, la Comisión está comparando el precio de la industria de la Unión con los precios del productor exportador chino de los BEV en el mercado de la Unión, tal como se explica en el considerando 1022 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(815) Tras la comunicación provisional, la VDA también alegó que, en el Reglamento provisional, la Comisión rechazó la alegación de que la industria de la Unión mantenía una posición sólida en términos de redes de distribución y servicios posventa.

(816) Esta alegación es objetivamente errónea, ya que la VDA malinterpretó las explicaciones de la Comisión en el considerando 1166 del Reglamento provisional. De hecho, la Comisión no rechazó la alegación de que la industria de la Unión ocupaba una posición sólida en términos de redes de distribución y servicios posventa. En el considerando 1166 del Reglamento provisional, la Comisión refutó la alegación de la Empresa 24, que afirmaba que, a diferencia de los productores exportadores chinos, la industria de la Unión gozaba de una posición fuerte en el mercado de la Unión con respecto a las redes de distribución y los servicios posventa, lo que facilita las ventas en el mercado de la Unión, como se explica en el considerando 1165 del Reglamento provisional. La Comisión refutó la alegación de la Empresa 24 al declarar que los exportadores chinos están construyendo redes de concesionarios y aprovechando las ventas en línea, lo que ya ha demostrado ser una estrategia exitosa para Tesla. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(817) Tras la comunicación provisional, la Empresa 24 también alegó que, en el cálculo del margen de subcotización, la Comisión debía tener en cuenta el reconocimiento de la marca, el posicionamiento en el mercado y las redes de distribuidores de los productores de BEV, así como el valor de reventa del BEV de la misma manera que lo haría debido a diferencias en las características físicas.

(818) La Comisión señaló que la Empresa 24 no facilitó ninguna estimación del valor de mercado para tales diferencias. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(819) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 no estuvo de acuerdo con la afirmación de la Comisión en el considerando 1037 del Reglamento provisional de que no podía presumirse que el valor de marca de los vehículos ICE se trasladara automáticamente a los BEV y afirmó que era posible añadir una prima de precio a los BEV.

(820) La Comisión señaló que la Empresa 18 no cuantificó esta prima de precio. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(821) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que no podían formular observaciones sobre la estructura del NCP que no incluía el segmento de mercado, ya que solo tras la comunicación provisional la Comisión comunicó que no llevaría a cabo un análisis de segmentación, mientras que solicitó información sobre los segmentos de mercado a los productores exportadores chinos. La CCCME y las autoridades chinas también afirmaron que la Comisión no había establecido la correlación entre los NCP y los segmentos, y que en el expediente del caso no había pruebas de que la Comisión ni siquiera considerara evaluar los segmentos y su comparabilidad con los NCP ni garantizar que estos tuvieran en cuenta las diferencias de precios basadas en el modelo y en el segmento. En apoyo de sus argumentos, la CCCME y las autoridades chinas facilitaron una lista de modelos de BEV en la que alegaban que, si bien estaban cubiertos por el mismo NCP, su precio de venta variaba significativamente.

(822) En el cuestionario dirigido a los productores exportadores, así como a los productores de la Unión, la Comisión solicitó información sobre el segmento de mercado al que los productores consideraban que sus BEV pertenecían. Esta información se solicitó por separado de la información sobre la base del NCP. Asimismo, además de la información relativa a la segmentación del mercado, la Comisión también solicitó información sobre el centro de producción, la fecha de lanzamiento, el tipo de carrocería, la eficiencia, la carga rápida, la capacidad de la batería y el número de asientos. Se solicitó esta información para que la Comisión entendiera el tipo de BEV vendido por los productores exportadores incluidos en la muestra y los productores de la Unión incluidos en la muestra. Sin embargo, el mero hecho de que la Comisión solicitara esta información adicional no significaba que la tuviera en cuenta en su evaluación del perjuicio y de los precios si consideraba que no era necesaria. Como se explica en el considerando 806 del presente Reglamento, la Comisión no consideró que fuera necesario un análisis de segmentación. Asimismo, según se expone en el considerando 1022 del Reglamento provisional, el NCP tuvo en cuenta las características clave de los BEV que incidieron en el precio de venta de la industria de la Unión, como la longitud, la autonomía, la potencia y el tipo de tracción de las ruedas. Además, en la nota a pie de página 425 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que la longitud del BEV estaba estrechamente relacionada con los segmentos definidos en las categorías de automóviles más utilizadas (es decir, sobre la base de las letras A, B, C, etc.). La CCCME y las autoridades chinas no aportaron pruebas en contrario en este sentido. Además, como se explica en el considerando 1042 del Reglamento provisional, no existía una segmentación universalmente aceptada para los turismos ni una línea divisoria clara entre los supuestos segmentos, lo que a menudo dio lugar a diferentes clasificaciones de segmentos de un único modelo. Por ejemplo, uno de los BEV más populares importados de China, el MG4 Hatchback, está clasificado en el segmento C por S&P Global mobility, la base de datos de vehículos eléctricos ([121]) y SAIC en el sitio web de MG Motor Europe ([122]). Sin embargo, en la respuesta al cuestionario SAIC comunicó un segmento diferente para este modelo. Otro ejemplo sería el Polestar 2 que está clasificado en el segmento D por la base de datos vehículos eléctricos; sin embargo, tanto el Grupo Geely (en su respuesta al cuestionario) como S&P Global Mobility notificaron este modelo en un segmento diferente. Estos ejemplos, relativos a algunos de los BEV de mayor volumen importados de China, muestran que no existen criterios claros y objetivos, correspondientes a características técnicas observables o mensurables, que puedan utilizarse para clasificar los BEV en segmentos. Por lo tanto, el uso de esta segmentación no habría dado lugar a un análisis preciso y significativo de la comparabilidad de los precios. De hecho, aunque fuera posible clasificar los BEV en segmentos de manera objetiva e inequívoca (lo que no es el caso), tal clasificación sería, en cualquier caso, redundante, dada la inclusión en la estructura de los NCP de características que se correlacionan en gran medida con cualquier segmentación plausible.

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

([122]) https://news.mgmotor.eu/press/the-exceptional-design-of-the-mg4-electric-in-detail/.

(823) Por lo que se refiere a los ejemplos de modelos facilitados por la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión señaló en primer lugar como observación general que la finalidad de un NCP no es prever de forma precisa el precio de cada modelo. Su objetivo es más bien reflejar las principales características que afectan a los precios, permitiendo así comparaciones de precios significativas y conclusiones fiables cuando estas comparaciones se agregan al nivel adecuado, por ejemplo, en un cálculo de la subcotización. En cualquier caso, los ejemplos de modelos de la lista facilitados por la CCCME y las autoridades chinas no solo no ponen en duda la adecuación de la estructura de los NCP, sino que, en realidad, hablan firmemente a su favor. La lista incluía los siguientes modelos y precios de BYD: 1) Dolphin Active 44,9 kWh (29 000 EUR); 2) Dolphin Boost 44,9 kWh (31 000 EUR); 3) Dolphin 60,4 kWh (34 200 EUR); y 4) Atto 3 (38 500 EUR). La CCCME declaró que, aunque tienen precios significativamente diferentes, todos los modelos tienen el mismo NCP.

(824) La afirmación de la CCCME y de las autoridades chinas es manifiestamente incorrecta. De hecho, con arreglo a la estructura de los NCP utilizada para la investigación, estos cuatro modelos se clasifican en *tres* NCP diferentes, debido a sus diferencias en cuanto a *autonomía* y *potencia* ([123]). En concreto, los NCP correspondientes son los siguientes: 1) Dolphin Active 44,9 kWh NCP L3R2P1W2; 2) Dolphin Boost 44,9 kWh NCP L3R2P2W2; 3) Dolphin 60,4 kWh NCP L3R3P2W2; y 4) Atto 3 NCP L3R3P2W2. Es fácil ver que los modelos más caros son los que tienen NCP correspondientes a características técnicas superiores (es decir, más longitud, autonomía o potencia o tracción a las cuatro ruedas), como cabría esperar de una estructura de NCP adecuada para su finalidad. También cabe destacar que, a pesar de la importante variación de precios, todos los modelos enumerados son clasificados por su fabricante en un mismo segmento, es decir, en el segmento C ([124]). Esto demuestra que la Comisión siguió el enfoque correcto con la estructura de los NCP y que una comparación de precios basada en segmentos, aunque pudieran definirse de forma clara y objetiva (lo que no es el caso), sería manifiestamente insuficiente e inadecuada. En vista de lo anterior, se rechazaron las alegaciones de la CCCME y de las autoridades chinas.

(825) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la afirmación de la Comisión de que no había segmentos de mercado universalmente aceptados i) no estaba demostrada por ninguna evaluación de la Comisión y se trataba de una afirmación no justificada realizada *ex post*, ii) contravenía la lógica de la industria y su propio cuestionario, y iii) no podía llevar a la conclusión de que podían pasarse por alto las pruebas abrumadoras que justificaban un análisis segmentado. La CCCME alegó además que esto se debía a que, siguiendo la lógica de la Comisión, dado que los NCP tampoco estaban universalmente aceptados y, de hecho, fueron creados por la Comisión para este caso, el uso mismo de los NCP tampoco puede ser decisivo. La CCCME alegó que demostró que la Comisión y las principales publicaciones del mercado, como S&P Global Mobility, así como el estudio de Transport & Environment y los productores de la Unión, utilizan los mismos segmentos de mercado que se señalan en el cuestionario de la Comisión.

(826) Estas alegaciones carecen de fundamento. Por lo que se refiere al inciso i), la Comisión no puede probar algo que no existe. Aparte de la información presentada en el documento de inicio, la investigación no reveló que se definiera ninguna característica técnica objetiva basada en cada uno de los segmentos, como A, B, C, etc., o versiones de entrada, de gama alta o de lujo, ni la CCCME presentó ninguna prueba de este tipo. De hecho, la CCCME solicitó a la Comisión que utilizara la información de evaluación que no sabía qué significaba. La Comisión no puede aceptar esta petición. La Comisión explicó que no había segmentos de mercado universalmente aceptados en el considerando 1042 del Reglamento provisional en respuesta a las alegaciones de las partes interesadas sobre la segmentación. Por lo tanto, la alegación de la CCCME de que dicha afirmación se hizo *ex post* carece de pertinencia. En relación con el inciso ii), la Comisión no ve cómo el hecho de que no existan segmentos de mercado universalmente aceptados contraviene la lógica y el cuestionario de la Comisión. Por lo que se refiere al inciso iii), como se explica en el considerando 108 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que no era necesario un análisis de segmentación en este caso. Además, la Comisión definió los NCP sobre la base de criterios objetivos que se comunicaron a los productores exportadores chinos en el cuestionario. Como se explica en el considerando 1022 del Reglamento provisional, la Comisión utiliza los NCP para hacer una comparación ecuánime entre los productos importados y los productos similares fabricados por la industria de la Unión, es decir, en el cálculo del margen de subcotización. No es necesario que los NCP estén universalmente aceptados, como alega la CCCME. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

([123]) Cuando las características técnicas pertinentes para la clasificación por NCP no estaban disponibles en la respuesta al cuestionario de BYD, se obtuvieron a partir de la base de datos de vehículos eléctricos (http://ev-database.org).

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

(827) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en un mercado en transición, el análisis de los efectos sobre los precios no puede basarse únicamente en los datos de los NCP y el cálculo de la subcotización correspondientes a un solo año del período considerado.

(828) Esta alegación es objetivamente incorrecta. La Comisión no solo evaluó el margen de subcotización, sino también la contención de los precios para todo el período considerado. Así pues, se rechazó la alegación.

(829) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no investigó si el valor de la marca afectaba a la comparabilidad de los precios ni recabó pruebas de ello, sino que simplemente invirtió la carga de la prueba y la impuso a la CCCME.

(830) Esta alegación carece de fundamento. En el considerando 1037 del Reglamento provisional, la Comisión explicó ampliamente su evaluación del impacto del valor de la marca. La Comisión no invirtió la carga de la prueba y la impuso a la CCCME sino que señaló que esta no explicó de qué forma la Comisión debía tener en cuenta el valor de la marca para la comparación de precios. Las partes no pueden limitarse a pedir a la Comisión que lleve a cabo todo tipo de evaluaciones, pero no presentar sus puntos de vista sobre cómo deben llevarse a cabo dichas evaluaciones. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(831) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1018 a 1049 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión del considerando 57 del presente Reglamento.

4.5. **Situación económica de la industria de la Unión**

(832) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no evaluó el impacto de las autoimportaciones en la situación económica de la industria de la Unión, en particular con respecto a la producción, la utilización de la capacidad, los volúmenes y precios de venta, la cuota de mercado y la rentabilidad, entre otros. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que no se sabía si alguno de los productores de la Unión incluidos en la muestra importaba BEV de China en el período considerado.

(833) Habida cuenta del anonimato concedido a los productores de la Unión y al reducido número de grupos de productores de la Unión que importaron BEV de China durante el período considerado, la Comisión no puede revelar si los productores de la Unión incluidos en la muestra importaron BEV de China durante el período considerado. La divulgación de esta información significaría revelar si BMW, Mercedes, Renault o Tesla han sido incluidos en la muestra. No obstante, como se explica en el considerando 22 del presente Reglamento, el muestreo de los productores de la Unión se realizó a nivel de entidad de producción y no de grupo, si bien los productores de la Unión forman parte de grupos de empresas más grandes y las importaciones de BEV procedentes de China no las efectuaron necesariamente las entidades productoras. Además, los indicadores de perjuicio se basan únicamente en los BEV producidos y vendidos en la Unión por los productores de la Unión. Además, las importaciones procedentes de China de la industria de la Unión como factor causante de una amenaza de perjuicio para la industria de los BEV de la Unión se ha evaluado en el considerando 1213 del Reglamento provisional y en los considerandos 1216 a 1223 del presente Reglamento. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

4.5.1. *Observaciones generales*

(834) No se recibió ninguna observación sobre esta parte del Reglamento provisional.

4.5.2. *Indicadores macroeconómicos*

4.5.2.1. Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

(835) Como se explica en el considerando 683 del presente Reglamento, la Comisión revisó el volumen de producción para el período de investigación sobre la base de los datos notificados por Prodcom para 2023 que se hicieron públicos. De ello se deduce que también deben revisarse los datos relativos a la capacidad de producción, como se muestra en el cuadro 4 que figura a continuación.

Cuadro 4

Producción y capacidad de producción durante el período de investigación

	Período de investigación
Volumen de producción (unidades)	1 590 247
Índice (2020 = 100)	*292*
Capacidad de producción (unidades)	4 607 682
Índice (2020 = 100)	*280*

Fuente: Prodcom (véase el considerando 683 del presente Reglamento)

(836) La Comisión señaló que se produjo una pequeña disminución del 2,2 % de la capacidad de producción en el cuadro anterior en comparación con la capacidad de producción indicada en el cuadro 4 del Reglamento provisional.

(837) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los datos facilitados en el Reglamento provisional en relación con la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad no eran fiables y no constituían pruebas concluyentes que cumplieran las normas jurídicas exigidas.

(838) En particular, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que: i) los volúmenes de producción estimados no eran fiables, ya que se basaban en datos de Prodcom y reiteraron sus alegaciones mencionadas en el considerando 680 del presente Reglamento de que los datos de Prodcom tienen un alcance más amplio que el del producto investigado; ii) el volumen de producción de Prodcom también afectaba a otros indicadores de perjuicio, como la capacidad de producción, la utilización de la capacidad y la productividad, que se calcularon sobre la base del volumen de producción; iii) los volúmenes de producción de la industria de la Unión aumentaron a un ritmo superior al consumo de la Unión durante el período considerado, lo que mostró que la industria de la Unión estaba prosperando y no se vio afectada por las importaciones procedentes de China, lo cual quedó demostrado por los anuncios de nuevos lanzamientos de BEV por parte de productores de la Unión.

(839) Por lo que se refiere a la fiabilidad y exactitud de los datos de Prodcom, la Comisión abordó estas alegaciones en los considerandos 683 a 689 del presente Reglamento, en los que concluyó que los datos de Prodcom eran fiables. Además, la Comisión señaló que la mera comparación entre el aumento de la producción total y el aumento del consumo de la Unión no permitía extraer una conclusión sobre la situación de la industria de la Unión, ya que ignoraba una multitud de otros factores e indicadores, incluida la evolución de las importaciones y exportaciones, las cuotas de mercado y la rentabilidad. Por lo tanto, esta comparación no cuestionaba las conclusiones sobre la situación de la industria de la Unión. Estas conclusiones tampoco quedaban desvirtuadas por el hecho de que los productores de la Unión siguiesen lanzando nuevos modelos de BEV en sus esfuerzos por satisfacer la demanda y competir en el mercado de la Unión, a pesar de los retos a los que se enfrentan ante las importaciones a bajo precio subvencionadas procedentes de China. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(840) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron que la producción de la industria de la Unión aumentó a un ritmo más elevado que el consumo de la Unión, y que la Comisión no explicó a qué se refería con la afirmación del considerando 839 del presente Reglamento según la cual la evaluación de la situación de la industria de la Unión no debe ignorar la evolución de las importaciones y exportaciones, las cuotas de mercado y la rentabilidad, ni qué análisis llevó a cabo a este respecto, ni la manera en que afectó a la cuestión de hecho que nos ocupa.

(841) La Comisión recordó que la situación de la industria de la Unión y la evaluación del perjuicio no podían derivarse únicamente de una comparación de la evolución de la producción y del consumo, sino que debían tener en cuenta la totalidad de los indicadores pertinentes. Estos factores se han analizado detalladamente en la sección 4.5 del Reglamento provisional, que también incluía la conclusión sobre la situación de la industria de la Unión, que no sufrió un perjuicio importante durante el período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(842) Además, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la utilización de la capacidad estimada no era fiable, ya que: i) se basaba únicamente en la información facilitada por los productores de la Unión incluidos en la muestra; ii) se basaba en la extrapolación utilizando la producción total notificada por Prodcom y la utilización de la capacidad calculada para los productores incluidos en la muestra, y dicha extrapolación asumiría que la capacidad de producción y la utilización de la capacidad serían las mismas para todos los productores de la Unión. Las CCCME reiteraron esta alegación tras la comunicación definitiva.

(843) Como se explica en los considerandos 26 a 45 del Reglamento provisional, la muestra de productores de la Unión era representativa de la industria de la Unión. Además, los datos facilitados por estos productores se verificaron durante la investigación. Por lo tanto, la utilización de la capacidad calculada para los productores de la Unión incluidos en la muestra es la estimación más fiable de la utilización media de la capacidad de la industria de la Unión. De ello se deduce que también el cálculo de la capacidad de producción total de la industria de la Unión sobre la base de la producción total de la Unión y de la utilización media de la capacidad proporcionó la estimación más fiable de la capacidad de producción de la Unión. Contrariamente a lo que sugerían la CCCME y las autoridades chinas, esta metodología no asumía que todos los productores de la Unión tuviesen la misma utilización de la capacidad. Con mayor razón, no da por hecho que todos los productores de la Unión tengan la misma capacidad de producción. Por último, la CCCME y las autoridades chinas no presentaron una mejor fuente de datos para la utilización de la capacidad de la industria de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(844) Además, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas cuestionaron la conclusión de la Comisión de que la capacidad de producción de BEV de los productores de la Unión incluidos en la muestra había aumentado por medio de la reasignación de líneas de producción de ICE a BEV, y también cuestionaron que los productores de la Unión tuvieran la capacidad o los incentivos para ampliar esta reasignación con el fin de satisfacer la nueva demanda de BEV. La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que, si las estimaciones de la Comisión sobre la capacidad de producción y la utilización de la capacidad fueran correctas, esto significaría que la industria de la Unión estaba sufriendo un exceso de capacidad y los elevados costes asociados y no tendría ningún incentivo para desplazar más producción de vehículos ICE (que actualmente son más rentables) a BEV, o para seguir importando BEV de China.

(845) El aumento de la capacidad mediante la reasignación de las líneas de producción existentes de vehículos ICE a BEV se ha confirmado en el contexto de las visitas de inspección de la Comisión a los productores de la Unión incluidos en la muestra y a sus instalaciones de producción. La Comisión señaló que esta reasignación no afectaba al volumen y la rentabilidad del negocio de los ICE, ya que se refiere principalmente a capacidad inutilizada, que evoluciona en consonancia con la disminución de la demanda de vehículos ICE. Como consecuencia de ello, el argumento de la CCCME y de las autoridades chinas de que los productores de la Unión carecerían de incentivos para reasignar más líneas de producción de vehículos ICE a BEV queda refutado por los hechos establecidos en la investigación. Además, la existencia de una importante capacidad excedentaria de los productores de la Unión no les impediría importar BEV de China para poder competir con las importaciones subvencionadas procedentes de China. La elevada capacidad excedentaria de la industria de la Unión está en consonancia con la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a los BEV. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(846) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que: i) en el cuadro 4 del Reglamento provisional, la Comisión consultó el sitio web de algunos productores de la Unión no especificados y los datos procedentes de estos, y que no estaba claro cuáles eran los datos en cuestión, cómo se reconciliaron con la metodología explicada en el considerando 1057 del Reglamento provisional y de qué forma la información de esos sitios web contribuyó a la evaluación de la capacidad de producción y la utilización de la capacidad de la industria de la Unión; y ii) se desconocía por qué la Comisión no se basó en los datos relativos a la producción y la capacidad de producción facilitados por los productores de BEV de la Unión en sus formularios de muestreo para calcular la producción total, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad de la Unión (la CCCME también reiteró este punto tras la comunicación definitiva).

(847) La Comisión no pudo especificar los sitios web de los productores de la Unión que utilizó para cotejar los datos de producción correspondientes al período de investigación, ya que ello significaría revelar qué empresas presentaron un formulario de muestreo. Por lo que se refiere al inciso ii), la Comisión señaló que esto significaría revelar el nivel de cooperación de los productores de la Unión en la fase de muestreo, lo que pondría de manifiesto la identidad de las empresas que cooperaron en la investigación y, por tanto, la Comisión infringiría el anonimato concedido a los productores de la Unión, tal como se explica en los considerandos 12 y 13 del Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(848) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que, por lo que respecta a la capacidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra: i) la Comisión no aportó datos que justificaran su afirmación en el considerando 1058 del Reglamento provisional de que algunos productores de la Unión estaban transformando líneas de producción de vehículos ICE en líneas de producción de BEV y, por lo tanto, esas líneas de producción se dedicaban exclusivamente a la producción de BEV; ii) la medida en que los productores estaban transformando la capacidad tampoco era conocida (la CCCME y las autoridades chinas también reiteraron este punto tras la comunicación definitiva); y iii) la Comisión no proporcionó ningún fundamento para su suposición, en el considerando 1060 del Reglamento provisional, de que podría asignarse más capacidad de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV en un futuro próximo, cuando, según la información públicamente disponible, la mayoría de los productores de BEV de la Unión seguirían produciendo ICE, híbridos, etc., potencialmente durante muchos años y más allá de 2035. En particular, la CCCME y las autoridades chinas se refirieron a un informe de Transport & Environment, en el que se afirmaba que la estrategia de los productores de BEV de la Unión consistía en «frenar las ventas de vehículos eléctricos hasta que así lo exija el Reglamento, dando prioridad a los beneficios de los ICE y a los grandes modelos de vehículos eléctricos caros» ([125]).

(849) Por lo que se refiere al inciso i), esta información fue facilitada por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante la inspección *in situ*. Por lo que se refiere al inciso ii), que se refiere a que también se desconocía la medida en que los productores estaban convirtiendo capacidad, como se explica en el considerando 702 del presente Reglamento, el mercado de la Unión estaba en transición de la producción de vehículos ICE a BEV. El objetivo de la investigación son los productores de BEV y no los fabricantes de vehículos ICE y BEV, y la Comisión investigó los BEV y no los vehículos ICE. Por lo que se refiere al inciso iii), como se explica en el considerando 1223 del Reglamento provisional, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631, modificado posteriormente por el Reglamento (UE) 2023/851, la industria de la Unión tiene que aumentar sus ventas de BEV y reducir sus ventas de vehículos ICE en el mercado de la Unión. Esto significa que la producción de BEV aumentará y disminuirá la producción de vehículos ICE para las ventas al mercado de la Unión. De hecho, la industria de la Unión podría seguir produciendo vehículos ICE después de 2035, pero no para la venta en la Unión, solo para las exportaciones, lo que es irrelevante, ya que el principal objetivo de la industria de la Unión es el mercado de la Unión y no terceros países. El extracto citado por la CCCME y las autoridades chinas del informe publicado por Transport & Environment se refiere a una fase de estancamiento entre el cuarto trimestre de 2021 y el cuarto trimestre de 2024. Sin embargo, a partir de 2025 existe una fase de crecimiento desencadenada por el Reglamento (UE) 2019/631, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851, que endureció los objetivos de CO_2 a partir de 2025, tal como se explica en el considerando 1223 del Reglamento provisional.

(850) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la estimación de la Comisión sobre la capacidad de producción de BEV de la industria de la Unión y su conclusión de que los productores de la Unión tienen capacidad suficiente para satisfacer la demanda futura eran incorrectas, ya que no tenían en cuenta las supuestas limitaciones de las materias primas. Para apoyar sus alegaciones, la CCCME y las autoridades chinas citaron informes, comentarios y publicaciones del Tribunal de Cuentas Europeo y de la ACEA. La CCCME y las autoridades chinas también se refirieron a informes relativos a los largos plazos de entrega de los BEV producidos por los productores de la Unión, sugiriendo que los retrasos se deben a tales restricciones.

(851) La Comisión consideró que la CCCME y las autoridades chinas no demostraron que el acceso a las materias primas imponga una restricción significativa y real a la capacidad de producción de BEV de la Unión y señaló que la CCCME y las autoridades chinas ni siquiera han intentado cuantificar dicha restricción. A este respecto, la Comisión recordó que los extractos del informe del Tribunal de Cuentas Europeo a que se refieren la CCCME y las autoridades chinas hacen referencia a la producción de baterías de la UE y no a la producción de BEV, y que la industria de BEV de la Unión no se limita a utilizar baterías producidas en la Unión. Además, los informes de la ACEA y las observaciones de sus representantes sobre las materias primas se refieren a cuestiones de competitividad de costes y no a cuestiones de capacidad de producción. Por otra parte, los aumentos de los plazos de entrega observados en períodos de tiempo limitados y para productores específicos no constituyen pruebas de limitaciones significativas o duraderas para la capacidad de producción de BEV de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

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

(852) Por último, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la evolución de la producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad refutan la conclusión de la Comisión expuesta en el considerando 1102 del Reglamento provisional en relación con el empeoramiento de la situación de la industria de la Unión, en particular durante el período de investigación.

(853) La Comisión recordó que estas conclusiones se extraen de la totalidad de los indicadores de perjuicio, incluidos los que se deterioraron durante el período de investigación, como la rentabilidad, el rendimiento de las inversiones, el flujo de caja y las cuotas de mercado. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(854) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la afirmación de la Comisión de que los productores de la Unión estaban en transición, ya que solo utilizaban la capacidad inutilizada de producción de vehículos ICE para la producción de BEV que no afectaba al volumen de vehículos ICE fabricados, no era exacta.

(855) Esta alegación es objetivamente incorrecta. La Comisión no realizó tal afirmación. De hecho, en el considerando 1058 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que la investigación puso de manifiesto que algunos productores de la Unión estaban transformando las líneas de producción de vehículos ICE en líneas de producción de BEV y, por tanto, dichas líneas de producción se estaban dedicando íntegramente a la producción de BEV, o que fabricaban BEV en sus plantas de montaje junto con vehículos ICE utilizando esencialmente el mismo proceso de producción a fin de aprovechar los activos, procesos y competencias existentes y proporcionar flexibilidad de volumen. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(856) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que el ritmo de conversión de la capacidad de los productores de la Unión era una cuestión de hecho fundamental, y que el hecho de que la Comisión no la evaluara indica que los cálculos de esta sobre la capacidad y la utilización de la capacidad, así como su alegación de transición de los vehículos ICE a los BEV, no se basaban en pruebas, sino en supuestos teóricos. En apoyo de sus argumentos, la CCCME también declaró que los datos posteriores al período de investigación del cuadro 6 del presente Reglamento mostraban que, en el primer y segundo trimestres de 2024, la transición a la electrificación no había aumentado y el porcentaje representado por los BEV en todas las ventas de turismos era muy inferior a la media del 14,6 % durante el período de investigación.

(857) La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no explicaron cómo el hecho de que no se conociera el ritmo de conversión de la producción de vehículos ICE a BEV de los fabricantes de automóviles de la Unión planteaba dudas sobre las conclusiones de la Comisión respecto a la capacidad de producción y la utilización de la capacidad, ni sobre la tesis de que los productores de la Unión estén pasando de la producción ICE a la producción de BEV. Como se explica en el considerando 855 del presente Reglamento, hubo varias maneras en que los productores de la Unión estaban desarrollando capacidad de producción de BEV. Además, la CCCME parecía confundir la transición del mercado de turismos de la Unión de vehículos ICE a BEV que se facilitó en el cuadro 1 del Reglamento provisional y en el cuadro 6 del presente Reglamento, con la transición de los productores de vehículos de la Unión de la producción de vehículos ICE a BEV. La transición del mercado de la Unión no puede cuestionar en modo alguno las conclusiones de la Comisión sobre la producción, la capacidad y la utilización de la capacidad de la industria de la Unión establecidas para el período considerado. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(858) Se confirmaron las conclusiones provisionales establecidas en los considerandos 1055 a 1060 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión del considerando 835 del presente Reglamento.

4.5.2.2. Volumen de ventas y cuota de mercado

(859) Al igual que en el caso de los datos relativos al consumo aparente de la Unión para el período de investigación, tal como se explica en el considerando 711 del presente Reglamento, y los datos sobre el volumen de las importaciones procedentes de China y sus cuotas de mercado basados en las matriculaciones tras la importación, tal como se explica en el considerando 723 del presente Reglamento, para poder divulgar los datos subyacentes a los cálculos respectivos, la Comisión revisó los datos de las ventas de la industria de la Unión y sus cuotas de mercado sobre la base de su consumo aparente y real, utilizando como fuente la AEMA en lugar de S&P Global Mobility, que se utilizó en el cuadro 5 del Reglamento provisional.

Cuadro 5

Volumen de ventas y cuota de mercado

	Período de investigación
Volumen de ventas en el mercado de la Unión (matriculaciones) en unidades	990 289
Índice (2020 = 100)	*261*
Cuota de mercado (de consumo aparente)	59,9 %
Índice (2020 = 100)	*87*
Cuota de mercado (de consumo real – matriculaciones)	65,2 %
Índice (2020 = 100)	*93*

Fuente: AEMA

(860) La Comisión señaló que, al comparar los datos que figuran en el cuadro 5 del Reglamento provisional para el período de investigación, en el que se utilizaba S&P Global Mobility como fuente, con los datos respectivos del cuadro 5 anterior, en el que se utilizaba la AEMA como fuente, había una diferencia muy pequeña para las ventas totales de la industria de la Unión (0,3 %), ningún cambio en la cuota de mercado sobre la base del consumo aparente y una variación de 0,2 puntos porcentuales en la cuota de mercado sobre la base del consumo real.

(861) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que: i) los volúmenes de ventas y las cuotas de mercado de la industria de la Unión debían incluir las autoimportaciones de la industria de la Unión procedentes de China (la VDA también formuló una alegación similar; esta alegación también fue reiterada por la CCCME y las autoridades chinas tras la comunicación definitiva); ii) la Comisión pasó por alto que la industria de la Unión estaba orientada a la exportación y que sus exportaciones aumentaron durante el período considerado, lo que demostraba que la industria de la Unión se centró en el aumento de las exportaciones en lugar de en las ventas internas y la cuota de mercado, y que las importaciones de BEV de marcas chinas y de terceros países solo aumentaron para colmar la brecha (esta alegación también fue reiterada por la CCCME y las autoridades chinas tras la comunicación definitiva); y iii) la Comisión no evaluó ningún posible impacto de la finalización de las subvenciones a la compra de vehículos eléctricos en Estados miembros de la UE como Alemania.

(862) La Comisión explicó en el considerando 165 del Reglamento provisional y en el considerando 833 del presente Reglamento que los indicadores de perjuicio, en particular las ventas y las cuotas de mercado, se basan únicamente en los BEV producidos y vendidos en la Unión por parte de los productores de la Unión, y que, en el caso de las autoimportaciones, la industria de la Unión actúa como comerciante y no como productor. Por lo tanto, la inclusión de las denominadas autoimportaciones en el cálculo de las ventas y las cuotas de mercado de la Unión sería incorrecta. Los efectos de estas importaciones se han evaluado en el considerando 1213 del Reglamento provisional y en los considerandos 1216 y 1223 del presente Reglamento.

(863) Por lo que se refiere a los argumentos relacionados con las exportaciones de la industria de la Unión, la Comisión señaló que las ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión eran significativamente superiores a sus ventas de exportación, lo que demuestra que el mercado de la Unión sigue siendo el mercado más importante para la industria de la Unión. Además, teniendo en cuenta que la industria de la Unión no tenía limitaciones de capacidad, las exportaciones no pudieron haber desempeñado un papel en la disminución de la cuota de la industria de la Unión en el mercado de la Unión.

(864) Por lo que respecta a la finalización de las subvenciones a la compra de BEV, en particular en el caso de Alemania, la Comisión señaló que estas subvenciones no distinguían entre los BEV producidos en la Unión y en otros lugares, y que la finalización surtió efecto después del final del período de investigación. Por lo tanto, es difícil imaginar cómo debería haberlas tenido en cuenta la Comisión en su análisis.

(865) En vista de lo anterior, la Comisión rechazó estas alegaciones.

(866) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la hipótesis de la Comisión de que las importaciones de BEV chinos ponen en peligro la capacidad de los productores de BEV de la Unión para producir y vender más de la producción de la Unión está fuera de lugar porque i) la producción y los volúmenes de ventas de la industria de la Unión sugerían que los productores de BEV de la Unión podían vender lo que producían; ii) el aumento de las exportaciones de la industria de la Unión fue varias veces superior a la pérdida de ventas sufrida debido a la pérdida de cuota de mercado en el mercado de la Unión; iii) los productores de la Unión estaban trasladando la producción a terceros países e importaban BEV de esos terceros países; y iv) en lugar de intentar alcanzar economías de escala, los productores de la Unión redujeron la producción de modelos específicos de BEV y parecían centrarse en los híbridos (refiriéndose al ejemplo de Stellantis, que tiene previsto detener la producción de un BEV y lanzar varios vehículos híbridos nuevos).

(867) Por lo que se refiere al inciso i), la Comisión recordó que, en el considerando 1084 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que la industria de la Unión producía principalmente bajo pedido. Por lo tanto, el hecho de que se venda toda su producción no es pertinente para evaluar la competencia de la industria de la Unión con las importaciones de BEV chinos a bajo precio y subvencionadas.

(868) Por lo que se refiere al inciso ii), la Comisión señaló que la CCCME no indicó qué conclusiones debían extraerse de sus cálculos sobre la relación entre el aumento real de las exportaciones y una disminución teórica de las ventas de la Unión, ni por qué. En cualquier caso, estos cálculos son coherentes con la conclusión de la Comisión de que las tendencias negativas en la situación de la industria de la Unión no se deben a sus resultados de exportación. De hecho, un aumento de las ventas de exportación ayuda a la industria de la Unión a producir más y cubrir una mayor parte de sus costes fijos y, por tanto, a reducir los costes unitarios de producción de los BEV.

(869) Por lo que se refiere al inciso iii), no puede excluirse que los productores de la Unión estén trasladando la producción a China y a otros terceros países, ya que no existe una igualdad de condiciones en el mercado de la Unión.

(870) Por lo que se refiere al inciso iv), la CCCME no aportó pruebas que demostraran que se había producido una reducción sistemática de los modelos de BEV por parte de los productores de la Unión, centrándose en los híbridos, y solo mencionó un ejemplo a este respecto. Sin embargo, aunque esta tesis fuera cierta en general, no podía descartarse que esta decisión se debiera a la competencia desleal a la que se enfrentan los productores de BEV de la Unión procedente de las importaciones de BEV chinos.

(871) En vista de lo anterior, se rechazaron las alegaciones y los argumentos de la CCCME y de las autoridades chinas.

(872) Se confirmaron las conclusiones provisionales establecidas en los considerandos 1061 a 1064 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión del considerando 859 del presente Reglamento.

4.5.2.3. Crecimiento

(873) En ausencia de observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1065 a 1067 del Reglamento provisional.

4.5.2.4. Empleo y productividad

(874) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que los datos facilitados en el Reglamento provisional sobre empleo y productividad no constituyen pruebas positivas, ya que se basan en los datos de los productores de la Unión incluidos en la muestra. La CCCME y las autoridades chinas también declararon que no estaba claro por qué el empleo en la industria de la Unión aumentó más de un 190 % en el período considerado, ya que la industria de la Unión simplemente cambió las líneas de producción de ICE por la producción de BEV y el empleo pareció aumentar en consonancia con la capacidad de producción. Sin embargo, dado que solo se utilizaba el 35 % de la capacidad de producción, no estaba claro por qué la industria de la Unión necesitaba aumentar el empleo de forma tan drástica, ya que dicho aumento del empleo solo daría lugar a costes de producción más elevados y el aumento de la productividad fue mucho menor y no acorde con el de una industria eficiente.

(875) Como se explica en los considerandos 26 a 45 del Reglamento provisional, la muestra de productores de la Unión era una muestra representativa de la industria de la Unión y se verificaron los datos de los productores de la Unión. Por lo tanto, el cálculo del empleo y la productividad de la industria de la Unión sobre la base de estos datos proporciona los datos más fiables para estos indicadores. La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no presentaron datos más exactos a este respecto.

(876) Por lo que se refiere al aumento del empleo, la Comisión señaló, como se explica en el considerando 1070 del Reglamento provisional, que el empleo siguió en líneas generales la tendencia de la producción. Además, la Comisión recordó que el alcance de los datos de empleo facilitados abarca únicamente las actividades relacionadas con los BEV de los productores de la Unión, y que estos datos no incluyen al personal empleado por estos productores en otras actividades, como la producción de vehículos ICE. En vista de ello, tal como se explica en el considerando 1071 del Reglamento provisional, el aumento del empleo de la industria de la Unión de BEV puede explicarse fácilmente por la reasignación del personal existente de la producción de vehículos ICE a la producción de BEV. La Comisión también señaló que la CCCME y las autoridades chinas no especificaron cuánto empleo debería tener una industria eficiente. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(877) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la explicación aportada por la Comisión en el considerando 875 del presente Reglamento en relación con la elevada tasa de aumento del empleo en la industria de la Unión era inadecuada, ya que los datos no tenían sentido desde el punto de vista económico, era poco probable que fueran representativos de la industria de la Unión y no cumplían la obligación de realizar un examen objetivo de pruebas manifiestas, que no era un ejercicio de marcado de casillas.

(878) La CCCME y las autoridades chinas no explicaron por qué, en su opinión, los datos sobre empleo no tenían sentido desde el punto de vista económico. Como se explica en el considerando 876 del presente Reglamento, el empleo siguió en líneas generales la tendencia de la producción. La CCCME tampoco explicó por qué era poco probable que los datos fueran representativos de la industria de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(879) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1068 a 1072 del Reglamento provisional.

4.5.2.5. Magnitud del importe de las subvenciones y recuperación con respecto a prácticas de subvención anteriores

(880) En ausencia de observaciones, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1073 a 1074 del Reglamento provisional.

4.5.3. *Indicadores microeconómicos*

4.5.3.1. Precios y factores que inciden en los precios

(881) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los datos facilitados en el Reglamento provisional sobre los precios y los factores que afectan a los precios no constituyen pruebas positivas, ya que: i) la muestra de la Unión no era objetiva; y ii) la Comisión no realizó un análisis sobre la base de segmentos.

(882) La alegación relativa a la representatividad de la muestra de la industria de la Unión ya se examinó en los considerandos 26 a 45 del Reglamento provisional, mientras que el argumento de la segmentación también se ha examinado y rechazado en el considerando 749 del presente Reglamento.

(883) La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que los BEV chinos no podían tener repercusiones en los precios de la industria de la Unión, ya que dichos precios estaban aumentando paralelamente al aumento de las importaciones procedentes de China, que eran principalmente autoimportaciones y que iban acompañados de un aumento de su volumen de ventas.

(884) Como se explica en el considerando 1076 del Reglamento provisional, el aumento de los precios de la industria de la Unión se vio afectado por los cambios en la combinación de modelos vendidos por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado, especialmente teniendo en cuenta que el mercado de la Unión está realizando una transición gradual de los vehículos ICE a los BEV y que se lanzaron y vendieron nuevos modelos a lo largo del período considerado. Además, contrariamente a lo que sugieren la CCCME y las autoridades chinas, el hecho de que las importaciones procedentes de China y los precios de la Unión aumentaran durante el mismo período no implicaba que esas importaciones no tuvieran repercusiones en los precios. Esto se debe a que, a causa de las importaciones subvencionadas procedentes de China, que subcotizaron significativamente los precios de la industria de la Unión, la industria de la Unión no pudo fijar precios a los clientes a niveles rentables, como se explica en el considerando 1100 del Reglamento provisional. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(885) La CCCME y las autoridades chinas cuestionaron la afirmación de la Comisión en el Reglamento provisional de que, por lo general, los aumentos de precios dan lugar a una reducción de las cantidades de ventas.

(886) La Comisión señaló que la afirmación se limitaba a reflejar un principio básico de la teoría económica, conocido como ley de la demanda, que está respaldado por numerosas pruebas empíricas. La Comisión señaló además que, si bien existían excepciones a esta ley ([126]), estas no afectarían a la gran mayoría de los BEV vendidos en el mercado de la Unión. Además, la Comisión aclaró que el supuesto inherente a esta ley era que todos los demás factores relevantes se mantenían sin cambios (principio *ceteris paribus*), en particular la demanda de los clientes. En el caso del mercado de BEV de la Unión, era evidente que durante el período considerado se había producido un aumento considerable de la demanda de BEV, lo que permitió que los precios y las cantidades aumentaran simultáneamente. Esto no cuestionaba el principio básico según el cual, en un momento dado, y en igualdad de condiciones, un aumento de los precios conduciría a una disminución de las cantidades de ventas. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(887) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión explicó el aumento de los precios de venta del 38 % durante el período considerado por el cambio en la gama de productos y un principio de teoría económica que contradecía las pruebas registradas, ya que i) la Comisión recopiló datos sobre los NCP o la gama de productos de los productores de la Unión incluidos en la muestra únicamente para el período de investigación y no había pruebas de que recopilara o tuviera esos datos detallados relativos a la gama de productos para el período 2020-2022, y ii) incluso suponiendo que existiera una diferencia en la gama de modelos vendida, el aumento absoluto de los precios de venta unitarios no podía pasarse por alto y era de 1 699 EUR/unidad más alto que el aumento del coste medio de producción durante el mismo período y no invalidaba el hecho de que para los diferentes modelos vendidos, los productores de la Unión pudieron aumentar los precios y volúmenes de venta. Además, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el principio básico de la teoría económica al que se refería la Comisión no se aplicaba en la configuración de los hechos relativos al período de investigación en este caso, ya que era perfectamente posible, e incluso muy probable, que el principio *ceteris paribus* se vulnerara durante ese período. La CCCME declaró además que, si entre el primer año y el siguiente aumentara la demanda, el cambio en el equilibrio se produciría a lo largo de la curva de la oferta, no de la curva de la demanda, y un aumento del precio podría coincidir perfectamente con un aumento de la cantidad vendida.

(888) La Comisión no tuvo que recopilar datos sobre los NCP ni sobre la gama de productos de los productores de la Unión incluidos en la muestra para concluir que, durante el período 2020-2022, la industria de la Unión comercializó nuevos modelos de BEV, ya que dicha información estaba a disposición del público, como se indica en la nota a pie de página 431 del Reglamento provisional. Además, el hecho de que, durante el período considerado, el precio de venta medio ponderado por unidad aumentara ligeramente más que el coste unitario medio ponderado (el 5 % en comparación con el precio de venta o el 4 % en comparación con los costes unitarios de producción), no invalida el hecho de que la industria de la Unión registrara pérdidas significativas y sus pérdidas financieras empezaran a aumentar en el período de investigación. Además, la Comisión también señaló que, en sus observaciones tras la comunicación definitiva, la CCCME no parecía cuestionar que la ley de la demanda sea aplicable en general, es decir, que los aumentos de los precios suelen dar lugar a disminuciones de las cantidades, en consonancia con lo declarado por la Comisión en el Reglamento provisional. Asimismo, la CCCME parece estar de acuerdo en que el aumento simultáneo de los precios y las cantidades observado durante el período considerado no se produjo porque los precios no tuvieran ningún efecto en las cantidades, sino porque otros factores, y en particular un impulso de la demanda, tuvieron un efecto opuesto aún mayor. Esto no invalida en modo alguno la relación entre precios y cantidades descrita por la ley de la demanda. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(889) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no había facilitado la base y la metodología con arreglo a las cuales se habían asignado los costes a la producción de BEV y que no había realizado ninguna evaluación de la racionalidad de los costes y de los demás factores que afectan a los precios.

(890) En el considerando 1077 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el coste de producción era el coste total de producción de los BEV vendidos, incluidos los componentes y las materias primas, otros costes de fabricación y los gastos de venta, generales y administrativos (VGA), incluidos los gastos de investigación y desarrollo (I+D). Cuando hubo que asignar determinados costes a los BEV, en las instrucciones facilitadas en el cuestionario publicado para los productores de la Unión se pedía a los productores de la Unión que asignaran costes comunes a diferentes tipos de productos (en particular a productos distintos del producto investigado) utilizando la metodología utilizada normalmente por su sistema contable, y que justificaran cualquier desviación de dicho principio. Así pues, se rechazó la alegación.

([126]) Como «bienes de Veblen» y «bienes de Giffen».

(891) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron asimismo que había discordancias en los datos de los costes laborales facilitados en el Reglamento provisional y los costes laborales facilitados en la versión consolidada pública de las respuestas al cuestionario de los productores de la Unión.

(892) La Comisión señaló que no había identificado ninguna discordancia y que, al parecer, la CCCME y las autoridades chinas confundieron la tendencia del coste laboral medio recogida en el cuadro 8 del Reglamento provisional con la tendencia del coste laboral total (que aumenta mucho más rápidamente debido al aumento del número de empleados) recogida en la versión consolidada pública de las respuestas al cuestionario. Así pues, se rechazó la alegación.

(893) Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión debería haber ajustado a la baja los costes de la industria de la Unión para tener en cuenta los elevados costes debidos al hecho de que los productores de la Unión incluidos en la muestra se encontraban en transición. La CCCME y las autoridades chinas también adujeron que la Comisión había reconocido en el Reglamento provisional que los costes fijos de la industria de la Unión son elevados y alegaron que estos elevados costes debían atribuirse a la decisión consciente de la industria de la Unión de centrarse en los modelos de BEV de gama alta y de lujo, a diferencia de los productores exportadores chinos.

(894) Como se explica en el considerando 702 del presente Reglamento, el mercado de la Unión estaba realizando la transición de la producción de vehículos ICE a BEV y, a efectos de la presente investigación, los productores de la Unión son productores de BEV y no de todo tipo de vehículos. Además, la Comisión observó que, en igualdad de condiciones, las empresas que cambian entre productos que tienen importantes similitudes en cuanto a componentes y procesos de producción disfrutarían generalmente de ventajas en términos de costes en la producción del nuevo producto frente a las empresas «Greenfield», que empiezan desde cero. Por ejemplo, la industria de la Unión pudo utilizar sus instalaciones de producción existentes para vehículos ICE. Por lo que se refiere a la observación de que el Reglamento provisional califica los costes fijos de la industria de la Unión como elevados, y de que estos elevados costes deben atribuirse a la decisión consciente de la industria de la Unión de centrarse en los automóviles de gama alta y de lujo, la Comisión formuló varias observaciones. En primer lugar, la observación tergiversó el considerando 1078 del Reglamento provisional, que se limitaba a señalar que la industria de los BEV, al igual que todas las industrias pesadas de todo el mundo, tiene unos costes fijos elevados. Esta afirmación no se refiere específicamente a la industria de los BEV de la Unión y, ciertamente, no se compara con la industria de los BEV de terceros países, en particular China. En segundo lugar, contrariamente a lo que sugieren estas partes, suele ser la producción de productos del mercado de consumo masivo la que conlleva costes fijos relativamente elevados (plantas más grandes, más equipos, etc.), mientras que los productos de lujo suelen fabricarse con costes fijos relativamente limitados y costes variables elevados (p. ej., debido a materiales caros o a mano de obra intensiva y altamente capacitada). En cualquier caso, la afirmación de que la industria de la Unión se centró en los BEV de gama alta y de lujo se ve rebatida por el elevado nivel de correspondencia entre las ventas de la industria de la Unión y las importaciones chinas (véanse los considerandos 1044 a 1048 del Reglamento provisional). Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(895) Además, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión: i) no evaluó las repercusiones de los costes de las materias primas en los precios y la capacidad de los productores de la Unión para repercutir estos costes en los consumidores; ii) no tuvo en cuenta los elevados costes fijos de la industria de la Unión debidos al exceso de capacidad y al elevado empleo (esta alegación también fue reiterada por la CCCME y las autoridades chinas tras la comunicación definitiva); y iii) no tuvo en cuenta los efectos de la competencia intersectorial en los precios (esta alegación también fue reiterada por la CCCME tras la comunicación definitiva). A este respecto, la CCCME y las autoridades chinas añadieron que la Comisión no había aportado ninguna prueba de su declaración de que la competencia era fuerte y leal.

(896) La Comisión señaló que no existe ningún requisito, ni en el Reglamento de base ni en el Acuerdo SMC, de evaluar o cuantificar detalladamente de los efectos de los diferentes factores que afectan a los precios. Estos factores, en particular los costes de las materias primas (que normalmente son costes variables) y los costes fijos, se identificaron y analizaron debidamente en los considerandos 1077 a 1080 del Reglamento provisional. Por lo que respecta a la supuesta falta de consideración de la competencia entre productores de la Unión, como se explica en el considerando 773 del presente Reglamento, la Comisión considera que, aunque dicha competencia es fuerte, se trata de una competencia leal que se ha desarrollado en beneficio de los consumidores de la Unión. La investigación no reveló ninguna prueba contraria a ello. Se recuerda que las importaciones subvencionadas procedentes de China subcotizaron los precios de la industria de la Unión en al menos un 12,7 % durante el período de investigación. En cambio, las importaciones subvencionadas han penetrado en el mercado de la Unión aprovechando las elevadas subvenciones proporcionadas por las autoridades chinas. Además, la Comisión recordó

que las importaciones de BEV procedentes de China y otros países no pueden considerarse parte de la competencia de la industria dentro de la Unión, incluso cuando estas importaciones las realizan grupos de productores de la Unión. También cabe señalar que los costes de las materias primas y la competencia entre productores de la Unión se han abordado en el apartado relativo a la causalidad en los considerandos 1206 y 1224 a 1225 del presente Reglamento, respectivamente. El supuesto exceso de capacidad de la industria de la Unión se abordó en el considerando 845 del presente Reglamento. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(897) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que i) la industria de la Unión se enfrentaba a elevados costes de los insumos y la Comisión no había aportado pruebas para refutarlo y ii) el intento de la Comisión de alegar que los costes fijos de la industria de la Unión no eran elevados carecía de pruebas, estaba en conflicto con otras conclusiones de la investigación y cuestiona toda la teoría de la transición de la Comisión.

(898) Contrariamente a lo que sugerían la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión no alegó que los costes de producción de la industria de la Unión, y en concreto los costes de los insumos y los costes fijos, no fueran elevados. De hecho, en el considerando 1078 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que la industria de los BEV es una industria con alta proporción de capital y con elevados costes fijos. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(899) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones provisionales expuestas en los considerandos 1075 a 1080 del Reglamento provisional.

4.5.3.2. Costes laborales

(900) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que i) no estaba claro cómo se asignaban los costes laborales al coste de producción de los BEV y reiteraron su alegación expuesta en el considerando 890 del presente Reglamento, y que ii) la Comisión no explicó en el Reglamento provisional por qué los costes laborales aumentaron en el período considerado de forma más elevada que las tasas de inflación en la Unión y más que la tasa de incremento de los salarios en la Unión.

(901) Por lo que se refiere a la asignación de los costes laborales a los BEV, la Comisión recordó que, en el cuestionario para los productores de la Unión, se pide a los productores de la Unión que comuniquen el coste total de la mano de obra que pueda identificarse o asociarse con el producto investigado. Además, si los productores de la Unión tienen que asignar costes comunes a diferentes tipos de productos (en particular productos distintos del producto investigado), se les pide que utilicen la metodología utilizada normalmente por su sistema contable y que justifiquen cualquier desviación de dicho principio. En el asunto que nos ocupa, algunos costes laborales se han asignado a los BEV sobre la base del volumen de producción. Por otro lado, la alegación expuesta en el considerando 890 del presente Reglamento ha sido debatida y rechazada en el considerando 891 del presente Reglamento.

(902) Por lo que se refiere a la alegación sobre el aumento de los costes laborales indicado en el Reglamento provisional, la Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas compararon el aumento de los costes laborales durante un período de tres años de la industria de la Unión con la tasa de inflación de año en año en la zona del euro o el aumento de los costes laborales de año en año, lo cual no era correcto. Esta comparación debía hacerse con la tasa de crecimiento anual compuesta ([127]) durante el período considerado, que fue de aproximadamente del 8 %, lo que no estaba en discordancia con la evolución de los costes laborales generales en la Unión, teniendo en cuenta que, como se explica en el informe citado por la CCCME y las autoridades chinas, esta evolución mostró variaciones significativas entre sectores y países, donde algunos países alcanzaron en el segundo trimestre de 2023 niveles de crecimiento nominal de los salarios del 13 al 19 %. Por lo tanto, la Comisión consideró que, contrariamente a las alegaciones de la CCCME y las autoridades chinas, no se cuestionaba la fiabilidad de los datos sobre costes laborales facilitados en el Reglamento provisional.

(903) En vista de lo anterior, la Comisión rechazó estas alegaciones.

([127]) La tasa de crecimiento anual compuesta es la tasa media de crecimiento anual a lo largo de un período superior a un año.

(904) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión podía criticarlas por haber malinterpretado los costes laborales, pero la cuestión de hecho subyacente era que los costes laborales aumentaron un 24 % durante el período considerado, con un aumento del 13 % entre 2022 y el período de investigación, y estos elevados aumentos no podían justificarse por las tasas de crecimiento anual compuesto señaladas por la Comisión. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que, según Eurostat, la tasa de crecimiento anual compuesto de los costes laborales de la industria manufacturera en la Unión fue del 3 %, inferior al 8 % señalado por la Comisión.

(905) La Comisión no criticó a la CCCME y a las autoridades chinas por haber malinterpretado los costes laborales, sino que se limitó a señalar el error cometido por ambas en respuesta a su alegación expuesta en el considerando 891 del presente Reglamento. Además, la Comisión señaló que la tasa de crecimiento anual compuesto del sector manufacturero en la Unión fue del 4,3 % durante el período considerado ([128]), en lugar del 3 %, como alegan la CCCME y las autoridades chinas. Además, la Comisión señaló que la industria de los BEV es una nueva industria impulsada por la innovación y la tecnología y, por lo tanto, requiere mano de obra con mayores cualificaciones, lo que implica un coste más elevado, en comparación con la industria media del sector manufacturero, incluidos, por ejemplo, el acero y los productos químicos. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(906) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones provisionales expuestas en los considerandos 1081 y 1082 del Reglamento provisional.

4.5.3.3. Existencias

(907) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, tal y como señaló la Comisión en el considerando 1085 del Reglamento provisional, las existencias aumentaron como consecuencia del aumento de la producción, lo que confirmaba que las importaciones de BEV procedentes de China no eran la razón principal del aumento.

(908) La Comisión no cuestionó el hecho de que, como se expone en el considerando 1085 del Reglamento provisional, las existencias al cierre de los productores de la Unión incluidos en la muestra aumentaron un 239 % a lo largo del período considerado, lo que refleja el aumento de la producción durante este período.

(909) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1083 a 1085 del Reglamento provisional.

4.5.3.4. Rentabilidad, flujo de caja, inversiones, rendimiento de las inversiones y capacidad para reunir capital

(910) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron sus afirmaciones de que el Reglamento provisional no explicaba cómo se asignaban los costes a los BEV y si se habían realizado ajustes, y alegaron que esto impedía a las partes interesadas realizar observaciones sobre la fiabilidad de los datos de rentabilidad.

(911) La cuestión de la asignación de costes a los BEV y la necesidad de ajustes se abordan en los considerandos 886 y 901 del presente Reglamento.

(912) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que las conclusiones de la Comisión sobre la rentabilidad negativa de la industria de la Unión se contradecían con la información pública del mercado y los informes citados y con declaraciones realizadas por Stellantis, BMW, Renault y SEAT (incorrectamente atribuidas a Renault).

(913) La Comisión señaló, en primer lugar, que los productores de la Unión incluidos en la muestra forman parte de grandes grupos de empresas e informan de sus resultados financieros consolidados a nivel de grupo, con un ámbito geográfico y una definición de producto muy amplios. Por lo tanto, la rentabilidad de estos grupos no es la misma que la de los productores de la Unión incluidos en la muestra. En segundo lugar, la Comisión señaló que las diferentes partes de los informes financieros y del mercado de algunos productores de la Unión utilizados por la CCCME y las autoridades chinas a este respecto no hacían referencia a la rentabilidad de los BEV en la Unión. Por lo tanto, la CCCME y las autoridades chinas malinterpretaron estos informes, y se rechazó la alegación.

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

(914) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, al desestimar sus argumentos en el considerando 913 del presente Reglamento, la Comisión cambió de empresas a grupos de productores y probablemente incluyó en la muestra a las entidades con bajo rendimiento de los grupos de productores de BEV de la Unión afectados.

(915) Estas alegaciones carecen de fundamento. Contrariamente a lo que alegaron la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión no cambió de empresas a grupos de productores. La Comisión se limitó a afirmar que el artículo de prensa al que se refieren la CCCME y las autoridades chinas hablaba de la rentabilidad a nivel de grupo y no se limitaba a los BEV, mientras que el muestreo se hizo a nivel de las entidades productoras y solo abarcaba la rentabilidad de los BEV. Además, en lo que respecta a la alegación de que la Comisión incluyó en la muestra a las entidades con bajo rendimiento de la Unión, dicha alegación es meramente especulativa. Se recuerda que la investigación se inició *ex officio* y que, en el documento de inicio, la Comisión disponía de información muy limitada sobre la rentabilidad de la industria de los BEV. Además, la Comisión ni siquiera solicitó información sobre el margen de beneficio en el formulario de muestreo para los productores de la Unión. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(916) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que las importaciones chinas no eran la razón principal de las pérdidas financieras sufridas por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado, ya que: i) la industria de la Unión registraba pérdidas incluso al principio del período considerado, cuando las importaciones de BEV procedentes de China y, en particular, las importaciones de BEV de marca china eran insignificantes; ii) las pérdidas de la industria de los BEV de la Unión disminuyeron un 52 % durante el período considerado; y iii) la tendencia de la rentabilidad de la industria de la Unión evolucionó en una dirección contraria a la tendencia de las importaciones de BEV chinos, que aumentaron durante el período considerado.

(917) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explica en el considerando 1088 del Reglamento provisional, la industria de la Unión efectivamente registró pérdidas a lo largo del período considerado, y dichas pérdidas disminuyeron globalmente durante ese período. Sin embargo, las pérdidas sufridas por la industria de la Unión empezaron a aumentar en el período de investigación, cuando pudieron observarse los volúmenes más elevados de importaciones chinas y la mayor caída de la cuota de mercado de la industria de la Unión, como se explica en el considerando 1102 del Reglamento provisional. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(918) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, tras la comunicación provisional, argumentaron que la industria de la Unión registraba pérdidas incluso al principio del período considerado, cuando las importaciones de BEV procedentes de China y, en particular, las importaciones de BEV de marca china eran insignificantes, y que la Comisión no estaba de acuerdo con esta alegación.

(919) Esta alegación es objetivamente incorrecta. La Comisión no estaba en desacuerdo con el hecho de que la industria de la Unión registrara pérdidas en 2020, cuando la cuota de mercado de las importaciones procedentes de China era del 3,9 % sobre la base del consumo aparente de la Unión o del 3,5 % sobre la base del consumo real de la Unión. De hecho, como se indica en el considerando 916 del presente Reglamento, en realidad la CCCME alegó que las importaciones chinas no tenían fuerza explicativa para las pérdidas financieras sufridas por los productores de la Unión incluidos en la muestra durante el período considerado. La Comisión no estuvo de acuerdo con esta alegación, como se explica en el considerando 917 del presente Reglamento.

(920) Además, tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el análisis anual de la Comisión no tuvo en cuenta varios factores clave que demostraron que no había correlación entre el aumento de las pérdidas financieras de la industria de la Unión en el período de investigación y la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos, y que contradecía las demás conclusiones de la Comisión y los datos trimestrales del período de investigación facilitados por la Comisión. Los hechos alegados en los que la CCCME y las autoridades chinas basaron sus alegaciones incluían i) el hecho de que las importaciones de BEV chinos solo aumentaron marginalmente entre 2022 y el período de investigación (alrededor del 1 %), y que de la cuota de mercado del 22,8 % de las importaciones de BEV chinos, dos tercios correspondían a autoimportaciones de la industria de la Unión; ii) el hecho de que la mayor caída de la cuota de mercado de la industria de la Unión no se produjo en el período de investigación, sino en 2021, y entre 2020 y 2021, la industria de la Unión redujo las pérdidas un 51 %, a pesar de la mayor pérdida de cuota de mercado en ese período (del 70,4 al 66,5 %); iii) el hecho de que una comparación de los datos trimestrales de las importaciones de BEV chinos y las ventas de la

industria de la Unión contradijera aún más la afirmación de la Comisión y mostrara que no había correlación entre las cuotas de mercado de las ventas de BEV de los productores chinos y de la Unión (en particular, en el primer y segundo trimestres de 2023, los productores de BEV de la Unión tuvieron una cuota de mercado más elevada, del 65,6 y el 66,5 %, respectivamente, y pudieron aumentarla en comparación con su cuota de mercado media de 2022 que fue del 65 %, a pesar de que en el primer trimestre de 2023 la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos fue del 24,5 %, es decir, por encima de su media de 2022, y en el tercer trimestre de 2023 ([129]), la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos cayó al 22 % y alcanzó su media de 2022, pero en el tercer trimestre de 2023 la industria de la Unión también perdió cuota de mercado, que se situó en el 64,6 %); iv) el hecho de que los datos trimestrales del período de investigación relativos a la cuota de mercado de las importaciones chinas, la cuota de mercado de la industria de la Unión, la rentabilidad de la industria de la Unión y los costes de la industria de la Unión mostraran que la auténtica razón de la caída de la rentabilidad fue el aumento de los costes, y v) la determinación de la Comisión de que el aumento de las pérdidas financieras en el período de investigación se produjo cuando las importaciones de BEV chinos tenían la mayor cuota de mercado se contradecía con la afirmación de la Comisión en el considerando 961 del presente Reglamento sobre el tiempo transcurrido entre el pedido y la entrega.

(921) En cuanto al inciso i), la Comisión señaló que tanto la cuantificación de la CCCME y las autoridades chinas (1 %), así como su calificación («marginal») del aumento de las importaciones procedentes de China entre 2020 y el período de investigación, eran manifiestamente incorrectas. Como puede verse en el cuadro 2a del Reglamento provisional, las importaciones de BEV chinos aumentaron de 256 712 unidades a 412 425 unidades, es decir, un aumento del 61 %, lo cual es significativo.

(922) En cuanto al inciso ii), la Comisión confirmó que, sobre la base del consumo aparente, la mayor disminución de la cuota de mercado de la industria de la Unión de un año a otro se produjo entre 2022 y el período de investigación, del 64,3 al 59,9 % (cuadro 5 del Reglamento provisional). Sin embargo, en el considerando 1102 del Reglamento provisional, la Comisión no utilizó el mismo argumento, es decir, la caída de la cuota de mercado de un año a otro. El argumento fue que, en el período de investigación, la cuota de mercado de la industria de la Unión fue la más baja del período considerado.

(923) En cuanto al inciso iii), si bien la correlación negativa entre la cuota de mercado trimestral de la industria de la Unión y la cuota de mercado trimestral de las importaciones chinas basada en el consumo real no es clara, la correlación negativa respectiva basada en el consumo aparente es muy clara ([130]).

(924) Por lo que se refiere a los incisos iv) y v), como se explica en el considerando 961 del presente Reglamento, existía un lapso de seis meses entre el pedido del cliente y la entrega del BEV a este y, por lo tanto, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 no era directamente el resultado de la presión sobre los precios ejercida por los BEV chinos subvencionados vendidos en el mercado de la Unión en el último trimestre de 2023, sino con anterioridad a esa fecha. Además, como se explica en el considerando 975 del presente Reglamento, las mayores pérdidas fueron registradas por la industria de la Unión en el tercer trimestre de 2023 (20,5 %) y estaban correlacionadas con la cuota de mercado de las importaciones chinas en el primer trimestre de 2023, cuando la cuota de mercado de las importaciones chinas aumentó hasta el 24,5 %. Por lo tanto, no estaba claro a qué contradicción se refería la CCCME. Además, por lo que se refiere al aumento de los costes y la caída de la rentabilidad de la industria de la Unión, la Comisión explicó en el considerando 1078 del Reglamento provisional las razones de las variaciones de los costes. Además, dado que la industria de la Unión es una industria con alta proporción de capital, el coste unitario de producción trimestral también se ve influido por el volumen de producción: cuanto mayor sea el volumen de producción, más bajos serán los costes unitarios de producción, siempre que el resto de factores permanezcan inalterados. Además, como se explica en el considerando 1003 del Reglamento provisional, la industria de la Unión trabaja principalmente a partir de pedidos y, por lo tanto, el volumen de producción está correlacionado con el volumen de pedidos. Si la industria de la Unión no tiene suficientes pedidos debido a la competencia desleal de las importaciones subvencionadas y a bajo precio procedentes de China, el volumen de producción disminuye y el coste unitario de producción aumenta (siempre que el resto de factores permanezcan inalterados).

([129]) En la alegación se especificaba 2024, pero la Comisión consideró que se trataba de un error material, ya que el tercer trimestre de 2024 no estaba cubierto por la investigación.

([130]) El coeficiente de correlación es una medida de la fuerza y la dirección de la relación de dos variables y puede oscilar entre + 1 (correlación positiva perfecta, es decir, las dos variables se mueven perfectamente en la misma dirección) y – 1 (correlación negativa perfecta, es decir, las dos variables se mueven perfectamente en dirección opuesta). El coeficiente de correlación entre la cuota de mercado trimestral de la industria de la Unión y la cuota de mercado trimestral de las importaciones chinas basada en el consumo aparente es de – 0,78, lo que sugiere una fuerte correlación negativa, es decir, cuando aumenta la cuota de mercado de la Unión, la cuota de mercado china disminuye.

(925) Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(926) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión afirmó en el Reglamento provisional que la rentabilidad de la industria de la Unión se vio obstaculizada por la creciente cuota de mercado de las importaciones chinas de BEV en el período de investigación, pero no tuvo en cuenta que las inversiones, la capacidad de producción y los costes de producción de la industria de la Unión fueron los más elevados durante el período de investigación.

(927) Esta alegación es objetivamente incorrecta. En primer lugar, las inversiones no fueron las más elevadas durante el período de investigación, sino en 2020. En segundo lugar, en el considerando 1102 del Reglamento provisional, la Comisión afirmó efectivamente que la rentabilidad de la industria de la Unión se vio obstaculizada por la creciente cuota de mercado de las importaciones chinas de BEV en el período de investigación. Sin embargo, la Comisión llegó a esta conclusión sobre la base de la evaluación del perjuicio en su totalidad, tal como se explica claramente en los considerandos 1095 a 1102 del Reglamento provisional.

(928) La CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en el considerando 1078 del Reglamento provisional, la Comisión reconoció que las pérdidas financieras sufridas por los productores de la Unión incluidos en la muestra se debían al aumento de los costes de las baterías y otros componentes, a los elevados costes de la electricidad y a que el exceso de capacidad dio lugar a un aumento de los costes de producción.

(929) Esta alegación es objetivamente incorrecta. En el considerando 1078 del Reglamento provisional, la Comisión explicó los componentes de los costes que aumentaron y los que redujeron los costes de producción para la industria de la Unión. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(930) La CCCME y las autoridades chinas alegaron que las inversiones realizadas y las futuras inversiones a las que se ha comprometido la industria de la Unión eran un signo claro de una industria segura, saludable y en auge, algo muy diferente a una industria que sufría una amenaza de perjuicio.

(931) En un mercado con productos altamente complejos, una tecnología en rápida evolución y una competencia feroz (en particular debido a las importaciones subvencionadas), mantener un nivel adecuado de inversión es una cuestión de supervivencia. Por lo tanto, durante el período considerado, los productores de la Unión no tuvieron otra opción que invertir para mantener su posición en el mercado. Sin embargo, estas inversiones cesarán en el futuro debido a las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios subcotizados que se venden en el mercado de la Unión. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(932) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la afirmación de la Comisión que figura en el considerando 931 del presente Reglamento de que las inversiones cesarán en el futuro debido a las importaciones subvencionadas procedentes de China era puramente especulativa y fue refutada por una serie de anuncios e informes de junio y julio de 2024 relativos a nuevas inversiones de BMW (nuevas fábricas de baterías), Renault (nueva producción de Twingo), Volkswagen (producción de baterías en asociación con QuantumScape e inversión en empresa en participación con Rivian) y Stellantis (producción de baterías con CATL).

(933) La Comisión señaló que una industria que siga sin ser rentable tendrá que dejar de invertir en última instancia y que esta tesis no puede considerarse controvertida ni especulativa. Como ha mostrado la investigación, el rápido aumento de las importaciones chinas limitó a la industria de BEV de la Unión en su camino hacia la rentabilidad. Además, la Comisión señaló que tres de los cinco anuncios e informes facilitados por la CCCME se refieren a baterías, en lugar de a la producción de BEV. El único anuncio relativo a la producción de BEV de la Unión es el relacionado con la producción del nuevo Twingo. La producción de este BEV se realizará en una fábrica existente (Novo Mesto en Eslovenia), que ya es propiedad de Renault y ya está en funcionamiento, y que ha producido modelos eléctricos de Twingo y modelos convencionales de Twingo y Clio. Por lo tanto, es probable que la producción solo requiera una inversión adicional. El anuncio de Volkswagen sobre la producción de baterías basadas en la tecnología de QuantumScape ya ha quedado obsoleto por un nuevo anuncio sobre el importante recorte de la parte de esta inversión correspondiente a la UE ([131]). Por lo que se refiere a su anuncio de una

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

empresa en participación con Rivian, no hay indicación de que se refiera a la producción de BEV en la Unión. De hecho, los recientes informes de mercado se refieren a los planes de Volkswagen de cerrar una serie de instalaciones de producción históricas en Alemania, «ya que intenta racionalizar el gasto para sobrevivir a la transición hacia los vehículos eléctricos» ([132]). Por último, es muy revelador que el principal tema del informe sobre la asociación de Stellantis con CATL es el hecho de que ACC, el productor de baterías propiedad de Stellantis y Mercedes, «ha interrumpido el trabajo en fábricas de Alemania e Italia» ([133]). Como antecedentes y explicación de esta pausa, el informe menciona que «los fabricantes europeos están sometidos a la presión del aumento de las exportaciones de las empresas chinas». En vista de lo anterior, la Comisión consideró que estos anuncios e informes no solo no refutan, sino que confirman sus conclusiones sobre la desaceleración y, si se permite que continúe la competencia desleal de los BEV chinos subvencionados, se materializará el cese de las inversiones de la industria de BEV de la Unión en última instancia.

(934) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas adujeron que era lógico que el rendimiento de las inversiones fuera negativo, ya que lleva un tiempo que las inversiones sean rentables. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que i) el rendimiento de las inversiones también fue negativo al principio del período considerado (y en mucha mayor medida en comparación con el final del período de investigación); y ii) la tendencia general de mejora de este factor durante el período considerado demostraba que los BEV de marca china no estaban afectando al crecimiento de la industria de la Unión y no eran la razón principal de la situación supuestamente en deterioro de la industria de BEV de la Unión.

(935) La Comisión señaló que, en 2020, que era el punto de partida del período considerado, la rentabilidad y el rendimiento de las inversiones fueron excepcionalmente bajos, ya que la industria de la Unión se encontraba en sus primeras fases de desarrollo, cuando la transición del mercado de la Unión era de solo el 5,4 %, como se explica en el cuadro 1 del Reglamento provisional. La mejora general de algunos indicadores durante el período considerado se debe en gran medida a este punto de partida muy bajo utilizado en la comparación. La Comisión también recordó que, como se explica en el considerando 1102 del Reglamento provisional, el gran aumento de las importaciones chinas se produjo hacia el final del período considerado, al mismo tiempo que estos indicadores dejaron de mejorar y empezaron a mostrar deterioro, denotando una clara relación causal. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(936) La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no evaluó debidamente en el Reglamento provisional la capacidad de la industria de la Unión para reunir capital, y que dicha evaluación no era objetiva y contradice otras conclusiones del Reglamento provisional. En particular, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que, aparte del hecho de que las pérdidas durante el período considerado disminuyeron, la capacidad de la industria de la Unión para reunir capital seguía siendo elevada y la industria de la Unión siguió invirtiendo en la producción de BEV, como se explica en los considerandos 1091 y 1092 del Reglamento provisional.

(937) En primer lugar, como se explica en el considerando 930 del presente Reglamento, en un mercado con productos altamente complejos, con una tecnología en rápida evolución y con una competencia feroz (en particular debido a las importaciones subvencionadas), es fundamental mantener un nivel adecuado de inversión. Por lo tanto, durante el período considerado, los productores de la Unión no tuvieron otra opción que invertir para mantener su posición en el mercado y continuar con su proceso hacia la electrificación total. En segundo lugar, como se explica en el considerando 1094 del Reglamento provisional, los productores de la Unión pudieron recaudar los fondos necesarios para estas inversiones a partir de los beneficios obtenidos por sus grupos matrices, y que procedían de otras actividades, en particular el sector de los vehículos ICE. En tercer lugar, la Comisión recordó que su conclusión sobre la capacidad de la industria de la Unión para reunir capital se refería al futuro, y no al período considerado, como se indica en el considerando 1094 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(938) Por consiguiente, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1086 a 1094 del Reglamento provisional.

([132]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-warns-possible-plant-closures-germany-2024-09-02/.
([133]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.

4.5.4. *Evolución en el período de investigación y en el período posterior a la investigación*

(939) La Comisión prosiguió su análisis prospectivo tras la imposición de las medidas provisionales, mediante la recogida de datos para el cuarto trimestre de 2023 (T4 2023) y el primer trimestre de 2024 (T1 2024) sobre las importaciones (volumen y precios) de BEV procedentes de China y su cuota de mercado («datos posteriores al período de investigación»). La Comisión también envió preguntas adicionales a los productores de la Unión incluidos en la muestra para obtener datos del último trimestre de 2023 (T4 2023) y el primer trimestre de 2024 (T1 2024). No se disponía de datos completos para el primer trimestre de 2024.

Consumo e importaciones procedentes de China

(940) Como se explica en el cuadro 2a del Reglamento provisional, las importaciones procedentes del país afectado y su cuota de mercado aumentaron significativamente de 21 243 a 412 425 unidades y del 3,9 al 25,0 %, respectivamente, entre 2020 y el período de investigación. Además, como se explica en el cuadro 2b del Reglamento provisional, las importaciones procedentes del país afectado basadas en el número de matriculaciones también aumentaron significativamente, de 18 934 a 346 345 unidades y del 3,5 al 22,8 %, respectivamente, entre 2020 y el período de investigación.

(941) La Comisión recopiló datos de importación posteriores al período de investigación correspondientes al cuarto trimestre de 2023 y al primer trimestre de 2024. La Comisión también utilizó datos para el segundo trimestre de 2024 (T2 2024) cuando estuvieron disponibles. Los datos trimestrales para el período de investigación también se muestran a continuación, a fin de examinar más de cerca este período y dar contexto a los datos posteriores al período de investigación.

(942) A continuación, se presenta una visión trimestral del consumo de la Unión para el período de investigación y dos trimestres posteriores al período de investigación:

Cuadro 6

Consumo de la Unión (unidades)

	Período de investigación				Posterior al PI		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Consumo aparente de la Unión	425 259	373 488	433 276	420 084	432 023	359 881	NA
Índice	*100*	*88*	*102*	*99*	*102*	*85*	*NA*
Consumo real de la Unión (matriculaciones de BEV) ([134])	406 890	320 987	382 599	408 606	426 429	332 999	379 638
Índice	*100*	*79*	*94*	*100*	*105*	*82*	*93*
BEV matriculados como % de todas las matriculaciones de turismos	16,5	12,1	13,7	16,3	16,4	12,0	13,0

Fuente: ACEA, AEMA, S&P Movilidad global y datos aduaneros de los Estados miembros

([134]) https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf.
https://www.acea.auto/files/20230419_PRPC_2303-FINAL.pdf.
https://www.acea.auto/files/20230719_PRPC_2306-FINAL.pdf.
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf.
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_March_2024.pdf.
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_June_2024.pdf.
Cabe señalar que los datos comunicados por la ACEA difieren ligeramente de una fuente a otra.

(943) El consumo aparente de la Unión fluctuó en los seis trimestres analizados. El consumo aparente en el cuarto trimestre de 2023 fue ligeramente superior a la media trimestral del período de investigación (413 027 unidades) y posteriormente disminuyó un 15 % en comparación con el primer trimestre del período de investigación (cuarto trimestre de 2022).

(944) El consumo real también fluctuó en los siete trimestres analizados. A excepción del T1 2024, el consumo aparente en el T4 2023 y en el T2 2024 fue superior a la media trimestral del período de investigación (379 771 unidades).

(945) Sobre la base de los datos trimestrales, la Comisión señaló que parece existir una pauta característica en los datos tanto del consumo aparente como del consumo real que es coherente en los trimestres respectivos del período de investigación y posteriores al período de investigación. El cuadro 6 muestra que tanto el consumo aparente como el consumo real son los más bajos del primer trimestre del año y, a continuación, aumentan constantemente en los trimestres posteriores. Además, el consumo en el primer trimestre del año es inferior al consumo del último trimestre del año anterior.

(946) A continuación, se presenta una visión trimestral de las importaciones en la Unión procedentes del país afectado sobre la base de los datos aduaneros de los Estados miembros:

Cuadro 7a

Volumen de importación en unidades y cuota de mercado

	Período de investigación				Posterior al PI	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Volumen de importaciones procedentes del país afectado (unidades)	109 065	98 423	116 115	88 822	109 711	93 751
Índice	*100*	*90*	*106*	*81*	*101*	*86*
Cuota de mercado	25,6 %	26,4 %	26,8 %	21,1 %	25,4 %	26,1 %
Índice	*100*	*103*	*104*	*82*	*99*	*102*

Fuente: datos aduaneros de los Estados miembros

(947) Trimestralmente, como se muestra en el cuadro 7a del presente Reglamento, el volumen de importaciones procedentes de China fluctuó durante el período de investigación. Dado que la investigación se inició el 4 de octubre de 2023 y que los buques que transportan BEV procedentes de China necesitan entre cuatro y seis semanas para llegar a la Unión, no se observó una disminución clara de las importaciones procedentes de China en el último trimestre de 2023 como resultado del inicio de la investigación. Se produjo una disminución del volumen de importaciones en el primer trimestre de 2024. Sin embargo, como al parecer el volumen de importaciones procedentes de China en el primer trimestre del año era, en general, inferior al del último trimestre de 2023 (véanse el T1 2023 y T4 2023 en comparación con el T4 2022 y T4 2023, respectivamente), la disminución del volumen de importaciones en el primer trimestre de 2024 podría haber sido solo temporal. También se recordó que, durante el período comprendido entre noviembre de 2023 y marzo de 2024, los huzíes atacaron varios buques en el mar Rojo ([135]), lo que repercutió en el volumen de importaciones procedentes de China a la Unión. Además, el volumen de importaciones procedentes de China en el cuarto trimestre de 2023 fue superior a la media trimestral del período de investigación (103 106 unidades), mientras que en el primer trimestre de 2024 fue inferior y siguió siendo significativo en términos absolutos.

(948) La cuota de mercado de las importaciones procedentes de China también fluctuó trimestralmente. Sin embargo, las cuotas de mercado de las importaciones chinas siguieron siendo elevadas en los dos trimestres posteriores al período de investigación, y fueron superiores a la cuota de mercado total en el período de investigación, que fue del 25,0 % según el considerando 722 del presente Reglamento.

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

(949) A continuación, se presenta una visión trimestral de las importaciones en la Unión procedentes del país afectado sobre la base del número de matriculaciones:

Cuadro 7b

Volumen de importación en unidades y cuota de mercado

	Período de investigación				Posterior al PI		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Matriculaciones tras la importación del país afectado (unidades)	92 597	78 749	84 695	89 847	108 198	83 567	103 348
Índice	*100*	*85*	*91*	*97*	*117*	*90*	*112*
Cuota de mercado	22,8 %	24,5 %	22,1 %	22,0 %	25,4 %	25,1 %	27,2 %
Índice	*100*	*108*	*97*	*97*	*111*	*110*	*120*

Fuente: AEMA y S&P Global Mobility

(950) Las matriculaciones tras la importación desde China también fluctuaron en términos de cifras absolutas y cuota de mercado. En el cuarto trimestre de 2023 y en el segundo trimestre de 2024, el volumen de las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones fue superior al volumen medio trimestral de las importaciones en el período de investigación (86 472 unidades), mientras que las matriculaciones posteriores a las importaciones procedentes de China fueron inferiores en el primer trimestre de 2024 en comparación con el volumen medio trimestral de las importaciones en el período de investigación.

(951) La cuota de mercado en los tres trimestres posteriores al período de investigación fue superior a la cuota de mercado en cualquiera de los trimestres del período de investigación y a la cuota de mercado total en el período de investigación (22,6 %, como se indica en el cuadro 2 del presente Reglamento), llegando a alcanzar el 27,2 % en el segundo trimestre de 2024. Además, al comparar las cuotas de mercado en el mismo trimestre de años diferentes, puede observarse que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones aumenta de forma constante (por ejemplo, la cuota de mercado en el T4 2023 aumentó en comparación con el T4 2022 del 22,8 al 25,4 %, la cuota de mercado en el T1 2024 aumentó en comparación con el T1 2023 del 24,5 al 25,1 % y la cuota de mercado en el T2 2024 aumentó en comparación con el T2 2023 del 22,1 al 27,2 %).

(952) Por lo tanto, estaba claro que tanto las importaciones procedentes de China como las matriculaciones continuaron a un ritmo sólido, a pesar del inicio de esta investigación antisubvenciones el 4 de octubre de 2023.

(953) Las cantidades importadas en el T4 2023 y en el T1 2024 fueron superiores a las matriculaciones, lo que demuestra que las existencias en la Unión indicadas en el considerando 1017 del Reglamento provisional han aumentado.

(954) A continuación, se presenta una visión trimestral de los precios de las importaciones en la Unión procedentes del país afectado sobre la base de los datos aduaneros de los Estados miembros:

Cuadro 8

Precios de importación (EUR/unidad)

	Período de investigación				Posterior al PI	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
China	26 345	25 869	24 770	23 887	24 144	24 150
Índice	*100*	*98*	*94*	*91*	*92*	*92*

Fuente: datos aduaneros de los Estados miembros

(955) El precio CIF de las importaciones procedentes de China cayó un 8 % durante los cuatro trimestres del período de investigación y se mantuvo a este nivel reducido en el período posterior al período de investigación. Como se menciona en el Reglamento provisional, debe prestarse atención al examinar esta tendencia, ya que podría verse influida por los cambios en la combinación de modelos importados.

Volumen de ventas y cuota de mercado de la industria de la Unión

(956) En el cuadro 9 se presenta una visión trimestral del volumen de ventas de la industria de la Unión en el mercado de la Unión. Estos datos se determinaron sobre la base de las matriculaciones comunicadas por la AEMA para el período de investigación y por S&P Global Mobility ([136]) para los datos posteriores al período de investigación.

(957) Con arreglo a estos datos, el volumen de ventas y la cuota de mercado de la industria de la Unión evolucionaron de la manera siguiente durante el período considerado:

Cuadro 9

Volumen de ventas y cuota de mercado

	Período de investigación				Posterior al PI		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Volumen de ventas en el mercado de la Unión (matriculaciones) en unidades	261 190	210 605	254 490	264 004	261 472	214 734	242 075
Índice	*100*	*81*	*97*	*101*	*100*	*82*	*93*
Cuota de mercado (de consumo aparente)	61,4 %	56,4 %	58,7 %	62,8 %	60,5 %	59,7 %	NA
Índice	*100*	*92*	*96*	*102*	*99*	*97*	*NA*
Cuota de mercado (de consumo real – matriculaciones)	64,2 %	65,6 %	66,5 %	64,6 %	61,3 %	64,5 %	63,8 %
Índice	*100*	*102*	*101*	*97*	*94*	*105*	*99*

Fuente: AEMA y S&P Global Mobility

(958) Por lo que se refiere al consumo aparente, la cuota de mercado de la industria de la Unión disminuyó 2,3 puntos porcentuales en el cuarto trimestre de 2023 en comparación con el último trimestre del período de investigación (tercer trimestre de 2023) y siguió disminuyendo en el primer trimestre de 2024, alcanzando el 59,7 %. Al comparar las cuotas de mercado de la industria de la Unión sobre la base del consumo aparente en el mismo trimestre de diferentes años, puede observarse que, en el cuarto trimestre de 2023, la cuota de mercado de la industria de la Unión disminuyó hasta el 60,5 % desde el 61,4 % del cuarto trimestre de 2022 y luego aumentó en el primer trimestre de 2023 desde el 56,4 % hasta el 59,7 % en el primer trimestre de 2024. El aumento de la cuota de mercado de la industria de la Unión en el primer trimestre de 2024 en comparación con el primer trimestre de 2023 debe considerarse en correlación con la disminución temporal de las importaciones procedentes de China, como se explica en el considerando 947 del presente Reglamento.

([136]) Los datos de S&P Global Mobility están protegidos por derechos de autor, por lo que no pueden divulgarse en detalle. No obstante, las partes interesadas pueden adquirir dichos datos.

(959) Por lo que se refiere al consumo real, la cuota de mercado de la industria de la Unión fluctuó en los tres trimestres posteriores al período de investigación; primero disminuyó un 3,3 % en el cuarto trimestre de 2023 en comparación con el último trimestre del período de investigación (tercer trimestre de 2023), después aumentó en el primer trimestre de 2024 hasta un nivel similar al del último trimestre del período de investigación y volvió a descender hasta el 63,8 % en el segundo trimestre de 2024. Al comparar las cuotas de mercado de la industria de la Unión sobre la base del consumo real en el mismo trimestre de años diferentes, puede observarse una disminución constante (por ejemplo, en el cuarto trimestre de 2023, la cuota de mercado de la industria de la Unión disminuyó en comparación con el cuarto trimestre de 2022, del 64,2 al 61,3 %, en el primer trimestre de 2023 en comparación con el primer trimestre de 2024 también disminuyó del 65,6 al 64,5 %, y del segundo trimestre de 2023 al segundo trimestre de 2024 también disminuyó del 66,5 al 63,8 %).

Coste unitario de producción, precio de venta unitario y rentabilidad de la industria de la Unión

(960) Como se indica en el considerando 939 del presente Reglamento, la Comisión también envió preguntas adicionales a los productores de la Unión incluidos en la muestra para obtener datos correspondientes al último trimestre de 2023 y al primer trimestre de 2024. Los datos trimestrales para el período de investigación también se muestran a continuación para examinar más de cerca este período y dar contexto a los datos posteriores al período de investigación. Estos indicadores microeconómicos se presentan como media ponderada de los cuatro productores de la Unión incluidos en la muestra.

Cuadro 10

Industria de la Unión durante y después del período de investigación

	Período de investigación				Posterior al PI	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Precio de venta unitario medio en el mercado de la Unión (EUR/unidad)	33 322	33 214	34 151	33 488	32 588	30 818
Índice	*100*	*100*	*102*	*100*	*98*	*92*
Coste unitario de producción (EUR/unidad)	38 612	34 452	39 269	43 564	36 176	35 574
Índice	*100*	*89*	*102*	*113*	*94*	*92*
Rentabilidad de las ventas en la Unión a clientes no vinculados (% del volumen de ventas)	– 11,6 %	– 2,5 %	– 9,7 %	– 20,5 %	– 13,1 %	– 10,8 %
Índice	*100*	*22*	*84*	*178*	*113*	*93*

(961) La rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 fue inferior a la rentabilidad media de la industria de la Unión durante el período de investigación, que fue del – 10,8 %, como se muestra en el cuadro 10 del Reglamento provisional. Además, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 y en el primer trimestre de 2024, aunque mostró una mejora en comparación con el último trimestre de 2023, fue muy inferior a la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2022 y en el primer trimestre de 2023, respectivamente. Esto mostraba que la situación de la industria de la Unión seguía deteriorándose y estaba claramente amenazada por la afluencia masiva de importaciones chinas subvencionadas, que siguieron provocando una presión significativa sobre los precios en el mercado de la Unión. Además, cabe señalar que, dado que la industria de la Unión trabaja bajo pedido y tarda alrededor de seis meses en entregar un BEV al consumidor y registrar efectivamente la venta en los registros contables de la industria de la Unión, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 no era directamente el resultado de la presión sobre los precios ejercida por los BEV chinos subvencionados vendidos en el mercado de la Unión en el último trimestre de 2023, sino con anterioridad a esa fecha. Este importante nivel de pérdidas sufridas por la industria de la Unión durante un período tan prolongado pone en grave peligro la posibilidad de mantener el nivel de inversión necesario y, en última instancia, alcanzar el nivel adecuado de rentabilidad necesario para tener un modelo de negocio sostenible.

(962) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en los cuadros 6, 7b y 9, la fuente de datos para el período de investigación era la AEMA, pero que, en el período posterior a la investigación, la fuente de datos era S&P Global Mobility y, por lo tanto, los datos trimestrales del período de investigación y del período posterior a la investigación no se basaban en una fuente y un conjunto de datos coherentes, sino en diferentes conjuntos de datos, y la Comisión no explicó cómo podían yuxtaponerse las dos metodologías y fuentes de notificación de datos diferentes como tal.

(963) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. En el considerando 128 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que S&P Global Mobility era una publicación de pago y, por lo tanto, estaba sujeta a derechos de autor, por lo que la Comisión no pudo divulgar datos detallados de ella. Además, la AEMA solo pondrá a disposición del público los datos del primer y segundo trimestres de 2024 a mediados de 2025 (de la misma manera que los datos de 2023 se hicieron públicos a mediados de 2024), una vez concluida la presente investigación. Por otra parte, en los cuadros 1 y 2 del presente Reglamento, la Comisión sustituyó la fuente de datos de S&P Global Mobility por la AEMA para el período de investigación una vez que los respectivos datos de la AEMA se pusieron a disposición del público, como se explica en los considerandos 712 y 723 del presente Reglamento, y mostró que no había ninguna diferencia significativa entre las dos fuentes para los mismos datos (véanse los considerandos 713 y 724 del presente Reglamento). Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(964) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión i) debería haber recopilado datos posteriores al período de investigación también de los productores exportadores (como el volumen de ventas, los precios de venta, la gama de productos y las existencias, la producción nacional china, las ventas nacionales, las exportaciones de terceros países y otros datos en la evaluación de la amenaza de perjuicio), ii) debería haber evaluado el lapso de tiempo entre la importación y la matriculación de las importaciones de BEV chinos, iii) no dio ninguna relevancia a las autoimportaciones continuadas de la industria de la Unión posteriores al período de investigación, iv) no evaluó las exportaciones de la industria de la Unión posteriores al período de investigación, v) no tuvo en cuenta los cambios normativos posteriores al período de investigación y su impacto en las ventas de la industria de la Unión, aunque estos podrían haber afectado a las ventas de BEV producidos en la Unión, como la retirada de las subvenciones públicas en Alemania, que tuvo un efecto negativo en las ventas de la industria de la Unión, vi) la Comisión no calculó el margen de subcotización posterior al período de investigación, aunque los modelos vendidos por los productores de BEV de la Unión y los productores exportadores chinos evolucionan constantemente. Además, la CCCME seleccionó varios artículos de prensa sobre Renault, Volkswagen y BMW y puso de relieve declaraciones concretas de estos artículos y, a continuación, alegó que la conclusión de la Comisión de que la industria de la Unión se vio afectada negativamente por las importaciones de BEV chinos, especialmente al final del período de investigación, estaba desconectada de los hechos anteriores y de sus propias conclusiones intermedias y se basaba en meras afirmaciones y no en un examen objetivo de las pruebas positivas, como exigen los artículos 15.1 y 15.4 del Acuerdo SMC.

(965) El objetivo de la evaluación de los datos posteriores al período de investigación no es ampliar dicho período y llevar a cabo el mismo análisis complejo que el realizado para este. No existe tal requisito legal. De hecho, tal compromiso es prácticamente imposible, ya que la Comisión dispone de cuatro meses entre la imposición de medidas provisionales y la imposición de medidas definitivas, de los cuales gran parte está cubierto por procedimientos de toma de decisiones, incluidas las autorizaciones de los Estados miembros. De hecho, la Comisión evalúa los datos posteriores al período de investigación en un caso de amenaza de perjuicio, cuya evaluación es prospectiva y debe demostrar que el perjuicio importante es inminente, para ver si la situación de la industria de la Unión empezó a mejorar o si el perjuicio empezó a materializarse y, por tanto, percibir las medidas provisionales. Así pues, a este respecto, la Comisión pidió a la industria de la Unión que presentara información sobre los datos posteriores al período de investigación de algunos indicadores clave, como los precios, los costes y la rentabilidad. Asimismo, la Comisión recopiló información sobre el volumen de las importaciones procedentes de los Estados miembros y adquirió datos para el registro de las importaciones si estos no estaban a disposición del público. No existe ningún requisito legal para que la Comisión establezca después del período de investigación la contención de los precios, la subcotización de estos y un vínculo entre las importaciones subvencionadas y a bajo precio procedentes de China y la amenaza de perjuicio. Además, no es necesario volver a evaluar la amenaza de perjuicio después del período de investigación. En su lugar, los datos posteriores al período de investigación se utilizan para confirmar las conclusiones sobre la amenaza de perjuicio en este caso.

(966) Además, la Comisión presentó el desglose de las importaciones chinas de BEV posteriores al período de investigación en el cuadro 13 del presente Reglamento y concluyó en el considerando 997 que la cuota de mercado de todas las demás importaciones chinas había aumentado significativamente en el segundo trimestre de 2024, alcanzando el 14,1 %. Esto estaba en consonancia con las conclusiones expuestas en el considerando 1138 del Reglamento provisional, según las cuales era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado en el futuro próximo, principalmente de las marcas chinas. Además, como se explica en el considerando 961 del presente Reglamento, las pérdidas financieras de la industria de la Unión no disminuyeron después del período de investigación.

(967) Por lo que se refiere a los artículos de prensa destacados por la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión señaló que, si bien la CCCME seleccionó algunas declaraciones que mostraban un aumento de la actividad relativa a los BEV para algunos productores de la Unión, ignoró convenientemente las partes que indicaban una situación financiera menos favorable para otros productores de la Unión. Por ejemplo, en un artículo destacado por la CCCME, aunque no estaba claro a qué mercado se refería la evaluación, se mencionaba que las ventas de BEV de BMW habían aumentado en el primer semestre de 2024, pero, al mismo tiempo, se mencionaba que BMW era la «única marca que había aumentado significativamente las entregas de baterías eléctricas, ya que Mercedes-Benz y Porsche tenían dificultades para hacer frente a la baja demanda» ([137]) y que «Mercedes-Benz vendió aproximadamente la mitad de los coches eléctricos de batería que el año anterior, 93 400, lo que supone una caída del 17 %». Por lo que se refiere a Volkswagen, la CCCME destacó un artículo que indicaba que «en el primer semestre del año, el Grupo Volkswagen pudo igualar el nivel de entregas del año anterior en un entorno de mercado difícil. La base para ello es nuestra posición firme y continuada en Europa Occidental». Sin embargo, a principios de septiembre de 2024, Volkswagen anunció la posibilidad de cerrar fábricas en Alemania «en un contexto de creciente competencia de los fabricantes chinos de vehículos eléctricos». El artículo de prensa también hacía referencia a una declaración del director ejecutivo de Volkswagen en la que afirmaba que «la industria automovilística europea se encuentra en una situación muy exigente y grave», que «el entorno económico se ha vuelto aún más duro y hay nuevos competidores entrando en el mercado europeo» y que «BYD representa una amenaza creciente para sus negocios en Europa» ([138]). Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(968) La CCCME y las autoridades chinas argumentaron que la alegación relativa a la presión sobre los precios en trimestres anteriores por parte de las importaciones de BEV chinos era una presunción y no estaba basada en hechos, ya que la Comisión no calculó la subcotización o la contención de los precios por trimestre durante el período de investigación.

(969) La Comisión no estaba obligada a calcular la subcotización de precios por trimestre en el período de investigación ni a establecer la contención de los precios trimestralmente, y la CCCME y las autoridades chinas no explicaron cuál era la base jurídica para una supuesta obligación. Así pues, se rechazó la alegación.

(970) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la Comisión no solicitó los datos de la industria de la Unión para el segundo trimestre de 2024, aunque utilizó dichos datos para el registro de las importaciones y, por lo tanto, la evaluación de la Comisión posterior al período de investigación no fue objetiva.

(971) La Comisión envió la solicitud de datos posteriores al período de investigación a los productores de la Unión incluidos en la muestra el día de la comunicación de las conclusiones provisionales (es decir, el 4 de julio de 2024) y pidió a los productores de la Unión que presentaran los datos respectivos a más tardar el 22 de julio de 2024 ([139]). Los datos del segundo trimestre de 2024 no estaban fijados en las cuentas de los productores de la Unión en esa fecha y, por lo tanto, la Comisión no pudo solicitarlos a los productores de la Unión. En cualquier caso, los datos de seis meses permitieron a la Comisión llevar a cabo una evaluación posterior al período de investigación. Los Estados miembros tenían las mismas limitaciones de disponibilidad de datos que los productores de la Unión incluidos en la muestra. Por otra parte, dado que la Comisión adquirió los datos de S&P Global Mobility y estos se entregaron a tiempo, la Comisión pudo utilizarlos. Así pues, se rechazó la alegación.

(972) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la afirmación de la Comisión que figura en el considerando 953 del presente Reglamento según la cual el hecho de que las cantidades importadas en el cuarto trimestre de 2023 y en el primer trimestre de 2024 fueran superiores a las matriculaciones del mismo período es indicativo de un aumento de las existencias era incorrecta, ya que la diferencia entre las importaciones y las matriculaciones en ese período era mínima.

(973) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. La diferencia entre el volumen de importaciones y de matriculaciones fue de 1 513 BEV en el último trimestre de 2023 y de 10 184 en el primer trimestre de 2024. Estos volúmenes deben añadirse a las existencias al final del período de investigación que eran de 66 000 BEV, como se explica en el considerando 1017 del Reglamento provisional. Esto muestra que las existencias han aumentado después del período de investigación y alcanzaron 78 327 BEV, un aumento del 19 % después del período de investigación en comparación con el final del mismo. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

([137]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slump-electric-car-demand-hits-mercedes-sales-q2-2024-07-10/.
([138]) https://edition.cnn.com/2024/09/02/investing/volkswagen-factory-closure-germany/index.html.
([139]) t24.005473.

(974) La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que, a raíz de la declaración de la Comisión en el considerando 961 del presente Reglamento de que, dado que la industria de la Unión trabajaba bajo pedido y tardaba alrededor de seis meses en entregar los BEV al consumidor y registrar efectivamente la venta en los registros contables de la industria de la Unión, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 no era consecuencia directa de la presión sobre los precios ejercida por los BEV chinos subvencionados vendidos en el mercado de la Unión en el último trimestre de 2023, sino con anterioridad a esa fecha, lo que, a su vez, significaba que i) las importaciones de BEV chinos en el segundo trimestre de 2023, con una cuota de mercado del 22,1 %, habrían afectado a la rentabilidad de la industria de la Unión en el tercer trimestre de 2023, dando como resultado una disminución hasta el – 20,5 %; ii) en el tercer trimestre de 2023, la cuota de mercado las importaciones de BEV chinos alcanzó el 25,4 %, pero en el primer trimestre de 2024 las pérdidas de la industria de la Unión se redujeron del – 20,5 al – 13,1 %; iii) en el segundo trimestre de 2023, la industria de la Unión redujo sus pérdidas hasta el – 2,5 %, a pesar del hecho de que las importaciones de BEV chinos tuvieron una cuota de mercado del 22,8 % en el primer trimestre de 2023. Por lo tanto, la CCCME alegó que esto cuestionaba y refutaba la hipótesis de la Comisión de la correlación entre el aumento del mercado chino y la disminución de la cuota de mercado de la industria de la Unión, que dio lugar a mayores pérdidas.

(975) Esta alegación incluye varios errores de hecho. En cuanto al inciso i), contrariamente a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas, el lapso de seis meses mencionado por la Comisión en el considerando 961 del presente Reglamento significaba que las importaciones de BEV chinos en el segundo trimestre de 2023, con una cuota de mercado del 22,1 %, habrían afectado a la rentabilidad de la industria de la Unión en el cuarto trimestre de 2023 y no en el tercer trimestre de 2023, dando como resultado una disminución de su pérdida financiera hasta el – 13,1 %. Además, en lo que respecta al inciso ii), en el tercer trimestre de 2023, la cuota de mercado de las importaciones chinas no era del 25,4 %, como sugirió la CCCME, sino del 22,0 % y el lapso de seis meses significaba que la cuota de mercado china en el tercer trimestre de 2023 se correlacionaba con la rentabilidad de la industria de la Unión en el primer trimestre de 2024. En cuanto al inciso iii), las pérdidas de la industria de la Unión del 2,5 % no se registraron en el segundo trimestre de 2023, como sugirió la CCCME, sino en el primer trimestre de 2023, y la cuota de mercado de las importaciones chinas en el primer trimestre de 2023 no fue del 22,8 %, sino del 24,5 %. De hecho, las mayores pérdidas fueron registradas por la industria de la Unión en el tercer trimestre de 2023 (20,5 %) y esto se correlaciona con la cuota de mercado de las importaciones chinas en el primer trimestre de 2023, cuando la cuota de mercado de las importaciones chinas aumentó hasta el 24,5 %. Por lo tanto, la alegación se rechazó por ser objetivamente errónea.

(976) Tras la comunicación definitiva adicional, las autoridades chinas alegaron que los datos del primer trimestre de 2024 afirmaban que las importaciones de BEV chinos no eran la razón principal de la situación de la industria de la Unión y no amenazan con causar un perjuicio en el futuro. En particular, las autoridades chinas alegaron que, al igual que los datos para el período de investigación, los datos del primer trimestre de 2024 confirmaron la ausencia de competencia y correlación entre las importaciones de BEV chinos, por una parte, y las ventas y la rentabilidad de los productores de la Unión, así como la situación económica, por otra, ya que i) las pérdidas de la industria de la Unión disminuyeron en el primer trimestre de 2024 en comparación con el tercer y cuarto trimestres de 2023. Las autoridades chinas alegaron además que los productores de la Unión podrían conseguir esta reducción de las pérdidas a pesar de que, después del período de investigación, la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos aumentó, alcanzando algo más del 25 %. Así pues, con independencia de que se aplicara o no la teoría del lapso de tiempo de la Comisión, los datos muestran que, en el cuarto trimestre de 2023, las pérdidas de la industria de la Unión se redujeron al – 13,1 %, desde el – 20,5 % en el tercer trimestre de 2023, a pesar de que las importaciones de BEV chinos aumentaron su cuota de mercado del 22 % en el tercer trimestre de 2023 al 25,4 % en el cuarto trimestre del mismo año. Del mismo modo, en el primer trimestre de 2024, las pérdidas de la industria de la Unión se redujeron al – 10,8 %, a pesar de que las importaciones de BEV chinos mantuvieron la cuota de mercado del 25 % en ese trimestre; ii) en el primer trimestre de 2024, las pérdidas de la industria de la Unión a) fueron inferiores a las del inicio del período de investigación, y b) estuvieron exactamente al mismo nivel que en el período de investigación, es decir, el – 10,8 %, a pesar de que las importaciones de BEV chinos tenían una cuota de mercado superior en el primer trimestre de 2024 que al inicio del período de investigación (+ 2,3 puntos porcentuales) y en el período de investigación en su conjunto (+ 3,1 puntos porcentuales). Así pues, los datos posteriores al período de investigación considerados con los datos del período de investigación refutaron la determinación de la Comisión de que la transición de la industria de la Unión de los vehículos ICE a los BEV empezó a verse obstaculizada y su rentabilidad deteriorada en el período de investigación, cuando se observaron «los mayores volúmenes de importaciones chinas y la mayor caída de la cuota de mercado de la industria de la Unión». Además, los datos posteriores al período de investigación indicaban que las pérdidas de la industria de la Unión en el tercer trimestre de 2023 fueron anómalas y probablemente se vieron afectadas por factores específicos relacionados con los costes en determinados productores de la Unión de la muestra, pero la Comisión no investigó esta cuestión. Además, como es evidente, tras el máximo alcanzado en el tercer trimestre de 2023, la industria de la Unión ha reducido con éxito las pérdidas.

(977) La Comisión se mostró en desacuerdo con estas alegaciones. En primer lugar, aunque las pérdidas financieras de la industria de la Unión disminuyeron en el primer trimestre de 2024 en comparación con el cuarto trimestre de 2023 (al – 10,8 %, frente al – 13,1 %), como se explica en el considerando 961 del presente Reglamento, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 fue inferior a la rentabilidad media de esta durante el período de investigación, que fue del – 10,8 %, como se muestra en el cuadro 10 del Reglamento provisional. Además, la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2023 y en el primer trimestre de 2024, aunque mostró una mejora en comparación con el último trimestre de 2023, fue muy inferior a la rentabilidad de la industria de la Unión en el último trimestre de 2022 y en el primer trimestre de 2023, respectivamente. Cabe señalar que, como se explica en el considerando 945 del presente Reglamento, al igual que en el caso del consumo tanto aparente como real, sobre la base de los datos trimestrales, parecía haber un patrón particular en los datos que es uniforme en los trimestres respectivos del período de investigación y del período posterior a este (la rentabilidad de la industria de la Unión en general mejora en el primer trimestre del año en comparación con el último trimestre del año anterior).

(978) En segundo lugar, por lo que se refiere a la correlación entre las pérdidas financieras de la industria de la Unión y la cuota de mercado de las importaciones chinas, como se explica en el considerando 961 del presente Reglamento, existe un lapso de seis meses entre la fecha del pedido del BEV y la entrega de este y, por lo tanto, contrariamente a la correlación sugerida por las autoridades chinas en el considerando 976 del presente Reglamento, las pérdidas financieras de la industria de la Unión posteriores al período de investigación se correlacionaban con las cuotas de mercado chinas en el segundo y tercer trimestres de 2023 (es decir, las pérdidas financieras de la industria de la Unión disminuyeron en el primer trimestre de 2024 en comparación con el cuarto trimestre de 2023 hasta el – 10,8 % desde el – 13,1 %, cuando la cuota de mercado de las importaciones chinas disminuyó del 22,1 al 22,0 % sobre la base del consumo real del segundo al tercer trimestre de 2023).

(979) En tercer lugar, las pérdidas financieras de la industria de la Unión en el tercer trimestre de 2023 no fueron anómalas, como sugirieron las autoridades chinas. Estas pérdidas significativas estaban correlacionadas con la cuota de mercado de las importaciones chinas en el primer trimestre de 2023, que fue muy elevada (24,5 % sobre la base del consumo real). Contrariamente a la alegación de las autoridades chinas, la Comisión investigó y verificó estos datos, ya que su fuente es la respuesta al cuestionario de los productores de la Unión incluidos en la muestra, y la Comisión llevó a cabo visitas de inspección a estos, como se explica en el considerando 80 del Reglamento provisional. Además, efectivamente, en el cuarto trimestre de 2023, las pérdidas financieras de la industria de la Unión se redujeron al – 13,1 %, desde el – 20,5 % en el tercer trimestre de 2023, como también lo hizo la cuota de mercado de las importaciones chinas basada en el consumo real del 24,5 % en el primer trimestre de 2023 al 22,1 % en el segundo trimestre de 2023.

(980) Además, las autoridades chinas alegaron que los datos de costes, precios y rentabilidad de la industria de la Unión en el primer trimestre de 2024 corroboraron los puntos reiterados por ellas de que i) un factor clave que afecta negativamente a la rentabilidad de la industria de la Unión son los elevados costes de producción (especialmente los elevados costes variables y laborales) y ii) el efecto de este factor en la industria de la Unión no había sido debidamente evaluado por la Comisión teniendo en cuenta la situación económica y la causalidad. Las autoridades chinas afirmaron que, al igual que en el caso de los datos del período de investigación, los datos posteriores a este mostraban que las pérdidas de la industria de la Unión estaban correlacionadas con su coste de producción y oscilaban con él. En el cuarto trimestre de 2023, a pesar de los cambios en la cuota de mercado de la industria de la Unión, sus pérdidas se redujeron significativamente porque los costes de producción disminuyeron un 17 %. Del mismo modo, en el primer trimestre de 2024, las pérdidas se redujeron aún más a medida que los costes siguieron disminuyendo.

(981) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En el considerando 1078 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el coste medio de producción por unidad de la industria de la Unión aumentó un 24 % durante el período considerado y que esta evolución también se vio afectada por cambios en la combinación de modelos fabricados. Además, el coste unitario también estuvo determinado por el aumento en el coste de los componentes, especialmente las baterías, debido al aumento de los costes de materias primas como el cobalto, el níquel y el litio. El coste de otros componentes también aumentó, especialmente los afectados por la crisis energética, como el acero y otros metales. Un factor que tuvo un impacto a la baja en los costes unitarios fue el aumento del volumen de producción y ventas, como se muestra en los cuadros 4 y 5 del Reglamento provisional, ya que los productores de la Unión pudieron distribuir los costes fijos entre cantidades más elevadas de BEV. Asimismo, la Comisión señaló que la de los BEV era una industria con alta proporción de capital, con elevados costes fijos y, por lo tanto, un alto volumen de producción conduce a disminuciones en el coste unitario de producción. Además, el coste de producción disminuyó en el cuarto trimestre de 2023 y en el primer trimestre de 2024, cuando la cuota de mercado de las importaciones chinas también disminuyó en el mismo período. Así pues, se rechazó la alegación.

(982) Además, las autoridades chinas alegaron que los datos de la industria de la Unión posteriores al período de investigación también ponían en tela de juicio la teoría de la Comisión de que la transición y la rentabilidad de la industria de la Unión dependen únicamente de la capacidad de esta última para aumentar las ventas a fin de alcanzar economías de escala y reducir los costes, y que esto podría verse comprometido por las importaciones de BEV chinos. Tanto en los trimestres posteriores al período de investigación como en el primer trimestre de 2023, la mejora de la situación (deficitaria) de la industria de la Unión se produjo en el contexto de la fluctuación de la demanda y las ventas por parte de la Unión de dicha industria.

(983) Esta alegación carece de fundamento. Las ventas de la industria de la Unión se vieron afectadas por el aumento de la cuota de mercado de las ventas de BEV chinos. La demanda de BEV afectó tanto a las ventas de la industria de la Unión como a las ventas de BEV chinos. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

4.5.5. *Conclusión sobre la situación de la industria*

(984) Tras la comunicación provisional, la Empresa 24 estuvo de acuerdo con la evaluación de la Comisión que figura en el considerando 1037 del Reglamento provisional, según la cual una experiencia larga y amplia en la fabricación de vehículos ICE no puede trasladarse automáticamente a los BEV.

(985) Además, la Empresa 24 alegó que la conclusión de la Comisión de que la industria de la Unión se encontraba en una posición vulnerable era errónea: i) al examinar la evolución positiva de los indicadores de perjuicio; ii) dado que la caracterización de la evolución de la rentabilidad de la industria de la Unión por parte de la Comisión era incorrecta, ya que la mejora de la rentabilidad durante 2020 y 2022 fue significativa y esto ocurrió cuando aumentaron las importaciones procedentes de China; iii) a medida que se lograran más ventas y un mayor rendimiento, la situación de la industria de la Unión seguiría mejorando; iv) el Reglamento provisional no indicaba que esta situación empeoraría; v) teniendo en cuenta que la industria de la Unión tenía una alta capitalización y operaba en un mercado que estaba al principio de su transición de los vehículos ICE a los BEV; vi) incluso sin las importaciones procedentes de China, la industria de la Unión no habría podido ser rentable, e hizo referencia a este respecto a un artículo de prensa en el que se indicaba que la empresa Ford en Estados Unidos estaba experimentando pérdidas, mientras que en los Estados Unidos no había importaciones de BEV procedentes de China; vii) la cuota de mercado de los productores de la Unión al final del período de investigación se situaba entre el 60 y el 65 % sobre la base del consumo y en el 90 % sobre la base de las matriculaciones, como se indica en el cuadro 5 del Reglamento provisional; viii) según los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional, los productores chinos mantuvieron una cuota de mercado limitada del 3-5 %.

(986) Por lo que se refiere a los incisos i) y ii), la Comisión no concluyó que la industria de la Unión se encontrara en una posición vulnerable sobre la base de dichos datos. En realidad, en los considerandos 1100 a 1102 del Reglamento provisional, la Comisión explicaba que la situación de la industria de la Unión empezó a verse obstaculizada hacia el final del período considerado y, en particular, durante el período de investigación, cuando se observan los mayores volúmenes de importaciones chinas y la mayor caída de la cuota de mercado de la industria de la Unión. A pesar de las tendencias de mejora en algunos indicadores durante el período considerado, la mayoría de los indicadores financieros seguían siendo negativos e incluso empezaron a deteriorarse durante el período de investigación, en particular la rentabilidad, el retorno de las inversiones y el flujo de caja, mientras que las cuotas de mercado disminuyeron sistemáticamente durante el período considerado, alcanzando el punto más bajo al final del período de investigación. Por lo que se refiere al inciso iii), la situación de la industria de la Unión empezó a deteriorarse ya en el período de investigación. Por lo que respecta al inciso iv), el análisis de la sección 5 demostró que la situación de la industria de la Unión empeorará, ya que las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios subcotizados aumentarán en un futuro próximo. En cuanto al inciso v), dado que la industria de la Unión tiene efectivamente una alta capitalización, es esencial que sea capaz de mantener volúmenes de ventas y cuotas de mercado suficientes para lograr economías de escala a fin de recuperar sus costes y generar suficiente rentabilidad para las inversiones necesarias. Por lo que se refiere al inciso vi), aun en el caso de que la industria de la Unión no hubiera pasado a ser rentable en el período de investigación en ausencia de las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios subcotizados, la rentabilidad de la industria de la Unión no se habría deteriorado, como hizo, en el período de investigación. Por último, los incisos vii) y viii) son objetivamente erróneos. Contrariamente a lo alegado por la Empresa 24, en el cuadro 5 del Reglamento provisional, la cuota de mercado de la industria de la Unión sobre la base del consumo aparente disminuyó del 68,9 al 59,9 % durante el período considerado y sobre la base del consumo real (matriculaciones) del 70,4 al 65,0 % durante el mismo período. Además, según los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional, la cuota de mercado de los productores exportadores chinos aumentó del 3,9 al 25,0 % y del 3,5 al 22,8 %, respectivamente, durante el período considerado. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(987) Tras la comunicación definitiva, la CAAM alegó que, desde una perspectiva estadística, el volumen de datos (importaciones, volumen de ventas, cuotas de mercado) era insuficiente y las tendencias no eran pronunciadas. Como tales, las alegaciones de perjuicio, la amenaza de perjuicio y la causalidad no se mantienen. La CAAM alegó además que la Unión estaba experimentando una fase transitoria, con opiniones divergentes entre sus Estados miembros sobre el ritmo de esta transición. Como consecuencia de ello, los esfuerzos de transición han sido erráticos y volátiles, lo que ha dado lugar a una oferta inestable e incompleta. Así pues, las importaciones han servido de complemento temporal. Es poco probable que estas importaciones complementarias demuestren un crecimiento sostenido.

(988) Se trata de una alegación muy genérica y sin fundamento. Además, la Comisión abordó el volumen de las importaciones procedentes de China y su cuota de mercado en los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional, así como en los cuadros 7a y 7b del presente Reglamento, las ventas de la industria de la Unión y su cuota de mercado en el cuadro 5 del Reglamento provisional, así como en el cuadro 9 del presente Reglamento, y las importaciones procedentes de todos los demás terceros países en el cuadro 17 del Reglamento provisional, así como en los cuadros 17a y 17b del presente Reglamento. La tendencia de estos datos se evaluó durante el período considerado. Estas tendencias se consideraron bastante claras, como se explica en los considerandos 1012 a 1017, 1063 a 1064 y 1178 a 1181 del Reglamento provisional y en los considerandos 947 a 953, 958 a 959 y 1179 a 1199 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(989) La Comisión concluyó definitivamente que la industria de la Unión se vio afectada negativamente por las importaciones procedentes de China, especialmente al final del período de investigación, tal como se concluye en la sección 4.5.4 del Reglamento provisional.

(990) Por lo tanto, la Comisión procedió a analizar la amenaza de perjuicio importante, de acuerdo con el artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base.

5. AMENAZA DE PERJUICIO

5.1. Introducción

(991) Como se indica en el considerando 939 del presente Reglamento, la Comisión prosiguió su análisis prospectivo tras la imposición de las medidas provisionales, mediante la recogida de datos del cuarto trimestre de 2023 y del primer trimestre de 2024, en particular en relación con la rentabilidad de los productores de la Unión, los precios de venta y el coste de producción de los productores de la Unión incluidos en la muestra en comparación con las importaciones procedentes de China. A continuación, la Comisión analizó si estos datos adicionales confirmarían o invalidarían las conclusiones sobre la base de los datos del período de investigación.

(992) En la sección 5.3, la Comisión aborda todas las observaciones recibidas tras la imposición de medidas compensatorias provisionales que seguían siendo pertinentes tras las reconsideraciones y el análisis adicional realizado durante la fase definitiva.

5.2. Evaluación definitiva

5.2.1. *Actualización de los datos posteriores a la investigación sobre las importaciones chinas*

(993) Al igual que en el caso del consumo aparente, las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones y su cuota de mercado, tal como se explica en los considerandos 710 y 722 del presente Reglamento, a fin de poder divulgar los datos subyacentes a los respectivos cálculos, la Comisión revisó los datos para el desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas, tal como se indica en los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional (en total y trimestralmente), utilizando como fuente la AEMA en lugar de S&P Global Mobility.

Cuadro 11

Desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas

	Período de investigación
Cuota de mercado de las importaciones procedentes de productores exportadores chinos vinculados a fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV	5,5 %
Tesla	9,8 %

	Período de investigación
Cuota de mercado del resto de las importaciones chinas	7,3 %

Fuente: AEMA

(994) En el cuadro que figura a continuación, se muestra cómo evolucionaron las importaciones chinas por trimestres durante el período de investigación sobre la base de los datos de la AEMA.

Cuadro 12

Desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas por trimestre

	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023
Cuota de mercado de las importaciones procedentes de productores exportadores chinos vinculados a fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV	5,5 %	5,5 %	4,7 %	6,3 %
Tesla	10,9 %	12,5 %	9,1 %	7,0 %
Cuota de mercado del resto de las importaciones chinas	6,8 %	5,7 %	7,9 %	8,5 %

Fuente: AEMA

(995) Al igual que en el caso del consumo aparente, las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones y su cuota de mercado, hubo una pequeña diferencia en los datos del desglose de las importaciones procedentes de China que utilizaban como fuente S&P Global Mobility (véase el cuadro 12b del Reglamento provisional) y la AEMA.

(996) La Comisión también analizó el desglose de las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones correspondientes a los tres trimestres posteriores al período de investigación, como se muestra en el cuadro 13.

Cuadro 13

Desglose de la cuota de mercado de las importaciones chinas por trimestre después del período de investigación

	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Cuota de mercado de las importaciones procedentes de productores exportadores chinos vinculados a fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV	6,2 %	[3,9 - 5,1 %] (*)	[2,9 - 4,2 %]
Tesla	10,6 %	[8,7 - 10,0 %]	[8,0 - 9,5 %]
Cuota de mercado del resto de las importaciones chinas	8,6 %	10,4 %	14,1 %

Fuente: AEMA y S&P Global Mobility

(*) Los datos correspondientes al T1 y al T2 2024 no están a disposición del público. Por lo tanto, a fin de proteger la confidencialidad de los datos de Tesla, la Comisión tuvo que comunicar los datos correspondientes de Tesla y de las importaciones procedentes de productores exportadores chinos vinculados a los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV también en intervalos, ya que, de lo contrario, los datos de Tesla podrían calcularse mediante deducción.

(997) El cuadro 13 muestra que la cuota de mercado de todas las demás importaciones chinas aumentó significativamente en el segundo trimestre de 2024 hasta el 14,1 %. Esto se debió a las importaciones del Grupo Geely de las marcas Volvo y Polestar, así como a un aumento de la cuota de mercado de BYD y SAIC.

(998) El cuadro 13 muestra también que, después del período de investigación, la cuota de mercado de las importaciones procedentes de productores exportadores chinos vinculados a los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV y de Tesla disminuyó, mientras que la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás productores exportadores chinos aumentó significativamente. Esto confirma la conclusión de la Comisión en el considerando 1138 del Reglamento provisional de que el aumento de las cuotas de mercado de las importaciones chinas procederá principalmente de marcas chinas en un futuro próximo.

(999) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, dado que la Comisión incluyó en la industria de BEV de la Unión, independientemente de las marcas o fabricantes de equipos originales, las empresas que producen BEV en la Unión, la producción de BEV y la entidad o entidades de Volvo también estaban incluidas en la producción y los productores de BEV de la Unión y, por lo tanto, las importaciones de Volvo deberían haberse incluido en las importaciones de los productores de BEV de la Unión. Además, las importaciones de BEV de origen chino de marcas japonesas que operaban en la Unión en el período de investigación y posteriormente no pueden incluirse como importaciones de BEV de marca china, como ha hecho la Comisión.

(1000) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Al igual que en el caso de la antigua marca europea MG (actualmente propiedad del grupo chino SAIC), Polestar y la marca Volvo son propiedad del grupo chino Geely. Las marcas europeas que se fabrican en China y no se consideraron marcas chinas como Dacia Spring, BMW X2, Mini y Cupra son propiedad de Renault, BMW y Volkswagen, respectivamente, mientras que la marca Smart es propiedad al 50 % de Mercedes Benz y Geely. Por lo que se refiere a los BEV de origen chino de marcas japonesas (aunque la CCCME y las autoridades chinas no especificaron de qué marcas se trataba), contrariamente a la alegación de la CCCME y las autoridades chinas, estas importaciones no se consideraron BEV de marca china.

(1001) La CCCME y las autoridades chinas argumentaron además que la alegación de que las importaciones de BEV chinos aumentaron la cuota de mercado después del período de investigación y, en particular, en el segundo trimestre de 2024 no era objetiva, ya que era temporal y debía considerarse en el contexto de la imposición inminente de medidas compensatorias, como puso de relieve el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos de la Comisión Europea, que declaró que: «el mercado de los BEV en junio estuvo marcado por varios factores influyentes. En particular, el mercado respondió a los próximos cambios en los impuestos de importación de los BEV fabricados en China, lo que dio lugar a un breve aumento de las ventas. Modelos como el MG4 y el Volvo EX30 registraron cifras de matriculación sin precedentes, ya que los consumidores actuaron rápidamente para asegurarse los vehículos antes del aumento de las impuestos» ([140]).

(1002) El hecho de que la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos aumentara en el segundo trimestre de 2024 no es una alegación, sino un hecho. Además, las razones destacadas por el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos para el aumento de la cuota de mercado de los BEV chinos mostraron de hecho que la cuota de mercado de estos seguirá aumentando sin la imposición de derechos compensatorios. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1003) La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la afirmación de la Comisión de que las autoimportaciones de los fabricantes de equipos originales de la Unión disminuyeron después del período de investigación no se basaba en una evaluación objetiva en el cuarto trimestre de 2023, ya que la cuota de mercado de sus autoimportaciones aumentó y fue del 6,2 %, siendo tan elevada como en el tercer trimestre de 2024 y siendo, de hecho, superior a la cuota de mercado media del 5,5 % de las autoimportaciones de estos productores de la Unión en el período de investigación.

(1004) Aparte de que esta alegación incluía un error material, también era parcialmente incorrecta desde un punto de vista objetivo y en cuanto al fondo carecía de fundamento. En primer lugar, la Comisión consideró que la CCCME se había referido en su alegación a la cuota de mercado en el tercer trimestre de 2023 y no en 2024, ya que el tercer trimestre de 2024 no estaba cubierto por la investigación. Además, la cuota de mercado de los BEV importados de China de los fabricantes de equipos originales de la Unión no fue del 6,2 % en el tercer trimestre de 2023, sino del 6,3 % (véase el cuadro 12 del presente Reglamento). Dicho esto, la cuota de mercado de las importaciones de BEV procedentes de China de los fabricantes de equipos originales de la Unión fue efectivamente del 6,2 % en el cuarto trimestre de 2023, cifra superior a la cuota de mercado media del período de investigación del 5,5 %. Sin embargo, la CCCME ignoró en su alegación el hecho de que, en el primer y segundo trimestres de 2024, la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos de los fabricantes de equipos originales de la Unión disminuyó sistemáticamente por debajo de la cuota de mercado del período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

([140]) Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos de la Comisión Europea, *Europe EV Sales Analysis: Key in-sights on June 2024 Registrations* [«Análisis de las ventas de vehículos eléctricos en Europa: claves explicativas de las matriculaciones de junio de 2024», documento en inglés], de 14 de agosto de 2024, disponible en https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.

(1005) La CCCME y las autoridades chinas también declararon que la Comisión, al considerar la ligera disminución de la cuota de mercado de las autoimportaciones de los fabricantes de equipos originales de la Unión en el primer trimestre de 2024 y el segundo trimestre de 2024 (en comparación con la media del 5,5 % durante la investigación), no tuvo en cuenta que esta disminución de las cuotas de mercado era «quizás temporal» y enumeraron varias razones a este respecto.

(1006) La Comisión señaló la contradicción entre la alegación de la CCCME y las autoridades chinas en el considerando 1003 del presente Reglamento en la que la ambas acusaban a la Comisión por no ser objetiva en su evaluación de que la cuota de mercado de BEV chinos de los fabricantes de equipos originales de la Unión disminuyó después del período de investigación, y el reconocimiento de la CCCME y las autoridades chinas en su alegación del considerando 1005 del presente Reglamento de que la cuota de mercado de BEV chinos de los fabricantes de equipos originales de la Unión realmente disminuyó después del período de investigación. Además, la Comisión señaló que ni siquiera la CCCME estaba segura de lo que alegó, ya que afirmó que la disminución de la cuota de mercado era «quizás temporal». Así pues, esto demostraba que la CCCME era consciente de que estaba especulando con que la disminución de la cuota de mercado fuera temporal. Así pues, se rechazó la alegación.

(1007) La CCCME y las autoridades chinas alegaron también que, por lo que se refiere a Tesla, su cuota de mercado de autoimportaciones en el cuarto trimestre de 2023 y el primer y segundo trimestres de 2024 se situaba en el mismo intervalo que la cuota de mercado media de sus autoimportaciones en el período de investigación y no mostró una disminución efectiva. Además, la CCCME alegó que las importaciones de Tesla fueron más elevadas en el pasado y podrían aumentar, teniendo en cuenta que sus autoimportaciones estarán sujetas a un tipo de derecho inferior del 9 %.

(1008) Como se muestra en el cuadro 11 del presente Reglamento, la cuota de mercado de las importaciones chinas realizadas por Tesla en el período de investigación fue del 9,8 %; sin embargo, las cuotas de mercado en el primer y segundo trimestres de 2024 fueron inferiores a la cuota de mercado media en el período de investigación. Como se indica en el cuadro 13 del presente Reglamento, la Comisión no pudo revelar las cuotas de mercado exactas de las importaciones de Tesla procedentes de China, ya que esta información estaba protegida por derechos de autor. Además, no era pertinente que las importaciones de Tesla procedentes de China pudieran aumentar en el futuro, ya que su tipo de derecho individual era inferior al de los demás exportadores chinos, pues la evaluación del futuro aumento de la cuota de mercado debía realizarse en ausencia de derechos. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1009) Por último, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no respondió a las pruebas facilitadas en las observaciones sobre el Reglamento provisional de que, aparte de MG, ningún otro BEV chino competía realmente con los productores de BEV de la Unión y que los productores de la UE dominaban el mercado de BEV de la Unión. En apoyo de esta alegación, la CCCME se refirió a los datos del mercado de BEV de junio de 2024 publicados por el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos de la Comisión, que supuestamente confirmaron que: i) los productores de la Unión no perdieron cuota de mercado y ii) MG era el único BEV chino que competía con los productores de la Unión ([141]). Además, la CCCME alegó que las mismas conclusiones habían sido confirmadas por el informe del segundo trimestre de 2024 de PwC — Strategy & ([142]).

(1010) Esta alegación carece de fundamento, ya que las pruebas justificativas utilizadas para fundamentarla no son pertinentes. De ello se deduce que la Comisión señaló que los datos de mercado publicados por el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos de la Comisión no abordaban la competencia entre los BEV fabricados en la Unión y los BEV chinos, ni la evolución de la cuota de mercado de los productores de BEV de la Unión frente a la cuota de mercado de los BEV chinos. Además, no estaba claro por qué la CCCME alegó que el informe del segundo trimestre de 2024 de PwC — Strategy & extrae tal conclusión en la página 6, como se indica en el considerando 1009 del presente Reglamento. De hecho, en la página 6 de dicho informe se muestran los «BEV más vendidos en el primer semestre de 2024 (cambio en la clasificación: primer semestre de 2024 frente a primer trimestre de 2024)» en Europa, China y Estados Unidos. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

([141]) Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos de la Comisión Europea, «Europe EV Sales Analysis: Key in-sights on June 2024 Registrations» [«Análisis de la ventas de vehículos eléctricos en Europa: claves explicativas de las matriculaciones de junio de 2024», documento en inglés], de 14 de agosto de 2024, disponible en https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.

([142]) PwC – Strategy &: «Electric Vehicles Sales Review Q2 2024» («Revisión de las ventas de vehículos eléctricos, segundo trimestre de 2024», documento en inglés), julio de 2024, disponible en https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q2.html, p. 6.

5.2.2. *Otros elementos: rentabilidad y otros indicadores económicos*

(1011) Como se explica en los considerandos 1088, 1101 y 1102 del Reglamento provisional, la rentabilidad de la industria de la Unión empezó a deteriorarse en el período de investigación, cuando las importaciones procedentes de China fueron las más elevadas.

(1012) La información adicional recogida relativa a los datos posteriores al período de investigación estableció que la rentabilidad de la industria de la Unión siguió deteriorándose, como se explica en el considerando 961, y que la cuota de mercado siguió disminuyendo, como se indica en el considerando 959, mientras que la cuota de mercado de las marcas chinas siguió aumentando después del período de investigación, alcanzando el 14,1 % en el segundo trimestre de 2024, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento.

5.3. **Observaciones de las partes interesadas tras las medidas provisionales**

(1013) Se recibieron observaciones sobre la amenaza de perjuicio por parte de la CCCME, las autoridades chinas, el Grupo Geely, NIO, la Empresa 18 y la VDA.

5.3.1. *Naturaleza de las subvenciones en cuestión y efectos que probablemente tengan en el comercio*

(1014) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la afirmación de la Comisión de que las importaciones de BEV chinos se beneficiaron de subvenciones se basaba en una determinación incoherente con las normas de la OMC y que, por lo tanto, dicha evaluación invalidaba cualquier conclusión sobre los efectos comerciales que pudieran derivarse de la supuesta subvención.

(1015) La Comisión señaló que la CCCME no ahondó en su alegación de que las conclusiones sobre las subvenciones formuladas por la Comisión en el Reglamento provisional eran incoherentes con las normas de la OMC. Las observaciones presentadas por las autoridades chinas en relación con la determinación de las subvenciones se abordan en la sección 3. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(1016) La CCCME y las autoridades chinas también reiteraron algunas de sus observaciones formuladas en relación con la subcotización y la contención de los precios que se resumen y abordan detalladamente en los considerandos 765 a 811 del presente Reglamento. La CCCME y las autoridades chinas no aportaron nuevas pruebas a este respecto y, por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1017) Así pues, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1106 a 1110 del Reglamento provisional.

5.3.2. *Importante tasa de incremento de las importaciones subvencionadas en el mercado de la Unión que indica la probabilidad de que aumenten sustancialmente las importaciones*

(1018) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la evaluación de la amenaza de perjuicio por parte de la Comisión se basaba en datos incoherentes y carecía de paralelismo en la medida en que, por una parte, para la evaluación del volumen y los efectos sobre los precios de las importaciones de BEV chinos se tuvieron en cuenta todas las importaciones de BEV chinos pero, por otra parte, la evaluación de la amenaza de perjuicio se basó únicamente en las importaciones de BEV de propiedad china/importaciones de BEV de marca china, tal como se confirma en los considerandos 1125 a 1128, 1157 a 1159 y 1213 del Reglamento provisional. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1019) Esta alegación carece de fundamento. En el considerando 1131 del Reglamento provisional, en respuesta a una alegación similar de la CCCME y las autoridades chinas, tal como se establece en el considerando 1130 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que todas las importaciones subvencionadas de BEV originarios de China estaban sujetas a la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa específica. Por el mero hecho de que, en determinados considerandos del Reglamento provisional, la Comisión explicara diferentes aspectos de las importaciones de BEV de propiedad china/importaciones de BEV de marca china, no significa que la evaluación de la amenaza de perjuicio se basara únicamente en las importaciones de BEV de propiedad china o las importaciones de BEV de marca china. La Comisión examinó las importaciones relativas a marcas chinas para corroborar sus conclusiones sobre el probable aumento de las importaciones subvencionadas en el mercado de la Unión, habida cuenta de la naturaleza de las subvenciones en cuestión. En otros considerandos del Reglamento provisional, como el 1136 y el 1137, la Comisión explicó elementos de las futuras importaciones de BEV por la industria de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(1020) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el hecho indiscutible seguía siendo que la muestra de productores exportadores chinos estaba compuesta únicamente por productores de BEV de marca china, lo que implicaba que el análisis de los efectos sobre los precios se realizó únicamente sobre la base de las importaciones de BEV de marca china.

(1021) Esta alegación es objetivamente incorrecta. Geely, uno de los productores exportadores incluidos en la muestra, también exportó durante el período de investigación la marca Smart, que no es una marca china. Como se explica en el considerando 793 del presente Reglamento, para el análisis de los efectos sobre los precios, la Comisión llevó a cabo dos análisis diferentes, a saber: i) la subcotización de precios basada en las importaciones de BEV de los tres productores exportadores chinos incluidos en la muestra durante el período de investigación, y ii) la contención de los precios para todo el período considerado, que incluía todas las importaciones de BEV chinos. Así pues, se rechazó la alegación.

(1022) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que el volumen de importaciones de BEV de marca china solo aumentó efectivamente entre 2022 y el período de investigación, y que el aumento de las importaciones en un año del período considerado no es suficiente ni representativo para extraer conclusiones sobre el futuro aumento sustancial de las importaciones, como hizo la Comisión para la evaluación de la amenaza de perjuicio.

(1023) Esta alegación también carece de fundamento. La Comisión no concluyó en el Reglamento provisional que las importaciones procedentes de China aumentaran basándose en el hecho de que el volumen de las marcas chinas aumentara entre 2020 y el período de investigación. La Comisión concluyó que las importaciones procedentes de China aumentarían tras evaluar varias medidas que indicaban la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones en los considerandos 1113 a 1118 del Reglamento provisional, el atractivo de la industria de la Unión en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional y la probable evolución de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión en los considerandos 1130 a 1137 del Reglamento provisional. Además, la Comisión concluyó en el considerando 1138 del Reglamento provisional que era probable que se produjera en un futuro próximo un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas, al evaluar el elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos relativos al lanzamiento de nuevos modelos de BEV en el mercado de la Unión, como se explica en los considerandos 1126 y 1127 del Reglamento provisional, mientras que los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan importante para importar BEV de China y la mayoría de ellos tenían un modelo o marca de BEV importados de China en volúmenes significativamente inferiores a los de su producción en la Unión. Además, el nivel de existencias de BEV chinos en la Unión, tal como se establece en los considerandos 1157 a 1159 del Reglamento provisional, es un indicador pertinente de la presión futura ejercida por los BEV chinos sobre la industria de la Unión, ya que estas cantidades están claramente destinadas en esencia a la venta en el mercado de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

Tasa de incremento de las importaciones procedentes de China y de su cuota de mercado

(1024) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión evaluó erróneamente la tasa de incremento de las importaciones sobre la base de los datos aduaneros de los Estados miembros y no de las matriculaciones, que muestran un menor aumento del volumen de importaciones. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1025) La CCCME y las autoridades chinas no explicaron por qué la tasa de incremento de las importaciones debía evaluarse sobre la base de las matriculaciones y no de las importaciones reales. Cabe recordar que las matriculaciones cubren únicamente las importaciones de BEV vendidos y matriculados, y las importaciones que no se vendieron no están contempladas en los datos relativos a las matriculaciones. Por otro lado, el criterio jurídico establecido en el artículo 8, apartado 8, letra b), del Reglamento de base es la «tasa de incremento de las importaciones» y no las importaciones revendidas en el mercado de la Unión. No obstante, las importaciones totales de BEV procedentes de China que se matricularon también aumentaron en el período considerado, como se explica en el cuadro 2b del Reglamento provisional, tanto en términos de volumen como de cuotas de mercado. Los aumentos en términos de volumen y de cuota de mercado de las importaciones totales y de las importaciones totales que se matricularon, como se explica en los cuadros 2a y 2b del Reglamento provisional, fueron similares. Así pues, se rechazó la alegación.

(1026) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión no analizó por separado el aumento del volumen y de la cuota de mercado de las importaciones de BEV de marca china y que la Comisión confundió las autoimportaciones y las importaciones de BEV de marca china en los análisis del

volumen y los efectos sobre los precios para argumentar a favor del aumento de los volúmenes de importación y de la cuota de mercado de las importaciones de BEV chinos, ya que: i) las importaciones de BEV de marca china se mantuvieron sustancialmente por debajo de las autoimportaciones de la industria de la Unión a lo largo del período considerado; ii) la cuota de mercado absoluta y la tasa de incremento de la cuota de mercado de las importaciones de BEV de marca china fueron significativamente inferiores a las de las autoimportaciones de los productores de BEV de la Unión; y iii) las importaciones totales procedentes de terceros países fueron sistemáticamente superiores a las importaciones de BEV de marca china en la Unión durante el período considerado y mantuvieron una cuota de mercado dos veces superior a la de las importaciones de BEV de marca china en el período de investigación. La VDA también alegó que la Comisión debería examinar las importaciones procedentes de China a nivel de cada uno de los fabricantes.

(1027) La alegación anterior de la CCCME y de las autoridades chinas contradecía su alegación formulada antes de la imposición de medidas provisionales, a saber, que, para evaluar el volumen de las importaciones de BEV chinos y la probabilidad de que dichas importaciones aumenten en el futuro, debían evaluarse todas las importaciones de BEV procedentes de China y, en particular, las autoimportaciones de la industria de BEV de la Unión, tal como se establece en el considerando 1130 del Reglamento provisional. Como se explicó en el considerando 1131 del Reglamento provisional, todas las importaciones subvencionadas de BEV originarias de China estaban sujetas a la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta. Por lo tanto, es irrelevante si las importaciones de BEV de marca china o su cuota de mercado estaban por debajo de las autoimportaciones de la industria de la Unión o si solo aumentaron entre 2022 y el período de investigación. Por otro lado, no estaba claro en qué medida debían tenerse en cuenta las importaciones de terceros países a la hora de determinar el impacto de las importaciones procedentes de China para la evaluación de la amenaza de perjuicio. Por lo tanto, en las secciones relativas al perjuicio y a la amenaza de perjuicio, la Comisión evaluó todas las importaciones de BEV procedentes de China. No obstante, el supuesto impacto de las importaciones procedentes de otros terceros países se analizó en el considerando 1191 del presente Reglamento, en el que la Comisión concluyó que la cuota de mercado de estas importaciones mostró una tendencia a la baja entre 2020 y el período de investigación, mientras que los precios medios de importación mostraron una tendencia al alza durante el período considerado. Además, los precios de las importaciones procedentes de otros terceros países fueron significativamente superiores al precio medio de importación de las importaciones chinas durante el período de investigación. Sobre esta base, no parece que contribuyan a la amenaza de perjuicio para la industria de la Unión. Esta conclusión quedó también confirmada por los datos posteriores al período de investigación, como se explica en los considerandos 1178 a 1186 del presente Reglamento. Además, en el considerando 1138 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas, en un futuro próximo en respuesta a una alegación formulada por la CCCME y las autoridades chinas, tal como se explica en el considerando 1130 del Reglamento provisional, y a esta conclusión se llegó sobre la base de la evaluación realizada en los considerandos 1136 y 1137 del Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1028) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión se limitó a concluir que la cuota de mercado de los BEV de marca china aumentaría en un futuro previsible y, por tanto, aumentarían todas las importaciones de BEV chinos, pero que no tuvo en cuenta su propia conclusión sobre la disminución de las autoimportaciones de la industria de la Unión y su cuota de mercado después del período de investigación.

(1029) Esta alegación también es objetivamente incorrecta. En el considerando 1138 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado en el futuro próximo, principalmente de las marcas chinas. Contrariamente a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas, la Comisión no llegó a la conclusión de que todas las importaciones de BEV chinos aumentarían en el futuro próximo. Así pues, se rechazó la alegación.

(1030) Así pues, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1111 y 1112 del Reglamento provisional.

Medidas que indican la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones

(1031) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la evaluación de la Comisión del aumento probable de las exportaciones chinas de BEV a la Unión debido a las supuestas políticas de las autoridades chinas no se basaba en pruebas positivas. En particular, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la referencia a la destreza manufacturera de China no puede entenderse como exportaciones, y que no había ninguna prueba o mención de un aumento de las exportaciones a la Unión ni de ninguna orientación del mercado de la Unión en ninguno de los documentos en los que se basó la Comisión. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión concedía una importancia significativa a las declaraciones de China (esto es, el presidente de China), pero pasaron por alto las declaraciones de los productores de la industria de la Unión de que estaban creciendo y no se enfrentaban a ninguna amenaza de perjuicio por parte de las importaciones de BEV chinos, así como de que estaban estableciendo o ampliando su producción en China. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1032) En primer lugar, en el considerando 1113 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que había pruebas de que las políticas de las autoridades chinas se centraban en la producción y específicamente en las exportaciones de BEV. El considerando 1115 del Reglamento provisional expone la conclusión de la Comisión de que los NEV (BEV y PHEV) eran muy importantes para la economía china y que, en su mensaje de Año Nuevo de 2024, el presidente de China declaró que los NEV son «un nuevo testimonio de la destreza manufacturera de China». Por lo tanto, la referencia a la destreza manufacturera de China se refería a la producción y no a las exportaciones. En el mismo considerando 1115 del Reglamento provisional, la Comisión expone sus conclusiones de que los fabricantes chinos de BEV no se limitaban a su mercado nacional, ya que las autoridades chinas alentaban a los productores chinos de BEV a explorar mercados en el extranjero y les ayudaban de muchas maneras a expandir sus ventas de exportación, en particular mediante el desarrollo de sistemas sólidos de asesoría jurídica, ensayos y certificación. A este respecto, la Comisión se refirió al Plan 2021-2035, que establece cinco tareas estratégicas para la industria china de los BEV para los próximos quince años, y al plan de la ciudad china de Shenzhen para impulsar las exportaciones de automóviles, como se explica en detalle en el considerando 1116 del Reglamento provisional. Además, como se explica en el considerando 428 del Reglamento provisional, los estatutos del Banco EXIM exponen que el banco está dedicado a potenciar el desarrollo del comercio exterior y la cooperación económica, la inversión transfronteriza, la iniciativa de la Franja y la Ruta, la cooperación internacional y la fabricación de equipos. Su ámbito de actividad son los préstamos a corto, medio y largo plazo, que se aprueben y estén en línea con las políticas estatales de comercio exterior y de «internacionalización», como las de crédito a la exportación y a la importación, préstamos a la ingeniería contratados en el extranjero, préstamos a la inversión en el exterior, préstamos para ayuda exterior del Gobierno de China y préstamos a las ventas de exportación. Por otro lado, de todos los mercados de exportación disponibles para los exportadores chinos, en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional, la Comisión explicó en detalle en su evaluación por qué el mercado de la Unión era el mercado de exportación más atractivo para los productores exportadores chinos.

(1033) Por lo que se refiere a las declaraciones realizadas por los productores de la Unión en la prensa mencionada por la CCCME y las autoridades chinas, dichas declaraciones las realizaron empresas expuestas a represalias por parte de China y se consideró que no eran igual de pertinentes que las declaraciones del presidente de China relativas a la política industrial de China en lo que respecta a los BEV. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1034) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la creciente producción de BEV en China no era una prueba del aumento de las exportaciones a la Unión.

(1035) La Comisión no extrajo tal conclusión en el Reglamento provisional. La determinación de que la producción en China y las exportaciones a la Unión aumentaron se basaba en hechos, como se muestra en los cuadros 14 y 16 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(1036) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que gran parte del aumento de la producción en China se debió a los productores de BEV de la Unión que fabricaban en China. La CCCME y las autoridades chinas reiteraron esta alegación tras la comunicación definitiva, alegando además que la Comisión no podía esperar que las partes interesadas proporcionaran datos de la producción de los productores de la Unión en China cuando, de hecho, la Comisión supuestamente estaba actuando para proteger a los productores de BEV de la Unión.

(1037) La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no presentaron datos concretos sobre el volumen de producción de BEV de los productores de la Unión en relación con la producción de los demás productores chinos. Además, la CCCME, las autoridades chinas o cualquier otra parte interesada no pueden plantear todo tipo de alegaciones especulativas y esperar que la Comisión recopile la información a este respecto. La CCCME o cualquier otra parte interesada tienen la obligación legal de presentar pruebas justificativas de sus alegaciones. Además, la Comisión no está obligada a llevar a cabo por iniciativa propia nuevas investigaciones basadas en alegaciones especulativas y no detalladas de las partes interesadas, más aún cuando ya dispone de datos suficientemente fiables, como es el caso de las medidas que indican la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(1038) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la evaluación de las exportaciones chinas realizada por la Comisión era incorrecta y que serían un 42 % inferiores a los datos facilitados por la Comisión en el cuadro 16 del Reglamento provisional.

(1039) Como se explica en el considerando 738 del presente Reglamento, los datos del cuadro 16 del Reglamento provisional, relativos a las exportaciones de BEV procedentes de China, se basaron en la base de datos del GTA utilizando el código de producto 8703 80. La CCCME no especificó qué código de producto utilizó para extraer los datos de las exportaciones chinas de BEV. Por lo tanto, la alegación se rechazó por carecer de fundamento.

(1040) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que los buques para el transporte de automóviles de BYD y Chery procedentes de China, mencionados por la Comisión en el considerando 1117 del Reglamento provisional, no eran una fuente de información sobre posibles exportaciones a la Unión, ya que: i) no era la primera industria que compraba buques para reducir costes y aliviar los cuellos de botella en el transporte; ii) tanto BYD como Chery estaban estableciendo la producción en la Unión; y iii) estos buques podrían no utilizarse para la exportación de BEV de China a la Unión, sino de la Unión al resto del mundo. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1041) En el considerando 1117 del Reglamento provisional, la Comisión no se refirió únicamente a los buques de BYD y Chery, sino también de otras empresas chinas. De hecho, la Comisión declaró que los astilleros chinos podrían entregar más de 200 buques entre 2023 y 2026, lo que equivale al doble del número de buques entregados entre 2015 y 2022. El hecho de que estas empresas estuviesen encargando un número tan elevado de buques demostraba claramente su intención de exportar. Además, el hecho de que BYD y Chery posiblemente estableciesen su producción en la Unión no significaba que determinados modelos de BEV no fuesen a seguir exportándose desde China y la CCCME no había presentado ninguna prueba que mostrase posibles destinos de exportación a este respecto. Además, la Comisión se refirió a sus conclusiones sobre el atractivo del mercado de la Unión en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional y en los considerandos 1045 a 1060 del presente Reglamento. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1042) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión reconoció que determinados productores chinos tienen planes para establecer su producción en la Unión y, contrariamente a la evaluación de la Comisión, esto no era un indicador del aumento de las exportaciones, sino de una disminución de las exportaciones a la Unión.

(1043) Los planes de expansión de los productores chinos en los principales países de la Unión se describen en los considerandos 1126 y 1127 del Reglamento provisional, en los que se enumeran los anuncios de determinados productores exportadores chinos de lanzar varios modelos nuevos de BEV en el mercado de la Unión, así como de ampliar su presencia en el mercado de la Unión entrando en el mercado de más Estados miembros a corto plazo con BEV procedentes de China. Con ello se pretendía demostrar el atractivo del mercado de la Unión para los productores chinos, pero no puede servir para desviarse de las conclusiones sobre el exceso de capacidad masivo de los BEV en China, el elevado exceso de capacidad de los productores exportadores chinos y el elevado aumento de las importaciones de BEV chinos durante el período de investigación, confirmado por los datos recogidos en relación con los acontecimientos posteriores al período de investigación, tal como se establece en la sección 5.2 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(1044) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1113 a 1118 del Reglamento provisional.

Atractivo del mercado de la Unión y orientación a dicho mercado

(1045) La Comisión señaló que, además de los países mencionados en el considerando 1121 del Reglamento provisional, Canadá impondrá un arancel del 100 % a las importaciones de BEV procedentes de China a partir del 1 de octubre de 2024 ([143]).

(1046) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión debería haber examinado el aumento del mercado de BEV en otros terceros países y no únicamente el tamaño de estos mercados durante el período considerado. A este respecto, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que los BEV son, en última instancia, el futuro en todo el mundo, no solo en la Unión. La CCCME y las autoridades chinas señalaron, en particular, que el mercado de los BEV en Australia, Canadá, Japón y el Reino Unido aumentaría en el futuro. La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no examinó el mercado de los BEV en África, Oriente Medio y otras economías emergentes. Esta alegación se reiteró tras la comunicación definitiva.

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

(1047) La Comisión estuvo de acuerdo en que los BEV son, en última instancia, el futuro en muchos lugares del mundo, no solo en la Unión, junto con otras tecnologías. En el cuadro 11 del Reglamento provisional, la Comisión presentó el mayor mercado mundial de BEV y la proporción de los BEV en el mercado total de turismos. Sobre la base de estos datos, puede calcularse el tamaño del mercado total de turismos. La Comisión no estuvo de acuerdo con que el crecimiento de un mercado determinado fuera más importante que el tamaño de ese mismo mercado y la proporción de los BEV en el mercado total de turismos. Por ejemplo, si el mercado de los turismos tiene un tamaño de 10 000 vehículos y el mercado de los BEV crece un 15 % al año, esto no se traduce en una gran demanda de BEV cuando el mercado total de los turismos es pequeño. El tamaño del mercado total de los turismos, el tamaño del mercado de los BEV y la proporción de BEV en el mercado total de los turismos muestran el potencial futuro del mercado de los BEV una vez que estos sustituyan a los vehículos ICE, así como el estado de transición del mercado de los turismos. Además, la Comisión no disponía de información sobre el aumento del mercado de los BEV en los demás terceros países, y ni la CCCME ni las autoridades chinas facilitaron dicha información. La Comisión también señaló que la CCCME solo facilitó información anecdótica sobre el aumento del mercado de los vehículos eléctricos en Australia, Canadá, Japón y el Reino Unido, que no podía considerarse una prueba válida sobre cuya base pudiera restarse valor a las conclusiones de la Comisión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1048) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, por lo que se refiere al acceso al mercado, la Comisión examinó los mercados de los Estados Unidos y Turquía, que no eran mercados clave para los BEV chinos en el pasado, mientras que ignoró otros mercados clave en crecimiento para los BEV chinos en Asia, como Tailandia y Filipinas, así como el Reino Unido, los Emiratos Árabes Unidos, África y América Latina, donde los impuestos de importación son bajos. Además, la CCCME alegó que, por lo que respecta a la India, la Comisión pasó por alto el hecho de que la India introdujo una nueva política de reducción del impuesto de importación al 15 % para las empresas que establecieran su producción en la India a corto plazo y que SAIC había creado una empresa en participación en la India, lo que demuestra que el mercado indio no está cerrado para las exportaciones chinas de BEV.

(1049) El hecho de que algunos mercados no fueran mercados de exportación clave para los BEV chinos en el pasado no significa que no puedan serlo en el futuro. Además, aunque algunos de los mercados de Asia, así como del Reino Unido, los Emiratos Árabes Unidos, África y América Latina no tienen impuesto de importación elevados para las importaciones de BEV procedentes de China, estos mercados son pequeños en comparación con el mercado de la Unión y de los Estados Unidos, como se refleja en el cuadro 11 del Reglamento provisional. La CCCME y las autoridades chinas no presentaron ninguna prueba que demostrara que el mercado de los BEV en los Emiratos Árabes Unidos y África fuera más atractivo que el mercado de la Unión para los exportadores chinos y no se disponía de información en el expediente de investigación que confirmara dicha declaración; por el contrario, la investigación ha demostrado que el mercado de la Unión era el más atractivo para los productores exportadores chinos. Asimismo, el hecho de que en la India no se apliquen impuestos a SAIC se consideró una prueba insuficiente a este respecto, ya que tales impuestos pueden seguir aplicándose a otros productores exportadores chinos. Así pues, se rechazó la alegación.

(1050) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que los volúmenes de exportación de los productores de BEV de la Unión y sus mercados en comparación con los de los productores chinos de BEV no demostraban que los BEV de marca china estuvieran destinados al mercado de la Unión. La CCCME alegó además que la industria de la Unión no exportaba BEV a China, ya que tenía fábricas en China. Por otro lado, la CCCME alegó que también los productores de la Unión se vieron afectados por los impuestos en la India, pero que todo esto no significaba que la industria de la Unión no exportara a otros terceros países.

(1051) La Comisión no entendió la pertinencia de esta alegación. El hecho de que los productores de la Unión exporten a otros países o de que los productores de BEV de la Unión importen algunos modelos de China no pone en tela de juicio las conclusiones de la Comisión respecto al atractivo del mercado de la Unión. Por lo tanto, la alegación se rechazó por no ser clara.

(1052) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la comparación realizada por la Comisión de los precios de los BEV chinos para determinados modelos en el mercado chino y de la Unión era irrelevante para las previsiones de aumento de las importaciones, ya que no hay dos mercados que sean iguales. Además, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que la evaluación de la Comisión i) se basaba en ejemplos selectivos posteriores al período de investigación; ii) no tuvo en cuenta los costes menores de transporte y venta en China, entre otros; y iii) la competencia en el mercado chino, que era esencial para el crecimiento de cualquier industria.

(1053) El hecho de que algunos de los ejemplos relativos a los precios procedan de períodos posteriores al período de investigación es irrelevante, ya que el análisis de la amenaza de perjuicio es un análisis prospectivo. Por otro lado, el hecho de que los costes de transporte y de venta sean más bajos en China o de que exista una alta competencia en el mercado chino no desvirtúa la conclusión de que los productores exportadores chinos eran más rentables en el mercado de la Unión que en su mercado nacional. Así pues, se rechazó la alegación.

(1054) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el mercado chino estaba creciendo y que el mercado de la Unión era muy pequeño en comparación con el mercado chino.

(1055) En los considerandos 1145 a 1148 del Reglamento provisional, la Comisión analizó el crecimiento del mercado chino y llegó a la conclusión de que la capacidad excedentaria total de China supera significativamente la demanda de China. Por otro lado, no está claro cómo el hecho de que el mercado de la Unión fuera más pequeño que el mercado chino hace que el mercado de la Unión sea menos atractivo para los productores exportadores chinos. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1056) Además, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no tuvo en cuenta que no puede obligarse a los clientes de la Unión a comprar BEV, sino que estos solo pueden venderse en el mercado de la Unión si los clientes los compran y, por lo tanto, es la demanda y la voluntad de los clientes de la Unión de comprar BEV chinos, y no los precios supuestamente más bajos, lo que determina que el consumidor compre BEV chinos.

(1057) Esta alegación carece de fundamento. El precio es uno de los factores clave para que el consumidor opte por comprar un BEV.

(1058) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el mero hecho de que las empresas chinas estén presentes en el mercado de la Unión no era prueba suficiente para concluir que las exportaciones aumentarían en el futuro. La CCCME declaró además que el anuncio de determinadas empresas chinas del lanzamiento de nuevos modelos de BEV en la Unión no era indicativo del aumento de las exportaciones a la Unión, ya que, como también señaló el Grupo Especial en «República Dominicana — Medidas antidumping sobre las barras de acero (Costa Rica)» ([144]), la supuesta «intención» de los productores exportadores de exportar y ganar cuota de mercado no era suficiente para corroborar la conclusión de que nuevas exportaciones son inminentes y probables.

(1059) La Comisión no llegó a la conclusión de que las importaciones procedentes de China iban a aumentar únicamente sobre la base del anuncio de determinadas empresas chinas del lanzamiento de nuevos modelos de BEV en la Unión. Esta conclusión se basó en una evaluación de: i) la naturaleza de la subvención o subvenciones en cuestión y los efectos comerciales que probablemente se derivarían de ellas; ii) una tasa significativa de incremento de las importaciones subvencionadas en el mercado de la Unión, que indicaba la probabilidad de un aumento sustancial de las importaciones; iii) una suficiente capacidad libremente disponible por parte del exportador o un aumento inminente y sustancial de dicha capacidad, que indicaba la probabilidad de un aumento sustancial de las exportaciones subvencionadas a la Unión, teniendo en cuenta la disponibilidad de otros mercados de exportación para absorber cualquier exportación adicional; iv) si las importaciones entran a precios que, en una medida significativa, reducirían los precios o evitarían aumentos de precios que de otro modo se habrían producido, y que probablemente aumentarían la demanda de nuevas importaciones; y v) el nivel de existencias, como se explica en los considerandos 1106 a 1159 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(1060) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1119 a 1029 del Reglamento provisional y completadas por el considerando 1045 del presente Reglamento.

Evolución probable de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión

(1061) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión no examinó ni tuvo en cuenta las importaciones de Tesla procedentes de China, que forma parte de la industria de la Unión y, por lo tanto, no tuvieron en cuenta todas las importaciones de la industria de la Unión en su evaluación de la probable evolución de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión.

([144]) Informe del Grupo Especial, «República Dominicana — Medidas antidumping sobre las barras de acero (Costa Rica)», apartado 7.290.

(1062) Esta alegación es objetivamente incorrecta. En el considerando 1137 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que no se esperaba que las importaciones de Tesla procedentes de China aumentaran significativamente, ya que la capacidad de producción excedentaria de Tesla era muy baja, si la hay. Según datos publicados, Tesla tenía la intención de aumentar su capacidad de producción en China. Sin embargo, Tesla no parecía haber obtenido todavía las autorizaciones reglamentarias necesarias y no está claro si las recibirá ([145]). La CCCME no aportó ninguna prueba de que la evaluación de la Comisión fuera incorrecta ni formuló observaciones al respecto. Así pues, se rechazó la alegación.

(1063) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la conclusión de la Comisión de que las importaciones de fabricantes de equipos originales de la Unión no aumentarían no estaba respaldada por pruebas, ya que: i) Volkswagen empezó a fabricar y exportar un nuevo modelo, el Cupra Tavascan, a la Unión a partir de diciembre de 2023 y estas importaciones no se tuvieron en cuenta en los datos del período de investigación; ii) aunque la Comisión alegó que BMW no exportará su modelo iX3 de China a la Unión a partir de 2025, ignoró que BMW exportará el Mini de China a la Unión. Además, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que, el 7 de julio de 2024, BMW declaró públicamente que solicitaría a la UE una reconsideración urgente para obtener impuestos de importación más bajos para que sus BEV chinos se exportaran a la UE y, por lo tanto, la CCCME y las autoridades chinas concluyeron que esto sería innecesario si los volúmenes de exportación fueran pequeños y no aumentaran.

(1064) A diferencia de lo que alegaron la CCCME y las autoridades chinas, en el considerando 1136 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que el grupo BMW tenía la intención de importar de China la marca MINI Cooper y que el grupo Volkswagen importaría la marca Cupra. Las importaciones de la marca Cupra del grupo Volkswagen no pudieron incluirse en el período de investigación, ya que no se realizaron tales importaciones durante ese período. Por otro lado, la alegación de que, si BMW tiene intención de solicitar una reconsideración urgente, las importaciones de BMW procedentes de China no podrían ser reducidas, , es puramente especulativa. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1065) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión no había realizado previsiones sobre las hipótesis previstas del aumento de las importaciones de BEV chinos y BEV de marca china ni de su mercado. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1066) De conformidad con el artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base, la Comisión no está obligada a hacer previsiones sobre las hipótesis previstas del aumento de las importaciones de BEV chinos y BEV de marca china ni de su cuota de mercado. Sin embargo, en los considerandos 1130 a 1138, la Comisión explicó la evolución probable de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(1067) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no evaluó las importaciones de BEV chinos en el contexto de la creciente demanda de la Unión y del crecimiento previsto en el futuro. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1068) Esta alegación también es objetivamente incorrecta. El análisis de la Comisión relativo a las importaciones de BEV chinos también se realizó sobre la base de cuotas de mercado que tienen en cuenta el crecimiento de la demanda. Por ejemplo, en el considerando 1128 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que Transport & Environment estima que la cuota de mercado de las marcas chinas y las marcas europeas adquiridas por empresas chinas llegará al 11 % en 2024, al 14 % en 2025 y al 20 % en 2027. Así pues, se rechazó la alegación.

(1069) Tras la comunicación provisional, la VDA alegó que la conclusión de la Comisión en el Reglamento provisional de que la cuota de mercado de las marcas chinas aumentaría en un futuro próximo era engañosa e ignoraba puntos pertinentes. En particular, la VDA declaró que: i) esta conclusión se basaba en los considerandos 1130 a 1137 del Reglamento provisional, en los que la Comisión mostró que las importaciones de marcas chinas aumentaron; ii) la Comisión ignoró en su evaluación el hecho de que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de

([145]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter.

fabricantes de equipos originales europeos aumentó en un factor de 18,3 entre 2020 y 2022 con arreglo al cuadro 12a del Reglamento provisional, mientras que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de fabricantes de equipos originales chinos solo aumentó en un factor de 2,7 en el mismo período; iii) en contra de la afirmación de la Comisión en el considerando 1137 del Reglamento provisional, según la cual la cuota de mercado de las importaciones de Tesla procedentes de China disminuyó debido al hecho de que la capacidad de producción en China era baja, la cuota de mercado de las importaciones de Tesla disminuyó debido a que la empresa abrió una planta de producción en Alemania, por lo que abastece al mercado de la Unión desde Alemania; iv) en el considerando 1136 del Reglamento provisional, la Comisión explicó el lanzamiento previsto de modelos nuevos y específicos por parte de fabricantes de la Unión en China y concluyó que tales lanzamientos no darían lugar a un aumento significativo de la cuota de mercado de las importaciones relacionadas con la Unión a la Unión ni a muy corto plazo ni en un futuro próximo, pero no explicó cómo llegó a tal conclusión, mientras que en el considerando 1138 del Reglamento provisional, la evaluación de que los fabricantes de equipos originales chinos ganarán cuota de mercado se realizó sin nombrar modelos específicos, por lo que tales conclusiones no podían derivarse de los datos presentados y, por lo tanto, se extrajeron de forma arbitraria.

(1070) El inciso i) es objetivamente erróneo. Los considerandos 1130 a 1137 del Reglamento provisional no solo explican que la cuota de mercado de las marcas chinas aumentó entre 2020 y el período de investigación, sino también por qué se espera que su cuota de mercado aumente en un futuro próximo.

(1071) Por lo que se refiere al inciso ii), la Comisión no ignoró la magnitud del aumento de la cuota de mercado de las importaciones realizadas por los fabricantes de equipos originales europeos en comparación con el aumento de la cuota de mercado de las importaciones de marcas chinas. Sin embargo, por lo que se refiere al futuro previsible, como se explica en los considerandos 1136 a 1138 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas. Esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14 %, en el segundo trimestre de 2024, mientras que las importaciones procedentes de fabricantes de equipos originales europeos disminuyeron, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento.

(1072) El inciso iii) también es objetivamente erróneo. En el considerando 1137 la Comisión declaró que no se esperaba que las importaciones de Tesla procedentes de China aumentaran significativamente, ya que la capacidad de producción excedentaria de Tesla era muy baja, si la hay. Además, a pesar de su fábrica en Alemania, Tesla sigue importando de China incluso el mismo modelo de BEV que fabrica en Alemania.

(1073) Respecto al inciso iv), también es objetivamente erróneo. Los modelos de marcas chinas se recogieron en los considerandos 1126 y 1127 del Reglamento provisional. Además, en el considerando 1136 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que, a diferencia del elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos, los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan importante para importar BEV de China. Como se explica en el considerando 1071 del presente Reglamento, esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraban que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14 %, en el segundo trimestre de 2024, mientras que las importaciones procedentes de fabricantes de equipos originales europeos disminuyeron, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento.

(1074) Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1075) En cuanto a la cuestión de Tesla y su producción en Alemania, tras la comunicación definitiva, la VDA declaró que las previsiones de Transport & Environment mostraban que la cuota de mercado de los BEV de Tesla producidos en China descendió en 2023 como consecuencia de la producción de Tesla en Alemania. En vista de ello, la VDA alegó que los ajustes en la red internacional de producción de los fabricantes tienen efectos en los flujos internacionales de importación y exportación de sus productos y que la respuesta de la Comisión no tuvo en cuenta este punto.

(1076) La Comisión no cuestionó el hecho de que los ajustes en la red internacional de producción de los fabricantes tuvieran efectos en los flujos internacionales de importación y exportación de sus productos. Además, la VDA no explicó qué conclusiones concretas debían extraerse de esta premisa general para el caso que nos ocupa y no aclaró qué punto no se había tenido en cuenta en la respuesta de la Comisión. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1077) Además, tras la comunicación provisional, la VDA alegó que la producción de los productores alemanes de BEV aumentó entre 2020 y 2023 y que la perspectiva de los fabricantes europeos, que han reforzado su producción de BEV para abastecer al mercado de la Unión, no se tuvo en cuenta en las conclusiones, cuando, de hecho, impulsó la evolución de las cuotas de mercado.

(1078) Esta alegación carece de fundamento. El hecho de que los productores de la Unión construyeran instalaciones de producción de BEV para abastecer al mercado de la Unión no garantizaba sus ventas en el mercado de la Unión. Por tanto, se rechazó esta alegación.

(1079) Además, tras la comunicación provisional, la VDA declaró que las cuotas de mercado de las empresas chinas eran demasiado pequeñas para causar cualquier perjuicio o amenaza de perjuicio.

(1080) La Comisión no consideró que una cuota de mercado del 7,3 % fuera pequeña, especialmente teniendo en cuenta que esta cuota de mercado se ganó en un período de tiempo muy corto, como se muestra en el cuadro 12a del Reglamento provisional. Además, como se explica en los considerandos 1138 del Reglamento provisional, la Comisión concluyó que era probable que se produjera un aumento de las cuotas de mercado en el futuro próximo, principalmente de las marcas chinas. Esta conclusión fue confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que, en el segundo trimestre de 2024, la cuota de mercado de las marcas chinas aumentó significativamente, hasta el 14,1 %, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(1081) Tras la comunicación provisional, la VDA también alegó que la Comisión extrajo conclusiones sobre la evolución futura de las cuotas de mercado sobre la base de cuotas de mercado anteriores, lo cual era especulativo, y que no tuvo suficientemente en cuenta las futuras gamas de modelos y las redes de producción internacionales de los fabricantes (europeos).

(1082) Esta alegación también carece de fundamento. Como se explica en el considerando 1022 del presente Reglamento, la Comisión no concluyó en el Reglamento provisional que las importaciones procedentes de China y su cuota de mercado aumentarían sobre la base de tendencias anteriores. La Comisión concluyó que las importaciones procedentes de China aumentarían tras evaluar varios factores que indicaban la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones, tal como se establece en los considerandos 1113 a 1118 del Reglamento provisional, a saber: el atractivo de la industria de la Unión en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional y la probable evolución de las cuotas de mercado de las importaciones chinas en el mercado de la Unión en los considerandos 1130 a 1137 del Reglamento provisional. Además, la Comisión concluyó en el considerando 1138 del Reglamento provisional que era probable que se produjera en un futuro próximo un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de marcas chinas, al evaluar el elevado número de anuncios realizados por los productores exportadores chinos relativos al lanzamiento de nuevos modelos de BEV en el mercado de la Unión, como se explica en los considerandos 1126 y 1127 del Reglamento provisional, mientras que los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión que estaban en transición a la producción de BEV no anunciaron ningún plan importante para importar BEV de China y la mayoría de ellos tenían un modelo o marca de BEV importados de China en volúmenes significativamente inferiores a los de su producción en la Unión. Además, el nivel de existencias de BEV en la Unión de BEV chinos, tal como se establece en los considerandos 1157 a 1159 del Reglamento provisional, es un indicador pertinente de la presión futura ejercida por los BEV chinos sobre la industria de la Unión, ya que estas cantidades están claramente destinadas en esencia a la venta en el mercado de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(1083) Tras la comunicación provisional, la VDA también alegó que, en los próximos años, el mercado de los BEV de la Unión experimentaría cambios significativos, ya que varios productores de la Unión introducirían modelos de BEV más asequibles, lo que ejercerá una mayor presión sobre la cuota de mercado de las importaciones chinas en la Unión.

(1084) La Empresa 24 presentó una alegación similar, la cual se resumió en el considerando 1165 del Reglamento provisional y se aborda en el considerando 1166 del Reglamento provisional. Así pues, la industria de la Unión tiene la intención de lanzar más modelos de BEV para el mercado de la Unión a precios diferentes, y se espera que los productores exportadores chinos se adapten a estos nuevos modelos de BEV y ofrezcan vehículos similares a precios aún más bajos, de manera similar a lo ocurrido durante el período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(1085) Tras la comunicación provisional, la VDA alegó que la cuota de mercado de las marcas chinas no aumentaría de forma significativa en un futuro próximo, ya que, según S&P (AutoInsight), para 2030 la cuota de mercado de los fabricantes chinos en el mercado global de turismos en Europa se situaría entre el 5 y el 10 %.

(1086) La Comisión señaló que la amenaza de perjuicio debe ser inminente y, por lo tanto, en su análisis, consideró que «futuro previsible» es un período de tiempo más corto que el año 2030. La Comisión estudió la evolución previsible en 2025-2026. Por otro lado, los datos posteriores al período de investigación muestran que la cuota de mercado de los BEV de marca china aumentó significativamente en el T2 2024, alcanzando el 14 %, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(1087) Tras la comunicación definitiva, y con referencia a los considerandos 1072, 1085 y 1086 y del presente Reglamento, la VDA alegó que la Comisión no había demostrado que el perjuicio se materializará en el futuro.

(1088) La Comisión recordó que la norma jurídica pertinente no consiste en demostrar que el perjuicio se materializará. La norma jurídica consiste en demostrar la existencia de una amenaza de perjuicio, y esta norma se ha cumplido. Así pues, se rechazó la alegación.

(1089) Por otra parte, la VDA consideró que no estaba claro por qué la Comisión utilizaba las previsiones de Transport & Environment en lugar de las de S&P Data Mobility. En particular, la VDA cuestionó la idoneidad de la metodología aplicada en las previsiones de Transport & Environment, que supone un crecimiento lineal de las cuotas de mercado de los fabricantes chinos, y las razones por las que se utilizó para determinar amenazas futuras. Además, la VDA declaró que, según las previsiones mundiales de vehículos híbridos y eléctricos de GlobalData, los fabricantes chinos alcanzarían cada uno una cuota de mercado del 6 % en el mercado europeo de BEV en 2027 y, por tanto, permanecerían significativamente por debajo del 20 % en esa fecha.

(1090) La Comisión no tiene acceso a una estimación de las cuotas de mercado por parte de S&P Mobility ni de GlobalData y la VDA tampoco presentó tales datos. Además, la VDA no explicó por qué sería más fiable la previsión de S&P Mobility. En cualquier caso, la Comisión señaló que su evaluación de la amenaza de perjuicio no se basaba en las previsiones de Transport & Environment. Como se explica en el considerando 1082 del presente Reglamento, la Comisión llegó a sus conclusiones tras evaluar varios factores que indicaban la probabilidad de un nuevo aumento sustancial de las importaciones. Por lo que se refiere a la referencia de la VDA al informe de GlobalData, la Comisión señaló que, habida cuenta del elevado número de fabricantes chinos, no estaba claro cómo cada uno de ellos podía alcanzar una cuota de mercado del 6 %, y que su cuota de mercado total se mantuviese por debajo del 20 %. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1091) En referencia a los considerandos 1126, 1127 y 1129 del Reglamento provisional, la VDA también alegó que los anuncios de lanzamiento de productos no constituían una amenaza de perjuicio, incluido porque a veces los planes respectivos no se materializan plenamente, y proporcionó algunos ejemplos a este respecto.

(1092) La Comisión señaló que, si bien los anuncios no constituyen por sí mismos una amenaza de perjuicio, son un factor pertinente que debe tenerse en cuenta en una evaluación de la amenaza de perjuicio. En este caso, aunque no todos los anuncios de los fabricantes chinos se materialicen plenamente, en su conjunto muestran una clara tendencia hacia una expansión considerable de su presencia en el mercado de la Unión, tanto en términos de ámbito geográfico como de definición del producto. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1093) Por último, la VDA se refirió al considerando 1122 del Reglamento provisional, que describe las diferencias de precios entre el mercado chino y el mercado de la Unión para los BEV fabricados en China. La VDA consideró que tales diferencias no eran inusuales y cuestionó su pertinencia para la evaluación de la amenaza de perjuicio. Además, la VDA alegó que los modelos enumerados como ejemplos por la Comisión tienen un volumen inferior a las 30 000 unidades en el mercado de la Unión y se espera que alcancen una cuota de mercado muy pequeña y que, por lo tanto, no pueden causar un perjuicio a la industria de la Unión.

(1094) La Comisión no negó que, para muchos productos, las diferencias de precios entre los mercados nacionales son comunes y pueden explicarse por una multitud de factores. Como se explica al final del considerando 1122 del Reglamento provisional, estas diferencias y tendencias de precios indican el elevado atractivo del mercado de la Unión para los productores de BEV chinos. Las diferencias de precios y las diferencias asociadas en los beneficios ofrecen fuertes incentivos a los productores de BEV chinos para que amplíen su presencia en el mercado de la Unión. La Comisión también aclaró que la amenaza de perjuicio para la industria de la Unión, para la que el atractivo del mercado de la Unión es uno de los factores pertinentes, no procedía únicamente de los modelos utilizados como ejemplos, sino de las importaciones chinas en su totalidad. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1095) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 alegó que no estaba de acuerdo con las estimaciones de la cuota de mercado de las marcas chinas realizada por Transport & Environment y que se recoge en el considerando 1128 del Reglamento provisional y que, en los tres mayores mercados de la Unión, S&P Global Mobility espera que las marcas chinas tengan una cuota de mercado del 10 % de aquí a 2030.

(1096) Como se menciona en el considerando 1086, el intervalo de tiempo evaluado en caso de amenaza de perjuicio es inferior al año 2030, esto es, 2025-2026. Además, como se indica en el cuadro 13 del presente Reglamento, la cuota de mercado de las marcas chinas en el T2 2024 ya alcanzó el 14,1 %. Así pues, se rechazó la alegación.

(1097) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1130 a 1134 del Reglamento provisional.

5.3.3. *Suficiente capacidad libremente disponible y capacidad de absorción de mercados de terceros países*

a) Capacidad, capacidad excedentaria y producción en China

(1098) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que los datos sobre la capacidad total y la capacidad excedentaria de BEV de China calculados por la Comisión, tal como se describe en los considerandos 1140 a 1143 del Reglamento provisional, no eran exactos: i) ya que los datos sobre el volumen de producción comunicados por la CAAM en los que se basó la Comisión tenían una cobertura mucho más amplia, ya que se referían a todos los vehículos eléctricos de batería e incluían productos no incluidos en la definición del producto de la presente investigación, como los vehículos comerciales, las furgonetas para el transporte de mercancías, etc., y las furgonetas con una capacidad superior a nueve personas; y ii) debido a un error material y al uso de una cifra incorrecta de producción de la CAAM para el período de investigación.

(1099) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Los datos utilizados por la Comisión fueron la producción de BEV para turismos. La CAAM comunica por separado los datos de producción de vehículos comerciales y la Comisión no los utilizó. Además, no hay pruebas que demuestren que los datos de los BEV para turismos incluyan furgonetas para el transporte de mercancías y furgonetas con una capacidad superior a nueve personas. Por otro lado, la Comisión volvió a confirmar los datos de producción de los BEV notificados por la CAAM para el período de investigación y confirmó que los datos recogidos en el cuadro 14 del Reglamento provisional eran correctos. Además, no hubo ningún error material en el cálculo de la capacidad y la capacidad excedentaria para el período de investigación. La diferencia potencial obtenida por la CCCME procede de un redondeo, ya que el índice exacto de utilización de la capacidad para el período de investigación fue del 63,6 %, mientras que la Comisión comunicó la cantidad redondeada del 64 % en el cuadro 13 del Reglamento provisional. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1100) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la metodología de la Comisión y la extrapolación de los datos y el cálculo se basaron en suposiciones erróneas e infundadas de que: a) había 100 productores chinos de BEV presentes en el mercado chino; y b) las capacidades de producción de todas estas empresas evolucionaron al mismo ritmo que las de los veintiún productores chinos de BEV que cooperaron. Asimismo, afirmaron que la Comisión no debería haber asumido que todos los fabricantes chinos de vehículos eléctricos a los que hace referencia Bloomberg fabricaban BEV y que los veintiún grupos chinos de productores exportadores que presentaron una respuesta sobre el muestreo en la investigación no eran representativos. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión debería utilizar el índice de utilización de la capacidad de los productores chinos de BEV incluidos en la muestra y de Tesla, que fue verificada por la Comisión para evaluar el índice de utilización de la capacidad de las empresas chinas. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1101) Como se explicó en el considerando 1139 del Reglamento provisional, las autoridades chinas no facilitaron una lista de los fabricantes de BEV en China, por lo que la Comisión tuvo que recurrir a la información pública a este respecto. No obstante, la existencia de 100 o de 50 productores de BEV en China era irrelevante, como se explica en el considerando 1141 del Reglamento provisional. Así pues, los datos relativos a la producción, capacidad y capacidad excedentaria sobre la base de la información facilitada por los productores exportadores que cooperaron eran incompletos, como confirma la información publicada por la CAAM. Esta última mostró que el volumen total de producción de BEV en China era de 5,8 millones, frente a 3,9 millones, que era el volumen total de producción de los productores exportadores chinos que presentaron un formulario de muestreo. En ausencia de cualquier otra información, y a fin de calcular la capacidad total y la capacidad excedentaria de BEV en China, la Comisión no tuvo más opción que asumir que los productores chinos de BEV que no se dieron a conocer en la investigación tuvieran el mismo índice de utilización de la capacidad que los productores exportadores chinos que se dieron a conocer. Además, por lo que se refiere a la alegación de la CCCME y de las autoridades chinas de que la Comisión debería utilizar el índice de utilización de la capacidad de los productores chinos de BEV incluidos en la muestra y de Tesla y, por tanto, ignorar los datos respectivos notificados por los productores exportadores no incluidos en la muestra, la Comisión señaló que no había ninguna justificación ni razón objetiva para rechazar los datos disponibles en el expediente y sustituirlos por estimaciones. Por último, la Comisión señaló que ni la CCCME ni las autoridades chinas presentaron datos más exactos con relación a la capacidad total y la capacidad excedentaria de BEV en China. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1102) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la conclusión de la Comisión de que la capacidad china de vehículos ICE era significativa y de que podía cambiarse a la producción de BEV era solo una suposición. Alegaron que la Comisión basó su estimación de la capacidad china de vehículos ICE en una combinación de informes de prensa, mientras que no se disponía de pruebas de que la capacidad de ICE se cambiaría a BEV ni había ninguna razón para creer que este sería el caso. Por otro lado, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que gran parte de la capacidad de producción de BEV en China era propiedad de los productores de la Unión y que la utilizaban para fabricar BEV destinados al mercado chino y de la Unión, así como a otros mercados de terceros países.

(1103) En el considerando 1142 del Reglamento provisional, la Comisión, en ausencia de cualquier otra fuente más fiable, utilizó para determinar la capacidad de producción en China de NEV y turismos ICE información comunicada por *China Daily*, que tomó la información de la Asociación China de Automóviles de Pasajeros y, por lo tanto, dicha información se consideró suficientemente fiable, en particular teniendo en cuenta que no se disponía de ninguna otra información. Una vez más, la CCCME y las autoridades chinas solo criticaron la fuente de información utilizada por la Comisión, pero no presentaron datos más precisos. Durante las inspecciones *in situ*, los productores de la Unión explicaron el hecho de que la producción de vehículos ICE podía cambiarse a la producción de BEV. La cuestión de si los productores exportadores chinos cambiarán finalmente la capacidad de los vehículos ICE a los BEV no es pertinente, pero sí el hecho de que tal cambio es realista, como es el caso. Además, el hecho de que parte de la capacidad de producción de China sea propiedad de la industria de la Unión también es irrelevante, ya que todas las importaciones subvencionadas de BEV originarios de China son objeto de la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta, como se explica en el considerando 1131 del Reglamento provisional. Así pues, se rechazó la alegación.

(1104) Además, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, en el cálculo de la capacidad excedentaria, la Comisión no tuvo en cuenta que: i) los productores del sector de la fabricación de vehículos no puedan alcanzar el 100 % de la utilización de la capacidad debido, por ejemplo, a cuellos de botella en la producción y a restricciones de la cadena de suministro; ii) según datos públicamente disponibles, los principales productores de BEV tienen casi un 90 % de utilización de la capacidad; iii) existen muchos requisitos reglamentarios para vender en la Unión que impiden que todos los productores de BEV también puedan vender en el mercado de la Unión y que todos los BEV fabricados en China puedan comercializarse en el mercado de la Unión; iv) la capacidad excedentaria estimada de BEV en China se estaba reduciendo a medida que aumentaba la demanda interna; y v) varios productores han dejado de producir o han abandonado sus plantas de producción, por lo que existían indicadores claros de que la capacidad se estaba reduciendo. Además, estas partes alegaron que las autoridades chinas han aplicado un régimen de licencias más estricto para las autorizaciones reglamentarias que afectó a las empresas a la hora de establecer nueva producción de vehículos eléctricos en China, y señalaron que la Comisión también lo reconoció en el considerando 1143 del Reglamento provisional.

(1105) Como se explica en los considerandos 1140 y 1141 del Reglamento provisional, la Comisión calculó el índice de utilización de la capacidad de los veintiún productores exportadores chinos que presentaron un formulario de muestreo sobre la base de los datos presentados por ellos. Por lo tanto, el hecho de que ciertos productores de BEV tengan casi un 90 % de utilización de la capacidad no era pertinente a este respecto. Por otro lado, la Comisión no concluyó que toda la capacidad excedentaria de los productores exportadores chinos se dirigiera a la Unión, sino que se limitó a calcular la capacidad excedentaria potencial disponible sobre la base de la información de que disponía. Por lo tanto, los argumentos mencionados en los incisos i) y iii) no eran pertinentes. Como ya se ha mencionado, la CCCME y las autoridades chinas criticaron las fuentes y la metodología utilizadas por la Comisión, pero no presentaron datos más precisos, o no presentaron datos en absoluto. Por lo que respecta al inciso iv), la Comisión evaluó la demanda interna en China en los considerandos 1145 a 1148 del Reglamento provisional y concluyó que el mercado interior de China no podría absorber su gran capacidad excedentaria. Así pues, contrariamente a lo que alegaron la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión no llegó a la conclusión de que la demanda interna absorberá la capacidad excedentaria, sino que la capacidad excedentaria disponible superaba con creces la demanda interna de China. En cuanto al inciso v), la CCCME no ha presentado pruebas que apoyen sus argumentos. Además, el régimen de licencias más estricto para las autorizaciones reglamentarias mencionado en el considerando 1143 del Reglamento provisional está vinculado a la capacidad futura en China y, por lo tanto, no podría haber tenido repercusiones en la capacidad estimada de China para el período considerado. Además, en el mismo considerando, la Comisión también declaró que, independientemente del régimen regulador más estricto, se siguen estableciendo en China nuevos productores de BEV, como el fabricante chino de productos electrónicos «inteligentes» de consumo, Xiaomi, y ni la CCCME ni las autoridades chinas contradijeron esta información, lo que indica que las normas más estrictas como tales no impiden que la capacidad de producción en China siga aumentando. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1106) Además, tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas afirmaron que era «irónico y paradójico» cómo la Comisión «acusó» a los productores exportadores chinos de exceso de capacidad, así como que alegara una amenaza de aumento de las importaciones procedentes de China, cuando de hecho: i) la capacidad excedentaria de los productores de BEV de la Unión es aún más significativa en comparación con la demanda en el mercado de la Unión, y teniendo en cuenta que el mercado chino es casi tres veces mayor que el tamaño del mercado de la Unión; ii) la capacidad excedentaria de la Unión en términos absolutos era similar a la calculada por la Comisión para China; y iii) mientras que la capacidad excedentaria en China se ha reducido, la de la Unión ha aumentado.

(1107) La Comisión no «acusó» a China de exceso de capacidad en el marco de la investigación. Se limitó a evaluar la capacidad de producción y la capacidad excedentaria de China de conformidad con el artículo 8, apartado 8, letra c), del Reglamento de base como condición jurídica para evaluar si existe una amenaza de perjuicio en el marco de la presente investigación. Por lo tanto, la constatación del exceso de capacidad en China es meramente fáctica. Además, la capacidad excedentaria de la industria de la Unión es irrelevante para la evaluación de la amenaza de perjuicio causada por las importaciones subvencionadas de BEV procedentes de China. Del mismo modo, la amenaza de un aumento de las importaciones procedentes de China se determinó sobre la base de los hechos y evidencias recogidos durante la presente investigación, tal como se explica en la sección 5.3 del Reglamento provisional y la sección 5.3.2 del presente Reglamento. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1108) Tras la comunicación provisional, la VDA no estuvo de acuerdo con la conclusión de la Comisión en el Reglamento provisional de que el exceso de capacidad en China se empleará para aumentar las importaciones en la Unión, ya que la existencia de un exceso de capacidad en China no significaba que automáticamente los clientes de la Unión compren estas importaciones.

(1109) Esta alegación carece de fundamento. La Comisión no indicó en el Reglamento provisional que la existencia de un exceso de capacidad en China implicara que los clientes de la Unión adquirirían automáticamente el exceso de capacidad de China. De hecho, en los considerandos 1119 a 1128 del Reglamento provisional, la Comisión evaluó el atractivo del mercado de la Unión en comparación con otros mercados de exportación potenciales para los productores exportadores chinos y concluyó en el considerando 1129 del Reglamento provisional que, habida cuenta de la política de las autoridades chinas de alentar a los productores chinos a exportar BEV, del gran atractivo del mercado de la Unión, del enorme exceso de capacidad de China, así como del hecho de que el volumen de las importaciones de BEV procedentes de China ha aumentado significativamente desde 2020, indicaba la probabilidad de que dichas importaciones sigan aumentando significativamente a corto plazo y continúen aumentando durante los años siguientes. La Comisión también concluyó que este incremento de las importaciones procederá principalmente de las marcas propiamente chinas y de las marcas europeas adquiridas por empresas chinas, a expensas de la industria de la Unión, que probablemente seguirá perdiendo cuota de mercado. Esta conclusión también se ve confirmada por los datos posteriores al período de investigación que se recogen en la sección 5.2.1, que muestran que la cuota de mercado de los BEV de marca china aumentó significativamente en el T2 2024, alcanzando el 14 %, mientras que la cuota de mercado de las importaciones de la industria de la Unión está disminuyendo, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(1110) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que había un pequeño error material en los datos de producción notificados por la CAAM y utilizados por la Comisión durante el período de investigación (es decir, la producción fue de 5 818 000 BEV y no de 5 836 000 unidades).

(1111) La Comisión señaló que este error material se encontraba de hecho en el sitio web de la CAAM. El volumen de producción de enero a septiembre de 2023 notificado por la CAAM de forma agregada no coincidía con la suma de la producción individual sobre una base mensual durante este período. La discrepancia se produjo en agosto y septiembre. Dado que la Comisión no sabía qué datos eran correctos y la diferencia era, en cualquier caso, menor, esta no revisó los datos del cuadro 14 del Reglamento provisional.

(1112) Tras la comunicación definitiva, la CCCME alegó que una comparación entre las ventas de BEV en China señaladas por la Comisión en el cuadro 15 del presente Reglamento y la producción total de BEV indicada en el cuadro 14 del Reglamento provisional mostraba que había existencias limitadas o nulas en cada año del período de investigación y que se vendía toda la producción de BEV chinos. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que esto también parecía sugerir que no podía haber habido una capacidad excedentaria por valor de 3,2 millones de BEV en el período de investigación, según lo calculado por la Comisión.

(1113) La Comisión no alegó que hubiera existencias de BEV en China. Además, contrariamente a la alegación de la CCCME y las autoridades chinas, la capacidad excedentaria se calcula como la diferencia entre la capacidad de producción y la producción, y no tiene nada que ver con las existencias. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1114) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1139 a 1144 del Reglamento provisional.

b) Demanda en China

(1115) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron también que los datos relativos a la demanda total de BEV en China en los que se basó la Comisión en el Reglamento provisional estaban subestimados, y proporcionaron a este respecto el consumo de BEV en China notificados por PwC ([146]).

(1116) En el cuestionario dirigido a las autoridades chinas, la Comisión les solicitó que facilitaran los datos sobre las matriculaciones de BEV en China. Sin embargo, las autoridades chinas no presentaron ningún dato a este respecto y alegaron que no disponían de ellos. Por lo tanto, la Comisión buscó otras fuentes para determinar las matriculaciones/demanda de BEV en China durante el período considerado, como se indica en los considerandos 1145 y 1146 del Reglamento provisional. Sobre esta base, la Comisión basó su análisis en fuentes verificables públicas, en particular la CAAM.

(1117) La Comisión señaló que en el informe de PwC no se hacía referencia alguna a que los datos sobre los BEV se refirieran únicamente a los turismos. A petición de la Comisión, PwC confirmó que los datos notificados incluían tanto turismos como vehículos comerciales ([147]). Sobre la base de esta información, la Comisión comparó los datos notificados por la CAAM y las autoridades chinas sobre las ventas de turismos y vehículos comerciales con los datos indicados en el informe de PwC. En consecuencia, durante el período 2020-2022 solo existe una pequeña diferencia entre los datos notificados por PwC y las ventas totales de BEV (turismos y vehículos comerciales), como se muestra en el cuadro 14 a continuación. Además, la Comisión señaló que, para el período de investigación, la CCCME y las autoridades chinas notificaron los datos de 2023, lo que se consideró engañoso, ya que el período de investigación se extiende desde octubre de 2022 hasta septiembre de 2023. Por otro lado, la cantidad exacta de matriculaciones para el período de investigación no puede calcularse sobre la base de los datos notificados por PwC.

([146]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html.
([147]) t24.007106.

(1118) Por lo tanto, la Comisión podía confiar razonablemente en los datos disponibles de la CAAM en su determinación provisional.

Cuadro 14

Ventas de BEV en China

	2020	2021	2022	Período de investigación
Ventas de turismos BEV notificadas por la CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Ventas de vehículos comerciales BEV notificadas por la CAAM	116 000	182 000	331 000	410 000
Total	1 116 000	2 916 000	5 364 000	6 264 000
Matriculaciones de BEV notificadas por PwC	1 065 557	2 901 000	5 351 000	NA

(1119) No obstante, en el cuadro 15 que figura a continuación, en ausencia de cualquier otra información más fiable disponible, la Comisión sustituyó los datos del cuadro 15 del Reglamento provisional por los datos del cuadro 15 que figura a continuación, en el que calculó la demanda de BEV en China sobre la base de las ventas de turismos de tipo BEV comunicadas por la CAAM y las importaciones de BEV, ya que consideró que ofrecía una imagen más precisa de la demanda en China. Además, dado que no estaba claro si las ventas de BEV notificadas por la CAAM incluían las exportaciones de BEV, la Comisión, con el fin de evitar cualquier sobrestimación de la demanda en China, calculó también la demanda de BEV en China sobre la base de las ventas de turismos de tipo BEV según lo notificado por la CAAM y las importaciones de BEV y restó el volumen de las exportaciones.

Cuadro 15

Demanda de BEV en China

unidades	2020	2021	2022	Período de investigación
Ventas de turismos de tipo BEV notificadas por la CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Importaciones de BEV	8 201	2 215	3 499	13 930
Ventas totales (demanda)	1 008 201	2 736 215	5 036 499	5 867 000
Exportaciones de BEV	33 731	171 822	328 391	486 550
Ventas sin exportaciones (demanda)	974 470	2 564 393	4 708 108	5 380 450

Fuente: CAAM y GTA (código SA 8703 80)

(1120) Por lo tanto, la demanda en China de BEV en el período de investigación se estimó entre 5,4 y 5,9 millones de BEV.

(1121) De ello se desprende que la primera frase del considerando 1148 del Reglamento provisional se sustituya por el considerando siguiente.

(1122) El aumento del 20 % del mercado de los BEV en China en 2024 se tradujo en una cantidad de 6,5 a 7 millones de BEV, con respecto a una capacidad de más de 9 millones de BEV.

(1123) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el mercado chino de los BEV era mucho mayor que el mercado de la Unión en términos absolutos y la tasa de crecimiento también era significativamente superior a la del mercado de la Unión, algo que la Comisión no tuvo en cuenta en sus conclusiones provisionales. Según la CCCME y las autoridades chinas, la Comisión tampoco tuvo en cuenta la tasa de crecimiento prevista en China. Por lo tanto, ambas partes alegaron que, desde un punto de vista comercial, el mercado chino es mucho más atractivo y mucho más importante para los productores chinos de BEV. Esta alegación se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1124) En los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional, la Comisión describió en detalle por qué consideraba que el mercado de la Unión era atractivo para los exportadores chinos. Estas conclusiones se han confirmado en los considerandos 1045 a 1060 del presente Reglamento. En este contexto, es irrelevante si el mercado chino es mayor que el mercado de la Unión en tamaño, ya que se ha demostrado que, a pesar de este hecho, el exceso de capacidad en China supera con creces su demanda interna (prevista) y las capacidades libres probablemente se dirigirán en gran medida al mercado de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(1125) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la Comisión no evaluó el crecimiento previsto de la demanda interna china, a pesar de que estaba obligada a realizar un análisis prospectivo. Esta alegación se reiteró tras la comunicación definitiva.

(1126) Esta alegación es objetivamente incorrecta. En los considerandos 1146 y 1148 del Reglamento provisional, la Comisión estimó que la demanda de BEV en China aumentaría en 2024 en un 20 %.

(1127) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1145 a 1148 del Reglamento provisional con arreglo a la revisión de los considerandos 1119 a 1122 del presente Reglamento.

c) Exportaciones de China y disponibilidad de otros mercados de exportación

(1128) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que el volumen total de exportación de China y el volumen de exportación a la Unión comunicado por la Comisión en el cuadro 16 del Reglamento provisional estaban sobreestimados. La CCCME y las autoridades chinas comunicaron datos más bajos, alegando que la fuente de estos datos eran las estadísticas aduaneras de China, que serían más precisas que el GTA, la fuente utilizada por la Comisión.

(1129) Como se explica en el considerando 737 del presente Reglamento, en su respuesta al cuestionario, las autoridades chinas presentaron datos de exportación muy similares a los utilizados por la Comisión en el cuadro 16 del Reglamento provisional. Por lo tanto, no estaba claro por qué las autoridades chinas cuestionaban tales datos. Además, la Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no explicaron qué código de producto chino utilizaron para los datos facilitados. Cabe señalar que el GTA también utiliza como fuente de datos las estadísticas aduaneras de China. Como se menciona en el considerando 738 del presente Reglamento, al extraer datos de exportación del GTA, la Comisión utilizó el código SA 8703 80. Por otra parte, al comparar los datos presentados por la CCCME y las autoridades chinas con los BEV chinos reales que se vendieron y matricularon recogidos en el cuadro 2b del Reglamento provisional, puede observarse que el número de BEV chinos matriculados, sobre la base de los datos de la AEMA y S&P Global Mobility, siempre fue significativamente superior al de los BEV importados, lo que indica que el volumen de BEV chinos exportados a la Unión, según lo comunicado por la CCCME y las autoridades chinas, estaba significativamente subestimado.

Cuadro 16

Exportaciones chinas a la Unión frente a los BEV matriculados importados de China

	2020	2021	2022	Período de investigación
Exportaciones chinas a la UE notificadas por la CCCME	16 930	66 079	200 096	296 637
BEV chinos matriculados comunicados en el cuadro 2b del Reglamento provisional	18 934	132 768	246 090	346 345
diferencia	12 %	101 %	23 %	17 %

(1130) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1149 a 1152 del Reglamento provisional.

d) Conclusión

(1131) Se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 1153 del Reglamento provisional.

5.3.4. *Nivel de precios de las importaciones subvencionadas*

(1132) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que: i) la Comisión no evaluó los precios de las autoimportaciones a pesar de su pertinencia en el total de las importaciones de BEV procedentes de China en todo el período considerado; ii) la Comisión extrajo una conclusión errónea y no representativa de la subcotización de precios de uno de los años del período considerado, esto es, el período de investigación sobre la base de los datos de los productores de BEV de marca china incluidos en la muestra y el análisis de la contención de los precios se basó en una comparación con los precios de transferencia de las importaciones de BEV chinos y en una fase comercial diferente; iii) dado que la Comisión constató que los competidores del mercado influyen en la fijación de precios de los BEV en el mercado de la Unión y que las principales marcas y modelos de BEV en el mercado de la Unión son los que producen los productores de la Unión, se desprende que los precios de los BEV de marca china se vieron influidos por los de sus competidores en el caso de los modelos principales, y no al revés; iv) no se realizó una evaluación de la fijación de precios futura de las importaciones de BEV chinos ni de las ventas a la industria de la Unión, ni tampoco se evaluó la evolución de los costes de la industria de la Unión, por lo que no había bases para futuras proyecciones a este respecto.

(1133) Por lo que se refiere al inciso i), como se explicó en el considerando 1131 del Reglamento provisional, todas las importaciones subvencionadas de BEV originarias de China estaban sujetas a la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta. Por lo que respecta al inciso ii), las observaciones sobre la subcotización y la contención de precios ya se abordaron en los considerandos 764 a 811 del presente Reglamento. Por lo que se refiere al inciso iii), se recuerda que las importaciones de BEV chinos subcotizaron los precios de venta de los BEV de la industria de la Unión en un 12,7 % por término medio durante el período de investigación, tal como se expone en el considerando 1029 del Reglamento provisional. Por último, por lo que se refiere al inciso iv), no existían tales requisitos legales a la hora de determinar la subcotización y la contención de los precios durante el período de investigación. En cuanto a la evolución futura de las importaciones, la Comisión evaluó todos los criterios establecidos en el artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base, que es la norma jurídica aplicable. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1134) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la investigación estableció que no había datos sobre los precios de las importaciones de BEV chinos a un nivel comparable al de los productores de BEV de la Unión para cada año del período considerado a fin de llegar a una conclusión sobre i) los bajos precios de las importaciones de BEV chinos durante el período considerado, y ii) que los bajos precios de estas importaciones les permitieran hacerse cargo de la cuota de mercado de los productores de la Unión durante el período considerado. Por lo tanto, la CCCME alegó que solo sobre esta base la evaluación de la amenaza de perjuicio de la Comisión era incompatible con los artículos 15.1, 15.2 y 15.7 del Acuerdo SMC.

(1135) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explica en el considerando 793 del presente Reglamento, para el análisis de los efectos sobre los precios, la Comisión llevó a cabo dos evaluaciones alternativas del efecto sobre los precios, a saber: i) subcotización de precios y ii) contención de los precios (a saber, las importaciones impiden a la industria de la Unión aumentar el precio de venta, lo que da lugar a una pérdida de rentabilidad). La subcotización de precios se estableció para el período de investigación y mostró una subcotización de al menos el 12,7 %.

(1136) La contención de los precios se evaluó para todo el período considerado, como se muestra en el considerando 1033 del Reglamento provisional. La evolución de los precios de venta y de los costes unitarios de producción en la Unión durante el período considerado en el cuadro 7 del Reglamento provisional ponía de manifiesto una contención significativa de los precios. La industria de la Unión no pudo aumentar sus precios para cubrir costes. Esto se tradujo en que la industria de la Unión sufrió pérdidas financieras en las ventas de BEV durante el período considerado. Además, como se explica en el considerando 1080 del Reglamento provisional, el de los BEV es un mercado muy competitivo y en rápida evolución con precios muy transparentes, lo que hace que sea muy sensible a los precios. Por lo tanto, los BEV de bajo precio procedentes de China fueron capaces de ejercer una presión significativa sobre los precios de las ventas de la industria de la Unión. Sin las importaciones procedentes de China, la industria de la Unión habría podido producir y vender más en el mercado de la Unión y cubrir los costes fijos y, por lo tanto, reducir el coste unitario de producción de los BEV y, por consiguiente, reducir sus pérdidas financieras o incluso ser rentable. Esta presión sobre los precios se agravó en el período de investigación, cuando la cuota de mercado de los BEV chinos era la más elevada y las pérdidas financieras de la industria de la Unión empezaron a aumentar, invirtiendo así la evolución positiva registrada en el período 2020 y 2022. Las pérdidas de la industria de la Unión aumentaron aún más después del período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(1137) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1154 a 1156 del Reglamento provisional.

5.3.5. *Nivel de existencias*

(1138) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la evaluación de las existencias realizada por la Comisión era insuficiente para concluir que existía inminencia de un aumento sustancial de las importaciones y de perjuicio importante, ya que: i) la Comisión no evaluó las existencias en China que podían exportarse a la Unión y. dado que las existencias de los productores exportadores incluidos en la muestra ya se encontraban en la Unión y estaban contabilizadas en el volumen de importación, no podían contabilizarse dos veces; ii) los informes de prensa sobre la elevada cantidad de existencias de determinadas marcas chinas de BEV se basaban en rumores y no constituían pruebas reales de las autoridades aduaneras y, por lo tanto, la Comisión debería haber comprobado este aspecto con las autoridades aduaneras de los Estados miembros de la UE afectados; iii) la Comisión no proporcionó una explicación motivada de por qué el principio empresarial básico que se aplicaba a la industria de la Unión, según el cual los BEV se fabricaban generalmente bajo pedido, no se aplicaba a los productores chinos.

(1139) En primer lugar, en el Reglamento provisional, la Comisión concluyó que las importaciones procedentes de China aumentarán significativamente en un futuro próximo sobre la base de todos los elementos expuestos en los considerandos 1106 a 1164 y, por tanto, esta conclusión no se basaba simplemente en las existencias de BEV chinos en la Unión. En segundo lugar, en relación con el inciso i), como se explicó en los considerandos 1010 a 1017 del Reglamento provisional, la Comisión evaluó tanto las importaciones procedentes de China como las importaciones procedentes de China que se vendieron y, por tanto, se matricularon en la Unión. Por lo tanto, el nivel de existencias de BEV en la Unión de BEV chinos es un indicador pertinente de la presión futura ejercida por los BEV chinos sobre la industria de la Unión, ya que estas cantidades están claramente destinadas en esencia a la venta en el mercado de la Unión. En tercer lugar, por lo que se refiere al inciso ii), la información procedente del informe de prensa no era un rumor, sino información transmitida por los periodistas, como se indica en el considerando 1158 del Reglamento provisional. En cuarto lugar, por lo que respecta al inciso iii), relativo a una explicación de por qué el principio empresarial básico que se aplicaba a la industria de la Unión, según el cual los BEV se fabricaban generalmente bajo pedido, no se aplicaba a la industria china, la Comisión señaló que se trata de un hecho, una característica de la industria y, por lo tanto, no tenía que explicar por qué era así. Asimismo, la Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no aportaron ninguna prueba en contra de este hecho. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1140) Tras la comunicación provisional, la VDA alegó que una comparación entre las existencias de las importaciones chinas en la Unión y las bajas existencias de la industria de la Unión era engañosa, ya que la industria de la Unión trabaja por pedidos y, por lo tanto, tiene existencias más bajas, lo cual es una característica del mercado automovilístico de la Unión que debería haberse tenido en cuenta. Asimismo, alegaron que el hecho de que hubiera un alto volumen de existencias en los puertos europeos era irrelevante, ya que estas cantidades aún tienen que encontrar compradores.

(1141) Contrariamente a lo que alega la VDA, la Comisión no hizo tal comparación. De hecho, en el considerando 1157 del Reglamento provisional, la Comisión declaró que las existencias de BEV chinos en el mercado de la Unión estaban disponibles para su venta en el mercado de la Unión. Además, la Comisión se remite a sus conclusiones del considerando 1139 del Reglamento provisional, según las cuales el hecho de que se dispusiera de existencias elevadas reforzó el carácter inminente de la amenaza de perjuicio para los productores de la Unión. A este respecto, es irrelevante si se encontraron compradores para estas existencias o si todavía había que encontrarlos, en particular teniendo en cuenta el crecimiento previsto del mercado de los BEV. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1142) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 alegó que podía haber diferentes razones para la elevada cantidad de existencias, como el limitado éxito de mercado de las marcas chinas, y que, por tanto, las conclusiones de la Comisión a este respecto eran erróneas.

(1143) Esta alegación se consideró especulativa, ya que no estaba respaldada por ninguna otra prueba y carecía de fundamento. La Comisión también consideró que los datos posteriores al período de investigación mostraban que la cuota de mercado de las marcas chinas aumentó significativamente, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento, por lo que no puede considerarse que tengan un éxito limitado en el mercado. Así pues, se rechazó la alegación.

(1144) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que, durante el período posterior al período de investigación, las existencias de los exportadores chinos en la Unión no eran excesivas y, de hecho, eran muy limitadas.

(1145) La Comisión rechazó esta alegación en el considerando 973 del presente Reglamento.

(1146) Por lo tanto, se confirmaron las conclusiones expuestas en los considerandos 1157 a 1159 del Reglamento provisional.

5.3.6. *Previsibilidad e inminencia de un cambio de circunstancias*

(1147) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión: i) no especificó el cambio de circunstancias que crearía una situación en la que las supuestas subvenciones causarían un perjuicio en el futuro; ii) no ofreció una explicación adecuada del cambio de circunstancias que daría lugar una situación en la cual las supuestas subvenciones causarían un perjuicio «claramente previsible e inminente»; y iii) no explicó sobre qué base puede considerarse que el perjuicio es previsible e inminente, teniendo en cuenta que la mayoría de las importaciones eran autoimportaciones por parte de los productores de la Unión y la Comisión no tuvo en cuenta el crecimiento previsto de la demanda en la Unión, lo que impide cualquier suposición de que se materialice el perjuicio.

(1148) Por lo que se refiere a los incisos i) y ii), estas explicaciones se facilitaron en los considerandos 1162 y 1163 del Reglamento provisional. Por lo que se refiere al inciso iii), tal como se explicó en el considerando 1131 del Reglamento provisional, todas las importaciones subvencionadas de BEV originarias de China estaban sujetas a la presente investigación, independientemente de la propiedad de una empresa concreta. Además, en el considerando 1162 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que, en el contexto de un consumo en auge, la industria de la Unión fue perdiendo cuota de mercado a lo largo del período considerado a expensas de las importaciones subvencionadas procedentes de China, alcanzando su punto más bajo durante el período de investigación. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1149) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely también alegó que las conclusiones de la Comisión no apuntan a ningún cambio de circunstancias que sugiera lo contrario. A este respecto, el Grupo Geely declaró que, en el considerando 1169 del Reglamento provisional, la Comisión consideró que el cambio de circunstancias estaba presente porque la rentabilidad, el rendimiento de las inversiones y el flujo de caja se deterioraron en el período de investigación; sin embargo, la Comisión contradijo estas constataciones de hecho con sus conclusiones del considerando 1099 del Reglamento provisional, según las cuales la rentabilidad y el rendimiento de las inversiones mostraron «tendencias positivas» durante el período considerado.

(1150) El cuadro 10 del Reglamento provisional mostraba claramente que, entre 2020 y 2022, el margen de rentabilidad de la industria de la Unión aumentó del – 22,3 al – 8,9 % y, posteriormente, disminuyó al – 10,8 % en el período de investigación. El rendimiento de las inversiones y el flujo de caja tuvieron la misma tendencia que el margen de rentabilidad, es decir, una tendencia al alza entre 2020 y 2022 y, posteriormente, se deterioraron en el período de investigación. Así pues, se rechazó la alegación.

(1151) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely también alegó que la Comisión no explicó cómo podía encontrar una amenaza de perjuicio, al tiempo que constató que la industria de la Unión mostró tendencias positivas en varios indicadores clave, como el rendimiento de las inversiones, la utilización de la capacidad, la productividad, el volumen de ventas y el volumen de exportación durante el período considerado. El Grupo Geely declaró que no había ninguna base para sugerir que estas tendencias positivas se invertirán en el futuro. Asimismo, alegó además que, si no se había producido ningún perjuicio a la industria de la Unión durante el período de investigación, se desprendía de ello que no había ningún perjuicio previsible e inminente si la causa subyacente a las tendencias positivas durante el período de investigación seguía estando presente, y que probablemente se intensificaría después del período de investigación.

(1152) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En el considerando 996, la Comisión explicó que la transición del mercado de la Unión de los vehículos ICE a los BEV representaba un factor pertinente en este caso que afectaba a una serie de indicadores relacionados con el estado de la industria. Además, en los considerandos 1095 a 1099 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que la situación de la industria de la Unión debe analizarse en el contexto de la transición del mercado de la Unión de los vehículos ICE a los BEV, y resumió las conclusiones sobre el consumo de la Unión, las importaciones procedentes de China y cuándo analizar los indicadores de perjuicio. Por otro lado, en el considerando 1102 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que la transición de los vehículos ICE a los BEV comenzó a verse obstaculizada hacia el final del período considerado y, en particular, durante el período de investigación, cuando se observan los mayores volúmenes de importaciones chinas y la mayor caída de cuota de mercado de la industria de la Unión. Esto también quedó demostrado por el hecho de que, a pesar de la mejora de las tendencias en algunos indicadores durante el período considerado, la mayoría de los indicadores financieros seguían siendo negativos e incluso comenzaron a deteriorarse durante el período de investigación, en particular, la rentabilidad, el rendimiento de las inversiones y el flujo de caja. Resulta aún más revelador que las cuotas de mercado disminuyeran a lo largo del período considerado, alcanzando el punto más bajo al final del período de investigación. Por último, en la sección 5 del Reglamento provisional, la Comisión explicó todos los elementos que apoyaban la conclusión de una amenaza de perjuicio con arreglo al artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

5.3.7. *Otras observaciones*

(1153) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely alegó que la Comisión no tuvo en cuenta pruebas que demostraban que la transición a los BEV continuará y probablemente se acelerará, en particular en beneficio de los productores de la Unión, como consecuencia de las dinámicas del mercado y de la regulación, tales como la prohibición de la venta de vehículos ICE a partir de 2035 y los objetivos obligatorios para acelerar la implantación de infraestructura en toda la Unión para los BEV ([148]).

(1154) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. Como se explicó en el considerando 996 del Reglamento provisional, el mercado de la Unión estaba realizando la transición de los vehículos ICE a los BEV, lo cual representaba un factor pertinente en este caso que afectaba a una serie de indicadores relacionados con el estado de la industria. Además, en el considerando 1009 del Reglamento provisional, se explicó que el aumento del número de BEV matriculados como porcentaje de todas las matriculaciones de turismos muestra una transición progresiva del mercado de la Unión de los turismos ICE a los BEV, que fue del 14,6 % en el período de investigación, como se recoge en el cuadro 1 del Reglamento provisional. Por otro lado, en los considerandos 1222 y 1223 del Reglamento provisional, la Comisión expuso los efectos del Pacto Verde Europeo ([149]) y los objetivos específicos de emisiones para todos los turismos nuevos. Asimismo, en el considerando 1224 del Reglamento provisional, la Comisión explicó que los objetivos específicos de emisiones pueden alcanzarse, en particular, mediante una proporción cada vez mayor de vehículos eléctricos en el parque. Sin embargo, la industria de la Unión no será capaz de producir y vender suficientes BEV en el mercado de la Unión debido al rápido aumento de las importaciones de BEV subvencionados procedentes de China que se venden en el mercado de la Unión a precios perjudiciales. Así pues, se rechazó la alegación.

([148]) Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

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

(1155) Tras la comunicación provisional, la CCCME, las autoridades chinas y el Grupo Geely alegaron que la Comisión no tuvo en cuenta el apoyo a la industria de los BEV de la Unión, en la actualidad y en el futuro, a escala de la Unión y de los Estados miembros.

(1156) El apoyo que supuestamente está recibiendo o recibirá la industria de los BEV de la Unión no afecta a la investigación, ya que no es comparable con las subvenciones sujetas a medidas compensatorias recibidas por los productores exportadores chinos de BEV, que causan una amenaza de perjuicio a la industria de la Unión. En cualquier caso, cualquier apoyo recibido por la industria de la Unión no está sujeto a medidas compensatorias y no causa un perjuicio a los productores chinos de BEV, ya que la industria de la Unión tan solo exporta volúmenes muy pequeños de BEV a China. Además, el hecho de que la industria de la Unión reciba apoyo no significa que deba competir en el mercado de la Unión en condiciones abusivas. Los BEV chinos subvencionados vendidos a precios bajos amenazan con causar un perjuicio importante a la industria de la Unión y, por lo tanto, distorsionan la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. Así pues, se rechazó la alegación.

(1157) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely declaró que del Reglamento provisional se desprendía que la amenaza percibida para la industria de la Unión procedía de los BEV de marca china, como el Grupo Geely; sin embargo, la Comisión ocultó el hecho de que la cuota de mercado de estas importaciones era solo del 7,3 % en el período de investigación, mientras que la mayoría de las importaciones procedentes de China las realizaron los productores de la Unión y Tesla. El Grupo Geely también afirmó que la elección de los productores de la Unión de establecer cadenas de suministro mundiales en China no podía justificar la conclusión de que esos mismos productores de la Unión se encuentran en una situación vulnerable. Por otro lado, el Grupo Geely declaró que, al conceder el anonimato a los productores de la Unión, la Comisión ocultó aún más este factor.

(1158) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación. En los considerandos 1135 a 1138, la Comisión demostró que habrá un aumento de las cuotas de mercado, principalmente de las marcas chinas, en un futuro próximo. Como se explica en el considerando 1071 del presente Reglamento, esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14 %, en el T2 2024, mientras que las importaciones procedentes de fabricantes de equipos originales europeos disminuyeron, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento. Así pues, se rechazó la alegación.

(1159) Tras la comunicación provisional, NIO alegó que las conclusiones de la Comisión de que la industria de la Unión se encuentra en una situación de amenaza de perjuicio importante se basaron en conjeturas y posibilidades remotas y no en hechos, ya que: i) la industria de la Unión aumentó significativamente su volumen de producción, su capacidad y sus ventas durante el período considerado; y ii) el único factor que mostró una tendencia negativa fue la cuota de mercado de la industria de la Unión, que no era suficiente para demostrar que dicho perjuicio importante fuese inminente.

(1160) Esta alegación carece de fundamento. Contrariamente a lo que alega NIO, en el Reglamento provisional, la Comisión concluyó que existía una amenaza de perjuicio importante para la industria de la Unión claramente previsible e inminente sobre la base de todos los elementos que se explican en la sección 5 del Reglamento provisional y se confirman en el presente Reglamento. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

5.4. **Conclusión**

(1161) Por consiguiente, la Comisión confirmó sus conclusiones sobre la existencia de una amenaza de perjuicio claramente previsible e inminente para la industria de la Unión al final del período de investigación, tal como se establece en los considerandos 1167 a 1169 del Reglamento provisional.

6. **CAUSALIDAD**

6.1. **Evaluación**

(1162) En sus conclusiones provisionales, la Comisión distinguió y separó los efectos de todos los factores conocidos (importaciones procedentes de otros terceros países, comportamiento de las exportaciones de la industria de la Unión, factores relacionados con la demanda, competitividad de la industria de los BEV de la Unión, competencia entre vehículos ICE y BEV, falta de economías de escala y empresas emergentes, problemas de suministro, política de la UE en materia de biocombustibles e importaciones procedentes de China por parte de la industria de la Unión) sobre la situación de la industria de la Unión de los efectos perjudiciales de las importaciones subvencionadas. La Comisión estableció que el efecto de estos otros factores no atenuó el nexo causal entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio, ni individual ni colectivamente.

(1163) Tras la recogida de los datos posteriores al período de investigación que siguió a la imposición de medidas provisionales, los datos trimestrales relativos al coste de producción y los precios de venta de los productores de la Unión en el cuarto trimestre de 2023 (resumidos en el cuadro 10 del presente Reglamento) muestran que la rentabilidad de la industria de la Unión siguió deteriorándose, como se explica en el considerando 961 del presente Reglamento, apoyando así las conclusiones provisionales de la Comisión.

(1164) Los datos más recientes de las importaciones procedentes de China sobre la base de las matriculaciones (correspondientes al período comprendido entre el T4 2023 y el T2 2024) mostraron un aumento continuo, como se indica en el cuadro 7b y se explica en el considerando 951 del presente Reglamento, donde se observa que las importaciones de marcas chinas sobre la base de las matriculaciones ganaron una cuota de mercado significativa del 14,1 % en el segundo trimestre de 2024, desde el 8,5 % en el último trimestre abarcado por el período de investigación (esto es, el tercer trimestre de 2023), como se muestra en el cuadro 12 del presente Reglamento, y los productores de la Unión siguieron sufriendo debido a los efectos de una contención de precios no atenuada por parte de los productores exportadores chinos y a la continua penetración en el mercado, lo que impidió a los productores de la Unión mejorar su rentabilidad. Además, en julio de 2024, SAIC tenía una promoción de ventas muy agresiva en Alemania, donde ofrecía al consumidor un descuento de 8 592 EUR si este compraba un BEV MG4 en efectivo y, al mismo tiempo, firmaba un contrato de arrendamiento financiero ([150]) para otro MG4.

(1165) En vista de lo anterior y de conformidad con la sección 6 del Reglamento provisional, la Comisión confirmó su conclusión de que las importaciones subvencionadas chinas tuvieron efectos negativos en la situación de la industria de la Unión y estaban causando una amenaza de perjuicio importante a esta industria, mientras que otros factores no atenuaron dicho nexo causal, ni individual ni colectivamente.

6.2. **Observaciones de las partes interesadas tras las comunicaciones provisional y definitiva**

(1166) Tras la comunicación provisional, se recibieron observaciones por parte de las autoridades chinas, la CCCME, el Grupo Geely, el Grupo SAIC, la Empresa 24 y NIO. El Grupo SAIC se mostró en desacuerdo con la evaluación de la Comisión en general sin hacer referencia a ninguna conclusión específica y sin proporcionar más detalles, sino únicamente remitiéndose a los dosieres presentados por la CCCME, las autoridades chinas y otras partes interesadas, en tanto en cuanto esos dosieres no contradicen los propios argumentos del Grupo SAIC expuestos en otras partes de la evaluación.

(1167) Tras la comunicación definitiva, se recibieron observaciones por parte de la CCCME, las autoridades chinas y la empresa 24.

(1168) La empresa 24 formuló observaciones generales sobre la causalidad de la amenaza de perjuicio. Estas se referían a cuestiones debatidas a continuación, como el acceso a las materias primas fundamentales y las baterías. La empresa 24 también cita la presión sobre los precios de los vehículos ICE y el efecto de la reducción o eliminación progresiva de los programas de subvenciones a los consumidores de los Estados miembros. Estas observaciones no contenían nuevos argumentos y, teniendo en cuenta las detalladas observaciones de la CCCME y de las autoridades chinas, en general estas no se repiten aquí. Sin embargo, por lo que se refiere a los programas de subvenciones a los consumidores, la Comisión señala que la reducción o eliminación gradual de dichos programas solo se aplica en determinados Estados miembros y afectaría a todas las empresas que venden BEV en el mercado de la Unión y no solo a la industria de la Unión.

6.2.1. *Efectos de las importaciones subvencionadas*

(1169) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron varias observaciones relativas a los efectos de las importaciones subvencionadas formuladas en relación con las conclusiones del Reglamento provisional sobre el perjuicio, la amenaza de perjuicio, la contención de los precios y la subcotización. Estas observaciones se refutaron en la sección correspondiente del presente Reglamento y, por lo tanto, no se repetirán aquí.

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

(1170) La CCCME y las autoridades chinas reiteraron que el análisis de la Comisión de los efectos de las importaciones chinas se basó en conclusiones erróneas sobre los efectos del volumen y los precios y la amenaza de perjuicio. Según estas partes, la Comisión no examinó si existía un solapamiento competitivo entre las importaciones chinas y las ventas realizadas por la industria de la Unión en el mercado de la Unión y si existía sustituibilidad entre ellas. Hicieron referencia al Órgano de Apelación en «China - HP-SSST (Japón y UE)» ([151]). Además, alegaron que el análisis de la causalidad se basaba en la conjetura de un nuevo aumento previsible de las importaciones chinas. Concluyeron que el análisis era, por tanto, insuficiente y no cumplía la norma jurídica establecida en el artículo 15.5 del Acuerdo SMC, así como en el artículo 8, apartado 5, del Reglamento de base.

(1171) En relación con los efectos del volumen y los precios, la Comisión abordó las alegaciones presentadas en las secciones 4.4.1 y 4.4.2; las observaciones de estas partes con relación a la amenaza de perjuicio se abordan en la sección 5 y el probable aumento futuro de las importaciones chinas se aborda en los considerandos 1061 a 1097 del presente Reglamento. Por lo tanto, se desestimaron estas alegaciones.

(1172) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la diferencia entre los costes de producción y los precios de venta de los productores de la Unión en el período de investigación no equivalía a una contención de los precios.

(1173) La Comisión señaló que esta observación simplista representaba erróneamente las conclusiones de la Comisión sobre la contención de los precios, que se explican en la sección 4.4.2 del Reglamento provisional. Este análisis abarca muchos más aspectos, como la subcotización de precios, los precios de los exportadores chinos, los volúmenes de ventas y la rentabilidad de la industria de la Unión. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(1174) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que los datos posteriores al período de investigación no concluían que la contención de los precios hubiera continuado.

(1175) La Comisión señaló que no era necesario seguir examinando la contención de los precios en el período posterior al período de investigación. Un examen de los datos posteriores al período de investigación no mostró que la industria de la Unión estuviera mejorando. Todos los datos disponibles, especialmente los relativos al aumento de las ventas de BEV fabricados en China, apuntaban a un empeoramiento de la situación de la industria de la Unión más que a una mejora. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(1176) La CCCME y las autoridades chinas también alegaron que el ejemplo citado en el considerando 1164 del presente Reglamento en relación con MG no era relevante para las conclusiones del asunto porque se refería a un arrendamiento financiero.

(1177) La Comisión rechazó esta alegación, ya que el ejemplo citado era significativo de los métodos de venta agresivos utilizados por los productores exportadores chinos que ejercieron una presión continua sobre los precios en la industria de la Unión.

6.2.2. *Otros factores*

6.2.2.1. Importaciones procedentes de terceros países

(1178) En respuesta a una alegación de la CCCME y de las autoridades chinas expuesta en el considerando 730 del presente Reglamento, la Comisión calculó también la cuota de mercado de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países sobre la base del consumo real durante el período considerado, aunque no extrajo ninguna conclusión basada en dichas cuotas de mercado.

([151]) Informe del Órgano de Apelación, «China — HP-SSST (Japón y UE)», apartado 5.262.

Cuadro 17a

Cuota de mercado de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países sobre la base del consumo real

		2020	2021	2022	Período de investigación
Corea del Sur	Cuota de mercado	8,7 %	7,3 %	7,0 %	5,8 %
	Índice	*100*	*84*	*80*	*67*
Reino Unido	Cuota de mercado	5,5 %	2,6 %	4,1 %	2,7 %
	Índice	*100*	*47*	*75*	*49*
México	Cuota de mercado	0 %	1,1 %	1,2 %	0,9 %
	Índice	NA	*100*	*109*	*82*
Japón	Cuota de mercado	2,0 %	3,5 %	0,7 %	0,8 %
	Índice	*100*	*175*	*35*	*40*
EE. UU.	Cuota de mercado	10,0 %	3,9 %	0 %	1,9 %
	Índice	*100*	*39*	*0*	*19*
Otros países	Cuota de mercado	0 %	0 %	0 %	0 %
	Índice	*NA*	*NA*	*NA*	*NA*
Total de todos los países excepto China	Cuota de mercado	26,1 %	18,4 %	12,3 %	12,0 %
	Índice	*100*	*70*	*47*	*46*

(1179) La Comisión también recopiló datos correspondientes al cuarto trimestre de 2023 y al primer trimestre de 2024 (T1 2024) sobre las importaciones (volumen y precios) de BEV procedentes de terceros países y su cuota de mercado, que se recogen en el cuadro 17b del presente Reglamento. Los datos trimestrales correspondientes al período de investigación también se presentan en el cuadro 17b del presente Reglamento para dar contexto a los datos trimestrales posteriores al período de investigación.

Cuadro 17b

Importaciones procedentes de terceros países

País		Período de investigación				Posterior al PI		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Corea del Sur	Cantidad (unidades)	17 928	22 139	22 777	27 167	23 955	24 093	NA
	Índice	*100*	*123*	*127*	*152*	*134*	*134*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	4,2 %	5,9 %	5,3 %	6,5 %	5,5 %	6,7 %	NA
	Índice	*100*	*141*	*125*	*153*	*132*	*159*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo real	4,9 %	5,9 %	6,0 %	6,5 %	5,5 %	4,8 %	4,4 %

País		Período de investigación				Posterior al PI		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Índice	*100*	*120*	*123*	*133*	*112*	*98*	*90*
	Precio medio (EUR/unidad)	34 083	35 432	36 597	37 351	39 747	34 482	NA
	Índice	*100*	*104*	*107*	*110*	*116*	*101*	*NA*
Reino Unido	Cantidad (unidades)	18 542	23 528	18 457	16 828	20 128	9 813	NA
	Índice	*100*	*127*	*100*	*91*	*109*	*53*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	4,4 %	6,3 %	4,3 %	4,0 %	4,7 %	2,7 %	NA
	Índice	*100*	*144*	*98*	*92*	*107*	*63*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo real	3,5 %	2,7 %	2,4 %	2,3 %	2,9 %	0,6 %	0,3 %
	Índice	*100*	*76*	*68*	*67*	*82*	*18*	*9*
	Precio medio (EUR/unidad)	26 943	25 448	25 992	26 958	27 454	26 496	NA
	Índice	*100*	*94*	*96*	*100*	*102*	*98*	*NA*
México	Cantidad (unidades)	5 881	8 361	7 275	9 793	3 326	2 787	NA
	Índice	*100*	*142*	*124*	*167*	*57*	*47*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	1,4 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	0,8 %	0,8 %	NA
	Índice	*100*	*162*	*121*	*169*	*56*	*56*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo real	1,0 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %
	Índice	*100*	*78*	*89*	*90*	*90*	*94*	*91*
	Precio medio (EUR/unidad)	42 791	42 869	45 536	45 381	42 850	39 595	NA
	Índice	*100*	*100*	*106*	*106*	*100*	*93*	*NA*
Japón	Cantidad (unidades)	7 445	4 471	5 355	8 090	7 230	9 539	NA
	Índice	*100*	*60*	*72*	*109*	*97*	*128*	*NA*

País		Período de investigación				Posterior al PI		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	1,8 %	1,2 %	1,2 %	1,9 %	1,7 %	2,7 %	NA
	Índice	*100*	*68*	*71*	*110*	*96*	*151*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo real	0,8 %	1,5 %	1,7 %	1,6 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %
	Índice	*100*	*186*	*211*	*203*	*153*	*238*	*204*
	Precio medio (EUR/unidad)	30 776	31 152	31 081	32 274	32 601	33 421	NA
	Índice	*100*	*101*	*101*	*105*	*106*	*109*	*NA*
EE. UU.	Cantidad (unidades)	4 683	5 611	8 372	5 238	6 064	5 025	NA
	Índice	*100*	*120*	*179*	*112*	*129*	*107*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	1,1 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	NA
	Índice	*100*	*136*	*175*	*113*	*127*	*127*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo real	0,9 %	2,2 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %	1,3 %	1,0 %
	Índice	*100*	*256*	*281*	*231*	*259*	*151*	*112*
	Precio medio (EUR/unidad)	67 489	64 954	54 271	56 198	60 428	54 471	NA
	Índice	*100*	*96*	*80*	*83*	*90*	*81*	*NA*
Otros países	Cantidad (unidades)	525	350	435	142	137	139	NA
	Índice	*100*	*67*	*83*	*27*	*26*	*26*	*NA*
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	NA
	Índice	*100*	*76*	*81*	*27*	*26*	*31*	*NA*

País		Período de investigación				Posterior al PI		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Cuota de mercado basada en el consumo real	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
	Índice	*100*	*0*	*0*	*2*	*30*	*40*	*40*
	Precio medio (EUR/unidad)	34 409	38 407	40 717	57 159	38 287	52 596	NA
	Índice	*100*	*112*	*118*	*166*	*111*	*152*	NA
Total de todos los terceros países excepto China	Cantidad (unidades)	55 004	64 460	62 671	67 258	60 840	51 396	NA
	Índice	*100*	*117*	*114*	*122*	*111*	*93*	NA
	Cuota de mercado basada en el consumo aparente	12,9 %	17,3 %	14,5 %	16,0 %	14,1 %	14,3 %	NA
	Índice	*100*	*133*	*112*	*124*	*109*	*110*	NA
	Cuota de mercado basada en el consumo real	13,1 %	9,9 %	11,3 %	13,4 %	13,3 %	10,4 %	9,0 %
	Índice	*100*	*76*	*87*	*103*	*102*	*74*	*63*
	Precio medio (EUR/unidad)	35 007	35 042	36 430	36 819	34 893	32 762	NA
	Índice	*100*	*100*	*104*	*105*	*100*	*94*	NA

Fuente: Datos aduaneros de los Estados miembros.

(1180) Las importaciones procedentes de Corea del Sur disminuyeron en los dos trimestres posteriores al período de investigación en comparación con el último trimestre abarcado por el período de investigación. Su cuota de mercado aumentó ligeramente en el T1 2024 hasta el último trimestre abarcado por el período de investigación. En el primer trimestre posterior al período de investigación, el precio medio de las importaciones procedentes de Corea del Sur fue superior a los precios de venta de la industria de la Unión, como se muestra en el cuadro 10 del presente Reglamento, y superior a los precios medios de las importaciones procedentes de China en ambos trimestres posteriores al período de investigación, como se muestra en el cuadro 8 del presente Reglamento.

(1181) Las importaciones procedentes del Reino Unido disminuyeron en el T1 2024, alcanzando una cuota de mercado del 2,7 %. En el primer trimestre posterior al período de investigación, el precio medio de las importaciones procedentes del Reino Unido fue inferior a los precios de venta de la industria de la Unión, como se muestra en el cuadro 10 del presente Reglamento, pero superior a los precios medios de las importaciones procedentes de China en ambos trimestres posteriores al período de investigación, como se muestra en el cuadro 8 del presente Reglamento.

(1182) Las importaciones procedentes de México disminuyeron en los dos trimestres posteriores al período de investigación, alcanzando solo una cuota de mercado del 0,8 %.

(1183) Las importaciones procedentes de Japón aumentaron en el segundo trimestre posterior al período de investigación, alcanzando una cuota de mercado del 2,7 %. El precio medio de las importaciones procedentes de Japón fue superior al precio medio de la industria de la Unión en el primer trimestre posterior al período de investigación y superior a los precios medios de las importaciones procedentes de China en ambos trimestres posteriores al período de investigación.

(1184) Las importaciones procedentes de Estados Unidos aumentaron ligeramente después del período de investigación, alcanzando una cuota de mercado del 1,4 % en ambos trimestres posteriores al período de investigación. El precio medio de importación fue significativamente superior al precio medio de la industria de la Unión en el primer trimestre posterior al período de investigación y significativamente superior al precio medio de las importaciones procedentes de China en ambos trimestres posteriores al período de investigación.

(1185) Las importaciones procedentes de todos los demás países siguieron siendo insignificantes después del período de investigación.

(1186) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no evaluó adecuadamente las importaciones procedentes de terceros países en su análisis de la causalidad. En primer lugar, como ya se ha expuesto en el considerando 724 del presente Reglamento, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión debería haber calculado las cuotas de mercado de todas las fuentes de importación sobre la misma base, es decir, sobre el consumo aparente.

(1187) Esto es precisamente lo que hizo la Comisión, ya que se examinaron las importaciones procedentes de terceros países sobre la base del consumo aparente (cuadro 17b) y las importaciones chinas se examinaron sobre la misma base en el cuadro 2a del Reglamento provisional. Además, el rápido aumento de las importaciones chinas, como se muestra en el cuadro 2b (utilizando el consumo real), muestra una tendencia muy similar a la que se muestra en el cuadro 2a del Reglamento provisional. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1188) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que las importaciones procedentes de Corea del Sur y del Reino Unido no se evaluaron adecuadamente, ya que: i) entre 2022 y el período de investigación los volúmenes de las importaciones procedentes de Corea del Sur y del Reino Unido por sí solos aumentaron más que las importaciones procedentes de China durante el mismo período; ii) los precios de las importaciones procedentes del Reino Unido eran comparables a los precios de importación de las importaciones chinas y fueron sistemáticamente inferiores a los de la industria de la Unión y se situaron por debajo de los costes unitarios de la industria de la Unión durante el período considerado; iii) los volúmenes de importación de Corea del Sur aumentaron y se aproximaron a los volúmenes de importación procedentes de China durante el período de investigación, mientras que los precios de importación se situaron por debajo del coste de producción de los productores de la Unión.

(1189) Los argumentos anteriores no pudieron restar valor a las conclusiones de la Comisión expuestas en los considerandos 1178 y 1179 del Reglamento provisional. Por lo que se refiere al inciso i), la Comisión señaló que el aumento de los volúmenes de importación de Corea del Sur y del Reino Unido durante 2022 y el período de investigación se mantuvo muy por debajo del aumento de los volúmenes de importación procedentes de China, a diferencia de lo declarado por las partes interesadas afectadas. En cuanto al inciso ii), y como se señala en el considerando 1179 del Reglamento provisional, aunque los precios medios de las importaciones se situaron ligeramente por debajo del precio medio de las importaciones procedentes de China en 2020 y 2022, se situaron por encima del precio medio de las importaciones chinas en 2021 y en el período de investigación. Además, a pesar de que hubo una tendencia general a la baja del precio medio de las importaciones procedentes del Reino Unido (– 4 %), fue menos pronunciada que en el caso de las importaciones chinas (– 10 %). Por último, la cuota de mercado de las importaciones del Reino Unido solo aumentó 0,5 puntos porcentuales entre 2022 y el período de investigación (y, en conjunto, durante el período considerado en 1,1 puntos porcentuales), mientras que la cuota de mercado china aumentó 2,7 puntos porcentuales (y, en conjunto, durante el período considerado en 21,1 puntos porcentuales). Por lo que respecta al inciso iii), relativo a las importaciones procedentes de Corea del Sur, como se señala en el considerando 1178 del Reglamento provisional, su cuota de mercado disminuyó del 10,2 % en 2020 al 5,5 % en el período de investigación, mientras que los precios de importación mostraron una tendencia al alza y se situaron, por término medio, por encima del precio de importación chino. Por lo tanto, se desestimaron estas alegaciones.

(1190) La CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión no analizó el impacto de las importaciones procedentes de todos los terceros países en conjunto y que era probable que estas tuvieran un efecto negativo en la situación perjudicial de la industria de la Unión.

(1191) La Comisión señaló que no estaba claro qué cuestión de derecho planteaban la CCCME y las autoridades chinas, ya que la Comisión no concluyó, en el Reglamento provisional, que la industria de la Unión sufriera un perjuicio importante durante el período de investigación. Además, al considerar las importaciones de todos los demás terceros países de forma acumulativa, la Comisión señaló que la cuota de mercado de estos mostraba una tendencia a la baja entre 2020 y el período de investigación, es decir, del 27,3 al 15,1 % (aunque aumentó ligeramente en 1,8 puntos porcentuales entre 2022 y el período de investigación). Su precio medio de importación mostró una tendencia al alza a lo largo del período considerado (+ 23 %) y fue significativamente superior al precio medio de importación de las importaciones chinas durante el período de investigación. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1192) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no separó ni distinguió adecuadamente el efecto de las importaciones de terceros países en la industria de la Unión del efecto de las importaciones supuestamente subvencionadas procedentes de China. En particular, la CCCME alegó que la Comisión no separó ni distinguió el efecto acumulativo de las importaciones de todos los demás terceros países en la situación económica de la industria de la Unión. A este respecto, la CCCME alegó que i) la comparación entre el precio de las importaciones procedentes de China y los precios de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países no era objetiva, ya que los precios de las importaciones procedentes de China eran precios de transferencia, ii) la Comisión rechazó la importancia del impacto acumulativo de las importaciones de todos los demás terceros países alegando que hubo una tendencia a la baja de la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás terceros países entre 2020 y el período de investigación, mientras que los datos facilitados en el cuadro 17 del presente Reglamento mostraban que la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás terceros países aumentó trimestralmente entre el cuarto trimestre de 2022 y el tercer trimestre de 2023, lo que coincidía con el deterioro de la cuota de mercado y la rentabilidad de los productores de la Unión (en el tercer trimestre de 2023, cuando la rentabilidad de la industria de la Unión fue de – 20,5 %, la cuota de mercado china en ese trimestre se mantuvo estable, pero las importaciones de terceros países tuvieron una cuota de mercado del 16 %), iii) en comparación con el inicio del período de investigación, los datos posteriores al período de investigación confirmaron la continuación de la tendencia al alza de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países, iv) en el primer trimestre de 2024, la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás terceros países alcanzó el 14,3 %, muy por encima de la cuota de mercado de las importaciones de BEV de marca china del 10,4 %, v) en comparación con el inicio del período de investigación, los datos posteriores al período de investigación mostraron que los precios medios de las importaciones de todos los demás terceros países disminuyeron un 6 % y seguían una tendencia a la baja, vi) dada su cuota de mercado creciente y la disminución de sus precios, era probable que las importaciones de todos los demás terceros países hubieran ejercido una presión a la baja sobre la industria de la Unión y hubieran ganado cuota de mercado a expensas de la industria de la Unión; vii) la cuota de mercado de la fuente más importante de importaciones después de China, es decir, las importaciones procedentes de Corea del Sur, aumentó un 59 % entre el inicio del período de investigación y el primer trimestre de 2024, las importaciones procedentes de Corea del Sur tuvieron una cuota de mercado del 6 %, mientras que las importaciones de BEV de marca china representaron el 7,3 % en el período de investigación y, por lo tanto, dada su presencia comparable en el mercado, la Comisión debería haber prestado más atención al análisis de los efectos perjudiciales de las importaciones surcoreanas.

(1193) Con respecto al inciso i), la Comisión señaló que, basándose en los modelos de BEV importados de otros terceros países, no puede excluirse que los precios de las importaciones procedentes de terceros países fueran también precios de transferencia y, por lo tanto, la comparación de los precios de importación fue objetiva.

(1194) En cuanto al inciso ii), los puntos planteados por la CCCME y las autoridades chinas no explicaban ni justificaban cómo afectarían a la causalidad entre las importaciones subvencionadas y la amenaza de perjuicio. La investigación no reveló que las importaciones procedentes de terceros países representen una amenaza para la industria de la Unión, ni la CCCME ni las autoridades chinas aportaron dicha información. Además, incluso si la cuota de mercado de las importaciones chinas se mantuvo «estable» en el tercer trimestre de 2023, cuando la rentabilidad de la industria de la Unión era del – 20,5 %, la cuota de mercado de las importaciones chinas fue superior a la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás terceros países (21 % frente al 16 %), mientras que los precios de las importaciones chinas (23 887 EUR) eran inferiores a los precios de importación de todos los demás terceros países (36 819 EUR). En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1195) Por lo que respecta al inciso iii), la Comisión se mostró en desacuerdo con esta evaluación simplista. En la misma línea, la Comisión podría haber alegado que, en comparación con los otros tres trimestres del período de investigación, el volumen total de las importaciones procedentes de otros terceros países después del período de investigación estaba disminuyendo. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1196) En cuanto al inciso iv), la alegación carece de fundamento, ya que la CCCME debería haber comparado la cuota de mercado de las importaciones de todos los demás terceros países con las importaciones totales procedentes de China, que fue del 25,4 % y, por tanto, superior a la cuota de mercado de las importaciones procedentes de todos los demás terceros países.

(1197) Por lo que se refiere al inciso v), como se explicó en los considerandos 1021 y 1076 del Reglamento provisional, los precios medios ponderados se vieron afectados por la gama de productos y, por lo tanto, cualquier disminución o aumento de los precios medios debe considerarse en relación con un cambio en la gama de productos. Esto es válido para los precios de importación chinos, los precios de venta de la Unión y los precios de importación de otros terceros países. Se recuerda que los precios de importación chinos también disminuyeron un 8 % en el primer trimestre de 2024 en comparación con el último trimestre de 2022.

(1198) En cuanto al inciso vi), la Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación, ya que la cuota de mercado de las importaciones procedentes de terceros países fluctuó trimestralmente y no hubo una tendencia clara al alza, fue inferior a la cuota de mercado de las importaciones procedentes de China y, si bien los precios de importación estaban disminuyendo, también el precio de las importaciones procedentes de China estaba disminuyendo y era inferior a los precios de las importaciones procedentes de otros terceros países.

(1199) Por lo que respecta al inciso vii), la cuota de mercado de las importaciones procedentes de Corea del Sur fluctuó trimestralmente, como se muestra en el cuadro 17b del presente Reglamento, y se situó por debajo de la cuota de mercado de todas las importaciones procedentes de China, e incluso por debajo de la cuota de mercado de los BEV chinos. En el expediente no había pruebas de que las importaciones procedentes de Corea del Sur constituyeran una amenaza para la industria de la Unión, ni la CCCME presentó tales pruebas. Además, el precio medio de las importaciones procedentes de Corea del Sur fue superior al precio de venta trimestral de la industria de la Unión (véanse los cuadros 10 y 17 del presente Reglamento). En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1200) Por lo tanto, sobre la base de lo anterior, la Comisión concluyó que las importaciones procedentes de otros terceros países no contribuyen a la amenaza de perjuicio para la industria de la Unión.

6.2.2.2. Competitividad de la industria de BEV de la Unión

(1201) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron su alegación expuesta en el considerando 1197 del Reglamento provisional de que la industria de los BEV de la Unión no era competitiva debido a la falta de integración vertical y declararon que su alegación no se abordaba adecuadamente en el Reglamento provisional. A este respecto, adujeron que la Comisión había desglosado erróneamente la alegación en diferentes subfactores y, por lo tanto, que había esquivado la cuestión. La CCCME y las autoridades chinas alegaron que todos los factores (como las perturbaciones de la cadena de suministro, el aumento de los costes de las materias primas, etc.) deben considerarse en su totalidad y reiteraron que la falta de integración vertical da lugar a costes más elevados para la adquisición de baterías y otros componentes críticos y esto hizo que los productores fueran más vulnerables a las perturbaciones de la cadena de suministro, lo que, a su vez, también aumenta los costes fijos debido a unos volúmenes de producción más bajos, que no pueden valorarse por separado. Asimismo, afirmaron que los grupos Geely y SAIC eran productores integrados verticalmente, a diferencia de lo que afirma la Comisión en el considerando 1198 del Reglamento provisional.

(1202) En cuanto a la alegación de que la Comisión desglosó las alegaciones de las partes relativas a la «competitividad de la industria» en subfactores, la CCCME y las autoridades chinas no explicaron en qué medida podría haber logrado esto que se esquivara la cuestión. Por lo tanto, la Comisión mantiene la opinión de que su enfoque para evaluar la información del expediente sobre las supuestas ineficiencias y la competitividad de la industria de la Unión fue suficiente y equitativo. Por lo que respecta a la alegación de que también el Grupo Geely y SAIC estaban integrados verticalmente, como se explica en el considerando 692 del Reglamento provisional, la investigación puso de manifiesto que el Grupo BYD era el único productor exportador de BEV verticalmente integrado incluido en la muestra que producía baterías de LFP para BEV. Asimismo, en el considerando 694 del Reglamento provisional, la investigación puso de manifiesto que los otros dos grupos (SAIC y Geely) obtuvieron sus baterías de proveedores no vinculados y vinculados, así como de empresas en participación con Contemporary Amperex Technology Company Limited («CATL»). Así pues, se rechazó la alegación.

(1203) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas reiteraron la alegación de que la falta de competitividad en el estado de la industria de la Unión debía evaluarse de manera global, ya que estos factores (falta de integración vertical, elevados costes de producción debido a los elevados costes de las baterías, costes fijos y costes laborales, entre otros, y perturbaciones de la cadena de suministro) están interrelacionados y funcionan conjuntamente. La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la falta de integración vertical y el hecho de que se compren baterías y materias primas a productores no vinculados no solo se añadían directamente a los costes de producción, sino que también limitaban la capacidad de los productores de la Unión para aumentar la producción y las ventas y, además, hacían que la industria de la Unión fuera más vulnerable a las perturbaciones de la cadena de suministro que afectaban a los costes y la producción.

(1204) La Comisión se mostró en desacuerdo con esta alegación señalando que no estaba justificada y la realidad del mercado la refutaba. La Comisión consideró que, si bien puede haber beneficios en la integración vertical, también puede haberlos en centrarse en partes específicas de la cadena de valor y obtener otros insumos de empresas especializadas, ya que también estas empresas especializadas pueden lograr eficiencias de escala y

alcance y repercutirlas a sus clientes. La cuestión de qué aporta más beneficios (la denominada decisión sobre «fabricar o comprar» en la economía industrial) es uno de los problemas más complejos a los que se enfrentan las empresas manufactureras y la respuesta puede depender de la empresa, el producto, el modelo y el componente concretos. La CCCME y las autoridades chinas no explicaron cuáles eran las características únicas de la industria de los BEV, que no estaban presentes en otras industrias, y que hacen necesaria la plena integración vertical para la supervivencia. Habida cuenta de esto, si los argumentos de la CCCME y las autoridades chinas fueran correctos, solo las empresas integradas verticalmente sobrevivirían en cualquier sector industrial, por tener mayor eficiencia y competitividad, mientras que todas las demás abandonarían el mercado. La realidad es que, en la mayoría, si no en todas las industrias, incluida la industria de los BEV e incluso la industria china de los BEV, existe una variación significativa en el nivel de integración vertical de las empresas de éxito. A modo de ejemplo, Tesla, el mayor fabricante mundial de BEV, ha confiado y sigue confiando en empresas externas para el suministro de sus baterías ([152]) ([153]) ([154]). Por lo tanto, se rechazaron los argumentos de la CCCME.

(1205) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron además que las inversiones en la producción de baterías por parte de determinados productores de BEV de la Unión no compensarían la falta de competitividad. Alegaron que, aunque los productores de BEV en la Unión aumentaran su capacidad de producción de baterías, seguirían dependiendo de las importaciones de materias primas para la producción de baterías, esto es, níquel, litio y cobalto, así como otros componentes para baterías. A este respecto, se refirieron a diversas fuentes públicas (como el Informe Especial 15/2023 del Tribunal de Cuentas Europeo ([155]) y el Informe de Transport & Environment ([156]), entre otros). Además, estas partes alegaron que las conclusiones de la Comisión en el considerando 1199 del Reglamento provisional, según las cuales las ventajas chinas en el suministro de baterías y materias primas clave, no estaban respaldadas por pruebas e ignoraron el hecho de que también la industria de la Unión recibe subvenciones para sus inversiones en la producción de baterías.

(1206) Por lo que se refiere al acceso a las materias primas y a los componentes, la Comisión no cuestionó que tales factores constituyeran ventajas para los productores chinos. Sin embargo, estas ventajas se alcanzaron mediante subvenciones, como se explica en la sección 3.7.2 del Reglamento provisional. De hecho, la sección 3.7.2 del Reglamento provisional proporciona pruebas exhaustivas del grado de subvenciones presente en el suministro de materias primas y componentes en China. Por lo tanto, la Comisión mantiene su opinión de que tales ventajas están relacionadas con el comercio desleal y no con ventajas competitivas normales. Además, como se expone en el considerando 851 del presente Reglamento, la Comisión consideró que la CCCME y las autoridades chinas no demostraron que el acceso a las materias primas imponga una restricción significativa y real a la capacidad de producción de BEV de la Unión y señaló que la CCCME y las autoridades chinas ni siquiera han intentado cuantificar dicha restricción. En cuanto al hecho de que la industria de los BEV de la Unión también ha recibido subvenciones nacionales o de la UE, la Comisión señala que no todas las subvenciones están sujetas a medidas compensatorias y que la CCCME y las autoridades chinas no aportaron pruebas de que las subvenciones recibidas por la industria de la Unión para baterías estuvieran sujetas a medidas compensatorias y causaran un perjuicio a la industria china. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1207) La CCCME y las autoridades chinas, remitiéndose al considerando 1200 del Reglamento provisional, alegaron que era irrelevante en el análisis de la causalidad si las perturbaciones de la cadena de suministro y otros factores que aumentan los costes de las materias primas fueron problemas mundiales y, por lo tanto, no solo afectaron a los productores de la Unión, ya que debía evaluarse el efecto de estos factores en la situación de la industria de la Unión. El Grupo Geely también alegó que en 2022 y 2023 los precios de las materias primas para la producción de baterías (cobalto, litio y níquel) fueron excepcionalmente elevados. Además, también hubo un alto nivel de inflación en la Unión (8,83 % en 2022 y 6,29 % en 2023), mientras que en China la inflación fue mucho menor durante ese mismo período (1,96 y 0,24 %, respectivamente) y, por lo tanto, los productores exportadores chinos no se vieron afectados de la misma manera por estos factores y las conclusiones de la Comisión a este respecto no serían correctas.

([152]) https://cnevpost.com/2023/06/29/tesla-to-equip-revamped-model-3-catl-m3p-battery-report/.
([153]) https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis/.
([154]) https://news.az/news/tesla-supplier-panasonic-energy-set-to-launch-mass-production-of-high-capacity-ev-batteries.
([155]) Tribunal de Cuentas Europeo, «Informe Especial 15/2023: La política industrial de la UE en el ámbito de las baterías», 19 de junio de 2023.
([156]) Transport & Environment, *Strike a balance: Trade agreements for resilient and responsible supply chains* [«Lograr un equilibrio: acuerdos comerciales para unas cadenas de suministro resilientes y responsables», documento en inglés], 25 de junio de 2023.

(1208) La Comisión señaló que el considerando 1200 del Reglamento provisional abordaba la alegación de que la industria de la Unión tendría una desventaja competitiva. Por las razones que se exponen en el presente considerando, la Comisión concluyó que los factores mencionados por la CCCME y las autoridades chinas no constituían una desventaja específica para la industria de la Unión, que, como tal, no fue cuestionada ni por la CCCME ni por las autoridades chinas.

(1209) Por lo que se refiere a la alegación del Grupo Geely de que los productores de la Unión se vieron más afectados por las tasas de inflación en 2022 y 2023 que los productores exportadores chinos, el hecho por sí mismo no habría podido explicar el notable aumento de las importaciones subvencionadas que subcotizaron sustancialmente los precios de venta de la industria de la Unión. Según la fuente pública mencionada por el Grupo Geely, la diferencia en las tasas de inflación fue de 6,87 puntos porcentuales en 2022 y de 6,06 puntos porcentuales en 2023, en comparación con un margen de subcotización establecido durante el período de investigación del 12,7 % por término medio, tal como se establece en el considerando 1029 del Reglamento provisional. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1210) La CCCME y las autoridades chinas alegaron además que el hecho de que la industria de la Unión no estuviera integrada verticalmente la hacía aún más vulnerables a las perturbaciones de la cadena de suministro, lo que dio lugar a la incapacidad de los productores de la Unión para aumentar su producción, lo que a su vez dio lugar a un aumento de los costes fijos. Estas partes proporcionaron varios ejemplos en los que los productores de la Unión se vieron obligados a suspender, ralentizar o incluso interrumpir la producción y remitieron a declaraciones públicas de otros productores de la Unión en las que reconocían que las cadenas de suministro constituían un riesgo fundamental para la industria de los BEV. Estas partes también reiteraron que otros factores, como los elevados costes de la energía, los elevados costes laborales y los elevados costes de componentes distintos de las baterías, tuvieron un efecto negativo en la competitividad de la industria de la Unión.

(1211) Por último, la CCCME y las autoridades chinas argumentaron que un impacto negativo adicional en la competitividad de la industria de la Unión serían varios cierres y huelgas y facilitaron algunos artículos de prensa a este respecto. A este respecto, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión no tuvo en cuenta varias declaraciones públicas de directivos y organizaciones de representantes de la industria de los BEV de la Unión en las que se afirmaba la falta de competitividad de la industria de la Unión.

(1212) Durante la investigación, la Comisión pudo determinar las causas del aumento de los costes sobre la base de la información facilitada por las empresas de la industria de la Unión incluidas en la muestra. Los principales problemas que provocaron un aumento de los costes se recogen en el considerando 1078 del Reglamento provisional, aunque la evolución de los costes unitarios de los BEV se vuelve más complejo debido a los cambios en la combinación de productos y la transición de los vehículos ICE a los BEV. El coste de las materias primas y los componentes (en particular las baterías) y la energía alcanzó su punto máximo en 2022 y, posteriormente, el coste de la mayoría de las materias primas y baterías comparables cayó en el período de investigación. Por lo tanto, no se ha demostrado cómo la evolución de dichos costes podría haber tenido repercusiones en la causa de la amenaza de perjuicio.

(1213) Por lo que se refiere a los cierres temporales de plantas de producción, cabe señalar que el mero hecho de que a veces las plantas tengan que parar la producción temporalmente debido a la inesperada falta de ciertas materias primas o, a veces, debido a problemas mundiales (COVID-19, conflicto entre Israel y Hamás, ataques huzíes a buques de transporte marítimo en el mar Rojo, etc.) no hace que la industria de la Unión sea menos competitiva, sino que pone de manifiesto el complejo entorno en el que opera la industria de la Unión.

(1214) Por lo tanto, aunque el aumento de los costes unitarios se debió a muchos factores, en particular a las interrupciones del suministro y, en cierta medida, el aumento de los costes de las materias primas y de los componentes, esto no atenúa el impacto de las importaciones subvencionadas en la industria de la Unión.

(1215) Además, no estaba claro qué cuestión de derecho planteaban la CCCME y las autoridades chinas, ya que la Comisión no concluyó, en el Reglamento provisional, que la industria de la Unión sufriera un perjuicio importante durante el período de investigación. Como se explica en la sección 6.2.4 del Reglamento provisional, las supuestas ineficiencias de la industria de la Unión, tal como las explicaron las partes interesadas, no son un factor importante para la causalidad del análisis de la amenaza de perjuicio. Por lo tanto, la CCCME y las autoridades chinas no justificaron la pertinencia de sus alegaciones. Así pues, se rechazaron estas alegaciones.

6.2.2.3. Importaciones procedentes de China por parte de la industria de la Unión

(1216) Tras la comunicación provisional, la CCCME, las autoridades chinas y la Empresa 24 alegaron que la Comisión no evaluó debidamente las importaciones de los fabricantes de equipos originales de la Unión (las denominadas autoimportaciones) en su análisis de la causalidad. Esta alegación también se reiteró tras la comunicación definitiva. La CCCME y las autoridades chinas alegaron que la Comisión debería analizar la competencia entre estas autoimportaciones, por una parte, y los BEV producidos en la Unión, por otra, y que las autoimportaciones debían examinarse como un factor de causalidad distinto. La Empresa 24 afirmó que las exportaciones de empresas vinculadas a los productores fabricantes de equipos originales de la Unión no serían el «objetivo real» de la presente investigación y que la Comisión habría reconocido este hecho, ya que facilitó un desglose de las importaciones por tipo de productores exportadores en el Reglamento provisional. Asimismo, alegó que la Comisión no debería haber analizado si era probable que las exportaciones de los productores fabricantes de equipos originales chinos no vinculados a los productores fabricantes de equipos originales de la Unión aumentaran más que las importaciones procedentes de empresas vinculadas a productores fabricantes de equipos originales de la Unión, sino más bien si las importaciones de productores fabricantes de equipos originales chinos no vinculados a productores de la Unión colocan a la industria de la Unión en una situación de «vulnerabilidad» y si «causarán un perjuicio importante a la industria de la Unión si no se adopta ninguna medida de defensa comercial».

(1217) Por último, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que no había pruebas de que los volúmenes de importación de BEV de marca china hubieran ejercido o pudieran ejercer presión sobre las ventas de la industria de BEV de la Unión, así como tampoco de que las marcas chinas de BEV quitaran cuota de mercado a la industria de BEV de la Unión, ya que: i) la pérdida de cuota de mercado de la industria de la Unión en la Unión coincidió con el aumento de sus autoimportaciones procedentes de China; ii) las ventas en el mercado de la industria de la Unión más la cuota de mercado de las importaciones propias de la industria de la Unión vendidas en la Unión mostraron que la industria de la Unión ganó un 8,6 % de cuota de mercado y no perdió cuota de mercado en el período considerado.

(1218) Aunque esta alegación fue formulada por la CCCME y las autoridades chinas en la sección «amenaza de perjuicio», la Comisión consideró más apropiado rebatirla en esta sección.

(1219) La Comisión realizó un análisis de las denominadas autoimportaciones en los considerandos 1212 a 1214 del Reglamento provisional y de hecho facilitó un desglose de la cuota de mercado de las importaciones de: i) los productores exportadores chinos vinculados a los fabricantes de equipos originales de vehículos ICE de la Unión en transición a la producción de BEV; ii) Tesla; y iii) todas las demás importaciones chinas en los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional en los considerandos 1132 y 1134, respectivamente. Este análisis debe valorarse junto con el cuadro 13 del presente Reglamento. En primer lugar, la norma jurídica en materia de causalidad exige que todas las importaciones originarias del país afectado se evalúen de forma conjunta. Esto es precisamente lo que hizo la Comisión en la sección 6.1 del Reglamento provisional. Además, como se ha mencionado anteriormente, la Comisión desglosó las importaciones chinas utilizando, entre otras cosas, los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional y el cuadro 13 del presente Reglamento, con el fin de determinar la evolución del perfil de las importaciones chinas. La Comisión llegó a la conclusión de que las importaciones de marcas chinas estaban ganando importancia y que estaba previsto que las ventas en el mercado de la Unión aumentaran, debido a la disponibilidad de existencias y a los anuncios realizados en relación con el aumento de las importaciones en el mercado de la Unión en el período posterior al período de investigación y en los próximos años. Esta conclusión también se vio confirmada por los datos posteriores al período de investigación, que mostraron que las importaciones de las marcas chinas aumentaron significativamente, hasta un 14,1 %, en el segundo trimestre de 2024, mientras todas las demás importaciones procedentes de China disminuyeron, como se muestra en el cuadro 10 del presente Reglamento. Así pues, la Comisión llevó a cabo correctamente un análisis de las denominadas autoimportaciones y llegó a la conclusión de que no era probable que dichas importaciones contribuyeran a la amenaza de perjuicio importante.

(1220) En cuanto a la alegación específica de la Empresa 24, la Comisión reiteró que el alcance de la presente investigación abarca a todos los BEV originarios de China y que, por lo tanto, la afirmación de que no incluía las importaciones procedentes de empresas vinculadas a productores de BEV de la Unión era incorrecta. También es incorrecto afirmar que el desglose de los cuadros 12a y 12b del Reglamento provisional confirmaría esta hipótesis. El desglose de los cuadros 12a y 12b, como se indica en el considerando 1131 del Reglamento provisional, respondía a una alegación específica de la CCCME a este respecto, tal como se describe en el considerando 1130 del Reglamento provisional. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(1221) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que los productores de BEV de la industria de la Unión seguían trasladando la producción a China y, en consecuencia, no podía excluirse que las autoimportaciones aumentaran o pudieran aumentar. Se refirieron a un artículo de prensa de 30 de julio de 2024 en el que Stellantis anunciaba que Leapmotor International, una empresa conjunta de Stellantis y el productor chino Leapmotor, había expedido el primer lote de vehículos eléctricos de Leapmotor de China a Europa ([157]).

(1222) La Comisión señaló que este artículo hacía referencia a la exportación desde China de los modelos C10 SUV y T03, que son marcas de Leapmotor, es decir, marcas chinas y, por lo tanto, no hubo ningún traslado de la producción de la Unión a China, como sugería la CCCME. Esto solo demuestra que las importaciones de BEV procedentes de China aumentarán en un futuro próximo.

(1223) Por lo tanto, se rechazaron todas las alegaciones de que las importaciones procedentes de la industria de la Unión no se habían tenido correctamente en cuenta como una causalidad de la amenaza de perjuicio.

6.2.2.4. Competencia de la industria dentro de la Unión

(1224) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que existía una fuerte competencia de la industria dentro de la Unión que probablemente afectase negativamente a los productores de BEV de la Unión, acentuada por incentivos como el ecobono francés para vehículos eléctricos, y que evitó aumentos de precios por parte de la industria de la Unión. Asimismo, alegaron que la Comisión debería haber evaluado este factor. Las únicas pruebas aportadas por la CCCME y las autoridades chinas a este respecto fueron varios artículos de prensa que hablan de la competencia normal que existe en cualquier mercado en el que operan varios productores ([158]).

(1225) La Comisión consideró que dicha competencia se basaba en los principios del comercio justo y no atenuaba el efecto de la competencia subvencionada de las importaciones chinas a precios que subcotizaron significativamente los precios de los productores de BEV de la Unión. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

(1226) Tras la comunicación definitiva, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que no había indicios en el expediente de que la Comisión hubiera considerado prueba alguna para llegar a su conclusión sobre la competencia leal entre los productores de la Unión.

(1227) La Comisión señaló que la CCCME y las autoridades chinas no presentaron ninguna prueba adicional sobre cómo la competencia de la industria dentro de la Unión estaba teniendo o podía tener un efecto negativo en los productores de la Unión. En cualquier caso, el objetivo de la investigación es evaluar si las importaciones de BEV procedentes de China están subvencionadas y amenazan a la industria de la Unión, y si redunda en interés de la Unión imponer medidas compensatorias si se cumplen las condiciones legales. La investigación constató que, en el caso de la industria de la Unión, su situación de deterioro es el resultado de la competencia exterior desleal de las importaciones chinas subvencionadas que constituyen una amenaza de perjuicio importante. La presente investigación no evalúa la competencia entre los productores de la Unión en el mercado de la Unión, ya que las conclusiones se refieren a la industria de la Unión en su conjunto. La CCCME y las autoridades chinas no presentaron ninguna prueba de que la competencia de la industria dentro de la Unión esté atenuando el vínculo entre las importaciones subvencionadas procedentes de China y la amenaza de perjuicio. Así pues, se rechazó la alegación.

6.2.2.5. Sobrerregulación

(1228) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas también alegaron que la carga normativa en la Unión afectó negativamente a la industria de los BEV de la Unión, en especial porque el cumplimiento exige recursos financieros considerables. La CCCME y las autoridades chinas citaron varias declaraciones de directivos de la Unión como prueba de su alegación. La CCCME también reiteró esta alegación tras la comunicación definitiva.

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

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

(1229) Se trata de una alegación muy genérica. La Comisión consideró que cualquier aumento de los costes debido a cuestiones reglamentarias habría afectado a la industria de la Unión en el pasado. No se aportó ninguna prueba de que esta cuestión pudiera constituir una amenaza de perjuicio para la industria de la Unión en los años posteriores al período de investigación. Si bien la ley requiere una transición a la electrificación, ello no supone en sí mismo una amenaza para la industria de la Unión a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. ya que, al igual que en cualquier otra industria, los productores de BEV deben adaptarse al marco regulador existente. De hecho, el marco regulador constituye el marco en el que se lleva a cabo la evaluación de la amenaza de perjuicio en el sentido del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Además, a pesar de que sigue siendo necesario cumplir varios Reglamentos después del período de investigación, la CCCME y las autoridades chinas no detectaron ningún Reglamento nuevo importante que amenace con causar un perjuicio a la industria de la Unión a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Por el contrario, la Comisión estableció que son las importaciones subvencionadas las que amenazan la viabilidad de la industria de BEV de la Unión. Sin unas condiciones de mercado justas, los productores de la Unión no podrán alcanzar las economías de escala necesarias. Por lo tanto, esta alegación no estaba justificada y se rechazó.

6.2.2.6. Industria en transición

(1230) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron además que la Comisión no había evaluado adecuadamente el impacto de la transición de los vehículos ICE a los BEV en la amenaza de perjuicio. Alegó que este hecho repercutirá en los productores de la Unión en un futuro próximo.

(1231) La CCCME y las autoridades chinas alegaron también que la Comisión ignoró las tendencias positivas de la mayoría de los indicadores de perjuicio, al tiempo que culpó a las importaciones de BEV chinos de la situación de la industria de la Unión sin una evaluación adecuada de la transición en cuestión. Además, la Comisión únicamente aludió a la transición, pero no tuvo objetivamente en cuenta sus efectos en los costes y beneficios de la industria de la Unión, así como tampoco su capacidad para subir los precios. Así pues, esta transición solo se consideró un factor que favorecía a la industria de la Unión, pero no se tuvo en cuenta al evaluar los efectos de las importaciones de BEV chinos. La CCCME y las autoridades chinas también reiteraron esta alegación tras la comunicación definitiva.

(1232) Estas observaciones ignoran y malinterpretan el análisis de la Comisión de la situación de la industria de la Unión presente en la sección 4 del Reglamento provisional. El análisis de la Comisión reconoció que algunos indicadores eran positivos en el período de investigación. Por lo tanto, tales indicadores no se «ignoraron». Más concretamente, se situaron en el contexto adecuado de la transición de los vehículos ICE a los BEV, y se tuvieron en cuenta junto con todos los demás factores pertinentes, como la situación deficitaria y la presión sobre los precios de las cantidades cada vez mayores de importaciones subvencionadas procedentes de China, en particular durante el período de investigación, así como el probable aumento posterior.

(1233) La transición de los vehículos ICE a los BEV supone un contexto de referencia clave para la amenaza de perjuicio, la causalidad y el análisis del interés de la Unión en su conjunto. Esta transición está en curso y está previsto que continúe hasta 2035. La transición es una parte clave del Pacto Verde de la Comisión para cumplir los objetivos en materia de emisiones de CO_2. Los productores de la Unión han desarrollado estrategias detalladas, que implican la ejecución de planes de inversión masivos, con el fin de cumplir la legislación pertinente para alcanzar estos objetivos. Por lo tanto, la transición es esencial para el futuro de la industria de la Unión.

(1234) Además, la transición del mercado de la Unión de vehículos ICE a BEV forma parte del marco regulador de la industria automovilística de la Unión. Los productores de vehículos de la Unión deben cumplir dicho marco regulador, así como otras disposiciones legislativas. No puede considerarse que el marco regulador cause una amenaza de perjuicio a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. Por el contrario, constituye el marco en el que se lleva a cabo la evaluación de la amenaza de perjuicio a efectos del artículo 8, apartado 8, del Reglamento de base. De hecho, la amenaza inminente para la industria de la Unión no es la propia transición, sino las importaciones subvencionadas procedentes de China, que amenazan la consecución del proceso de transición. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

6.2.2.7. Exceso de capacidad de la industria de la Unión

(1235) Tras la comunicación provisional, la CCCME y las autoridades chinas alegaron que la industria de la Unión estaba afectada por un exceso de capacidad sobre la base de las cifras establecidas en el cuadro 4 del Reglamento provisional. La CCCME y las autoridades chinas reiteraron esta alegación tras la comunicación definitiva, alegando, además, que la Comisión no había aportado ninguna prueba en apoyo de su opinión de que se disponía de capacidad excedentaria para la producción de vehículos ICE.

(1236) La Comisión, como se expone en el considerando 842 del presente Reglamento, señaló que los datos sobre la capacidad de producción se calcularon sobre la base de los productores de la Unión incluidos en la muestra y subraya que, en un mercado en crecimiento, la capacidad debe asentarse antes de que puedan realizarse aumentos de producción. La capacidad excedentaria disponible es en gran medida teórica debido a la transición de los vehículos ICE a los BEV, lo que significa que la capacidad no utilizada para la producción de BEV según lo previsto estaría disponible para la producción de vehículos ICE, en lugar de quedar sin utilizar. Asimismo, como se indica en el considerando 1058 del Reglamento provisional, algunos productores de la Unión estaban produciendo BEV en sus plantas de montaje junto con vehículos ICE utilizando esencialmente el mismo proceso de producción para aprovechar los activos, procesos y competencias existentes y proporcionar flexibilidad de volumen. La Comisión analizó el cálculo de la capacidad con los productores de la Unión incluidos en la muestra durante las visitas de inspección *in situ*. Además, como ya se ha indicado en el considerando 844 del presente Reglamento, la elevada capacidad excedentaria de la industria de la Unión está en consonancia con la transición del mercado de la Unión de los vehículos ICE a los BEV. Por consiguiente, se desestimó esta alegación.

6.2.2.8. Decisiones de inversión de la industria de los BEV de la Unión

(1237) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que los productores chinos innovaron durante años y ahora son altamente eficientes, a diferencia de los productores de la Unión que, a pesar de su retraso en la transición a los BEV, recibieron subvenciones por parte de la Unión y de sus Estados miembros. Aunque esta alegación se formuló en la sección «interés de la Unión» de sus observaciones, la Comisión consideró más apropiado refutarla en esta sección. Del mismo modo, NIO alegó que la industria de los VEB de la Unión tomó decisiones de inversión equivocadas en el pasado, mientras que solo comenzó su transición a la tecnología de vehículos eléctricos recientemente y, por lo tanto, ha demostrado una falta de planificación a largo plazo en contraste con la industria china de los BEV, que tuvo un efecto negativo en su situación.

(1238) La Comisión no entendió la pertinencia de esta comparación. El hecho de que los productores chinos puedan haber innovado o puedan ser eficientes no invalida las conclusiones sobre la amenaza de perjuicio ni las conclusiones sobre la causalidad. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

6.3. **Conclusión**

(1239) Sobre la base de las conclusiones definitivas anteriores, se confirmó la conclusión alcanzada en el considerando 1218 del Reglamento provisional.

7. INTERÉS DE LA UNIÓN

(1240) Tras la comunicación provisional, se recibieron observaciones sobre el interés de la Unión de las autoridades chinas, la CCCME, la CAAM, el Grupo SAIC, el Grupo Geely, NIO, la Empresa 18, la Empresa 24, la Empresa 27 y la VDA.

(1241) Tras la comunicación definitiva, se recibieron observaciones sobre el interés de la Unión de las autoridades chinas, la CCCME, la CAAM, el Grupo Geely, la empresa 22, la empresa 24, la empresa 27, Polestar, la VDA y Eurofer.

7.1. **Interés de la industria de la Unión**

(1242) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión no abordó varias declaraciones públicas de, entre otros, productores de la Unión, sus asociaciones y varios Estados miembros que mostraban los resultados positivos de los productores de la Unión y su oposición a las medidas compensatorias. En particular, las autoridades chinas y la CCCME se refirieron al lanzamiento de nuevos modelos por parte de los productores de la Unión, como prueba del hecho de que estos últimos pudieron realizar las inversiones necesarias, y a las inversiones de la industria de la Unión en la producción en mercados de terceros países, como prueba del hecho de que los productores de la Unión podrán acompañar la transición del mercado de la Unión de la producción de automóviles ICE a los BEV.

(1243) Como cuestión preliminar, la Comisión señaló que basó sus conclusiones en las pruebas objetivas recogidas durante la presente investigación. La Comisión solo abordó las alegaciones formuladas en el contexto de la presente investigación. Además, la propia Comisión señaló en el considerando 1047 del Reglamento provisional que los productores de la Unión estaban ampliando cada año la cartera de BEV que ofrecen con nuevos lanzamientos, y recordó en el considerando 1092 del Reglamento provisional algunas de las inversiones previstas por los productores de la Unión. Sin embargo, aunque se anunciaron estos lanzamientos e inversiones, si no se imponen medidas dichos lanzamientos e inversiones se verían significativamente amenazados, como se indica en el considerando 1228 del Reglamento provisional, y es posible que la industria de la Unión no sea capaz de llevar a cabo estos proyectos en el futuro, tal como se anunció. Por último, el análisis del interés de la Unión incluye una evaluación del impacto de las medidas en, entre otros, los productores de la Unión en el mercado de la Unión y no analiza los resultados de la industria de la Unión en los mercados de terceros países. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1244) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME reiteraron estas y otras declaraciones públicas, sin más argumentos.

(1245) Por lo tanto, la Comisión consideró que no era necesario abordarlas más a fondo.

(1246) Tras la comunicación definitiva, la VDA consideró que el riesgo para las inversiones de la industria de la Unión en caso de que no se impusieran medidas se veía compensado por otros riesgos imperantes, como la pérdida de acceso a importantes mercados extranjeros como China u otros mercados que también elevan los aranceles sobre los BEV. Además, la VDA alegó que las inversiones en el aumento de la electromovilidad y la producción de baterías estaban respaldadas por inversores chinos y que seguían siendo necesarias materias primas procedentes de China.

(1247) La Comisión abordó la pertinencia del acceso de la industria de la Unión a los mercados de exportación en el contexto de la investigación en el considerando 1310 del presente Reglamento y la necesidad de materias primas procedentes de China en el considerando 1293 del presente Reglamento. Lo mismo podría aplicarse al apoyo de los inversores chinos en la Unión, ya que las medidas no están destinadas a obstaculizar la entrada de inversiones procedentes de China. En suma, la VDA comparó los riesgos en los que la imposición de las medidas no tiene un impacto directo, con el único riesgo –la pérdida de inversiones ya realizadas y previstas en la Unión– que las medidas compensatorias pueden mitigar directamente. Por lo tanto, la Comisión se mostró en desacuerdo con el resultado del ejercicio de ponderación de la VDA y rechazó está alegación.

(1248) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME también hicieron referencia a los argumentos expuestos por la Empresa 24 contrarios a las medidas que, en su opinión, fueron desestimados por la Comisión sin tenerlos debidamente en cuenta.

(1249) La Comisión señaló que abordó los argumentos de la Empresa 24 sobre el interés de la Unión en los considerandos 1250 a 1251, 1255 a 1258 y 1266 a 1267 del Reglamento provisional, y que la propia Empresa 24, en sus observaciones sobre la comunicación provisional, no alegó que la Comisión no abordara adecuadamente sus argumentos relativos al interés de la Unión. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1250) Además, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la imposición de las medidas no beneficiará a la industria de la Unión, ya que los productores de la Unión importan la mayoría de los BEV chinos en términos de volumen, y los anuncios públicos no manifiestan que esta situación vaya a cambiar. Las partes se referían específicamente a información pública sobre la importación de BEV Mini de BMW desde China a partir de 2024, a acuerdos entre Volkswagen y el Grupo SAIC para desarrollar vehículos eléctricos juntos, y a una empresa en participación entre Stellantis y Leapmotor para vender BEV de Leapmotor en la Unión. Según ellos, la Comisión no tuvo en cuenta este aspecto, además de no abordar, en el considerando 1136 del Reglamento provisional, las importaciones de Tesla y afirmar que las importaciones de los fabricantes de equipos originales de la Unión no aumentarán.

(1251) La Comisión señaló que, a diferencia de lo que se alegó, sí abordó las importaciones de Tesla en el considerando 1137 del Reglamento provisional, concluyendo que no se espera que aumenten significativamente en el futuro, ya que su capacidad excedentaria era muy baja, si la hay. Del mismo modo, la Comisión señaló en el cuadro 12b y en el considerando 1135 del Reglamento provisional que, en el último trimestre del período de investigación, las importaciones de marcas chinas superaron a las importaciones de los fabricantes de equipos originales de la Unión. Esta última evolución contrasta claramente con los anuncios públicos realizados por los productores exportadores chinos de que los fabricantes de equipos originales de la Unión realizaron

importaciones significativas. Además, los fabricantes de equipos originales de la Unión no anunciaron ningún plan destacable para importar BEV de China, como se indica en el considerando 1136 del Reglamento provisional. Las declaraciones públicas comunicadas por las autoridades chinas y la CCCME no contradijeron estas conclusiones. Así pues, las importaciones de BMW de la marca Mini ya se habían tenido en cuenta en el considerando 1136 del Reglamento provisional. Además, no había indicios de que el acuerdo entre Volkswagen y SAIC estuviera destinado a las exportaciones a la Unión y la fuente en la que se basaron la CCCME y las autoridades chinas para la venta de los BEV de Leapmotor por parte de Stellantis comunicó que «Stellantis y Leapmotor, una empresa emergente de vehículos eléctricos, no proporcionó detalles sobre dónde se fabricarían los vehículos eléctricos» ([159]). Esta tendencia se ve confirmada, además, por el desglose de las importaciones en el período posterior al período de investigación, como se muestra en el cuadro 13, que demuestra que las importaciones de marcas chinas aumentaron significativamente hasta el 14 % en el segundo trimestre de 2024, mientras que todas las demás importaciones disminuyeron. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1252) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que el hecho de que, en el último trimestre del período de investigación, las importaciones de marcas chinas superaran a las importaciones de la industria de la Unión no atenuaba el hecho de que las autoimportaciones de la industria de la Unión seguían siendo significativas y fueron sustanciales durante el período considerado, representando la mayoría de las importaciones procedentes de China en el período posterior al período de investigación. Además, las autoridades chinas y la CCCME aportaron pruebas adicionales que mostraban que la empresa conjunta de Stellantis y Leapmotor exportaba a la Unión y recordaron que Volkswagen (Anhui) también empezó a exportar en el período posterior al período de investigación, lo que contradice la conclusión de la Comisión de que las importaciones de China por parte de los fabricantes de equipos originales de la Unión no serían significativas en el futuro.

(1253) La Comisión señaló que la tendencia de las importaciones de marcas chinas descrita en el considerando 1251 del presente Reglamento no fue refutada por las observaciones de las autoridades chinas y de la CCCME y no se basaba únicamente en la conclusión de que en el último trimestre del período de investigación las importaciones de marcas chinas superaron a las importaciones de fabricantes de equipos originales de la Unión. De hecho, la Comisión señaló en el considerando 1251 del presente Reglamento que, a lo largo del período posterior al período de investigación, las importaciones de marcas chinas eran la única categoría de importaciones en constante aumento, en comparación con las importaciones de fabricantes de equipos originales de la Unión y Tesla, que, por el contrario, estaban disminuyendo sistemáticamente. Además, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento, en el último trimestre del período posterior al período de investigación las importaciones de marcas chinas constituyeron la mayoría de las importaciones procedentes de China. Por otra parte, como se señala en el considerando 1222 del presente Reglamento, las importaciones de Stellantis procedentes de Leapmotor son de marcas chinas de Leapmotor y no de marcas europeas. Se recordó que la imposición de medidas compensatorias no tenía por objeto impedir las importaciones de BEV por parte de los fabricantes de equipos originales de la Unión o de cualquier otro exportador de China, sino garantizar unas condiciones de competencia equitativas en el mercado de la Unión. Las importaciones de fabricantes de equipos originales de la Unión continuarán, pero su menor importancia en el total de las importaciones procedentes de China implica que no puede afirmarse que las medidas vayan en contra del interés de los productores de la Unión únicamente porque afectan a una pequeña parte del total de las importaciones, realizadas por fabricantes de equipos originales de la Unión, abocadas a disminuir aún más. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1254) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 y la VDA alegaron que: i) determinados productores de la Unión, a través de empresas conjuntas con productores chinos, importaban BEV de China y, por lo tanto, tendrán que pagar derechos compensatorios sobre estas importaciones; ii) en algunos casos, estos derechos eran más elevados que los derechos aplicados a las marcas chinas; y iii) estos costes tan elevados implicarán menos inversiones para la transición a la electrificación en la Unión.

(1255) La Comisión señaló que el alcance de la investigación incluye todos los BEV originarios de China, independientemente de la propiedad de la marca. Si bien algunos fabricantes de equipos originales de la Unión importaron modelos específicos de BEV de China, como se indica en los considerandos 998 y 1136 del Reglamento provisional, estas importaciones solo representaron un pequeño volumen en comparación con el consumo total de la Unión durante la investigación. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1256) Tras la comunicación definitiva, la VDA respondió que la refutación de la Comisión era insuficiente porque las posibles medidas afectaban a un sector empresarial importante de la industria de la Unión.

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

(1257) La Comisión reconoció la importancia del sector de los BEV en la industria de la Unión. Sin embargo, al mismo tiempo, el Reglamento de base establece que la evaluación de la amenaza de perjuicio causada por las importaciones chinas debe llevarse a cabo teniendo en cuenta todas las importaciones, incluidas, sin limitación, las de los fabricantes de equipos originales de la Unión. Además, la VDA no cuestionó la apreciación de que estas representan un pequeño volumen en comparación con el consumo total de la Unión. Por último, como se muestra en el cuadro 13 del presente Reglamento, las importaciones de fabricantes de equipos originales de la Unión están disminuyendo de forma constante a lo largo del período posterior al período de investigación, mientras que las importaciones de marcas chinas están adquiriendo cada vez más importancia. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1258) Tras la comunicación provisional, la empresa 24 alegó que muchos, si no todos los productores de la Unión, se opusieron a la imposición de las medidas. En un contexto en el que la velocidad de la transición eléctrica viene impuesta por las disposiciones del Pacto Verde, la Empresa 24 alegó que los productores de BEV de la Unión, en general, temen una ralentización de la demanda de los consumidores impulsada por el aumento de los precios de los BEV.

(1259) La Comisión señaló que, contrariamente a la alegación de la Empresa 24, tras la comunicación provisional tan solo la Empresa 24 y la Empresa 18 expresaron su posición en contra de la imposición de medidas. Sin embargo, esta oposición debe considerarse a la luz del riesgo de represalias por parte de China ([160]) y, como se concluye en los considerandos 1255 a 1258 del Reglamento provisional y en los considerandos 1309 a 1313 del presente Reglamento, el riesgo alegado de represalias no constituía un elemento que pudiera rebatir la imposición de medidas compensatorias. La opinión, implícita en la alegación de la Empresa 24, de que las medidas aumentarán los precios de los BEV en la Unión y restringirán el acceso de los consumidores también la formularon otras partes y se aborda en los considerandos 1280 y 1286 del presente Reglamento. Por lo tanto, estas alegaciones fueron rechazadas.

(1260) Tras la comunicación definitiva, la Empresa 24 reiteró su oposición a la imposición de las medidas compensatorias, mientras que las autoridades chinas y la CCCME alegaron que también la empresa 22, la empresa 27, la VDA y la Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística (CLEPA) expresaron su oposición.

(1261) Dado que las autoridades chinas y la CCCME no aludieron a ninguna observación específica de estas partes, la Comisión señaló que, en su refutación del considerando 1259 del presente Reglamento, se refirió a las observaciones sobre la comunicación provisional, y no a todas las observaciones presentadas a lo largo de la investigación. Además, la CLEPA es una asociación de proveedores, mientras que la alegación original de la Empresa 24 se refería a los productores de la Unión. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1262) Tras la comunicación definitiva, la VDA declaró que expresaba la posición de los fabricantes de equipos originales alemanes y de los proveedores, de manera que no solo la Empresa 24 y la Empresa 18 expresaron su posición en contra de las medidas.

(1263) La Comisión reconoció que, efectivamente, la VDA también expresó su posición en contra de la investigación, pero señaló que, a su entender, todos los productores de la Unión actuaban en la investigación individualmente, de modo que la VDA expresaba su posición en la investigación como asociación y no en nombre de los productores de la Unión. Las observaciones de la Comisión se limitaron a comunicar las posiciones de los productores de la Unión en los comentarios sobre las medidas provisionales. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1264) Por otra parte, tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión redujo la oposición de los productores de la Unión al temor a represalias, mientras que las autoridades chinas y la CCCME comunicaron otros argumentos procedentes de declaraciones públicas y la Empresa 24 en su alegación original señaló que las medidas ralentizarían la ya baja demanda de BEV, con efectos en los lanzamientos e inversiones previstos de la industria de la Unión, y podrían desincentivar la innovación, debilitando así la competitividad de la industria de la Unión.

(1265) La Comisión señaló que ya había rechazado las declaraciones públicas comunicadas por las autoridades chinas en el considerando 1243 del presente Reglamento. También puso en contexto cualquier aumento limitado de los precios para los consumidores, y los consiguientes efectos en la demanda de BEV, en los considerandos 1280 y 1286 del presente Reglamento y rechazó la alegación de que las medidas reducirían la presión competitiva sobre los productores de la Unión y, por tanto, su incentivo para innovar, en el considerando 1284 del presente Reglamento.

([160]) En particular, las secciones III.2 y III.3 de las observaciones de la Empresa 18 y el apartado 70 de las observaciones de la Empresa 24.

(1266) Por último, tras la comunicación definitiva, la Empresa 27 pidió a la Comisión que ponderara y equilibrara adecuadamente los efectos de los derechos compensatorios sobre los productores, usuarios, importadores y consumidores de BEV de la Unión y sobre los intereses estratégicos de una manera más exhaustiva en su determinación final.

(1267) La Empresa 27 no proporcionó detalles o explicaciones adicionales que apoyaran esta alegación, en particular qué aspectos concretos del análisis del interés de la Unión debían examinarse adicionalmente y con mayor profundidad, o qué intereses no se tuvieron debidamente en cuenta o no se ponderaron. Por lo tanto, la Comisión no puede aportar ninguna evaluación adicional a este respecto y rechazó esta alegación general.

(1268) Tras la comunicación definitiva, la Empresa 27 se quejó de la refutación de la Comisión en el considerando 1267 del presente Reglamento, ya que, en la versión confidencial de su dosier, aportó amplios argumentos y pruebas sobre si la imposición de las medidas redundaba en interés de la Unión. La Empresa 27 alegó además que se le había impedido incluirlas en la versión abierta de sus observaciones debido a las limitaciones derivadas de la necesidad de garantizar su anonimato. Por lo tanto, la Empresa 27 solicitó a la Comisión una comunicación confidencial que abordara la versión confidencial de sus observaciones.

(1269) La Comisión tomó nota de las observaciones de la empresa 27 y le facilitó una comunicación confidencial relativa a la versión confidencial de sus observaciones.

(1270) En ausencia de observaciones sobre el interés de los productores de la Unión tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones expuestas en los considerandos 1221 a 1234 del Reglamento provisional.

7.2. **Interés de los importadores no vinculados**

(1271) En ausencia de observaciones sobre el interés de los importadores no vinculados tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones del considerando 1235 del Reglamento provisional.

7.3. **Interés de los usuarios**

(1272) En ausencia de observaciones adicionales sobre el interés de los usuarios tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones de los considerandos 1236 a 1243 del Reglamento provisional.

7.4. **Interés de los proveedores**

(1273) Tras la comunicación provisional, la VDA reiteró que China era el mayor mercado de exportación para los proveedores alemanes del sector automovilístico y expresó su preocupación por el hecho de que un conflicto comercial con China afectaría también con seguridad a los proveedores alemanes y de la Unión, por ejemplo, mediante la restricción del acceso al mercado chino.

(1274) El interés de los proveedores y fabricantes de automóviles se abordó en los considerandos 1244 a 1249 del Reglamento provisional. En particular, sobre la base de las razones expuestas en el considerando 1245 del Reglamento provisional, la Comisión rechazó el argumento de que las medidas perjudicarían desproporcionadamente a los proveedores debido a posibles medidas de represalia por parte de China, y rechazó esta alegación. Dado que ninguna de las partes mencionadas facilitó más información o pruebas a este respecto, la Comisión rechazó las alegaciones formuladas al respecto.

(1275) Tras la comunicación definitiva, la VDA cuestionó que no se hubiera analizado de qué manera las posibles contramedidas de China afectarían a los proveedores y reiteró sus alegaciones, que ya fueron abordadas por la Comisión en el considerando anterior. La VDA también señaló que la CLEPA compartía su posición en la alegación abordada en el considerando 1245 del Reglamento provisional.

(1276) Tras la comunicación definitiva, Eurofer reafirmó su apoyo a la imposición de las medidas. En particular, alegó, en primer lugar, que la industria del automóvil de la Unión, incluidos los productores de BEV, era una industria transformadora importante para el sector siderúrgico de la Unión, ya que representaba una quinta parte del consumo de acero de la Unión y cubría casi todas sus necesidades de acero de los productores de acero de la Unión. Por lo tanto, cualquier efecto perjudicial de las importaciones chinas en el sector automovilístico de la

Unión tendría efectos indirectos en los productores abastecedores de acero. En segundo lugar, consideró que garantizar la buena salud de la industria automovilística de la Unión requería la imposición de las medidas. En tercer lugar, destacó que la demanda del sector del automóvil de productos de acero especiales impulsaba la I + D y las inversiones en el sector siderúrgico de la Unión, como demuestran algunas inversiones recientes realizadas por los productores de acero de la Unión para satisfacer las necesidades específicas de los fabricantes de automóviles de la Unión, incluidos los BEV. En cuarto lugar, Eurofer señaló que era importante que la Unión actuara para evitar que las subvenciones de terceros países (especialmente subvenciones tan elevadas como las constatadas en la presente investigación) afectaran negativamente a las industrias de la Unión y, a su vez, a los puestos de trabajo de la Unión.

(1277) La Comisión tomó debida nota del apoyo de Eurofer a la imposición de las medidas y de las razones de dicho apoyo.

(1278) En ausencia de observaciones adicionales sobre el interés de los proveedores tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones de los considerandos 1244 a 1249 del Reglamento provisional.

7.5. **Repercusión en los consumidores**

(1279) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas, la CCCME, el Grupo Geely y la VDA afirmaron que se produciría un aumento seguro de los precios para los consumidores tras la imposición de las medidas. A este respecto, según las autoridades chinas y la CCCME, la Comisión comparó incorrectamente este determinado aumento de precios con el único riesgo potencial de desaparición de la industria de la Unión. Las autoridades chinas y la CCCME consideraron que las medidas compensatorias darían lugar a una mayor falta de asequibilidad y disponibilidad de BEV en el mercado de la Unión. En particular, alegaron que, por un lado, la eliminación progresiva de los vehículos ICE de aquí a 2035 privaría a los consumidores de la alternativa de vehículos ICE más baratos, mientras que, por otro lado, los BEV seguirían siendo demasiado caros durante más tiempo debido a las medidas compensatorias. Las medidas limitarían la gama de modelos de BEV disponibles en el mercado de la Unión y harían que las importaciones de BEV chinos fuesen más caras, lo que, a su vez, limitaría las posibilidades de elección de los consumidores. La CCCME también reiteró su referencia al análisis económico de dos catedráticos de la Katholieke Universiteit Leuven y el Centre of Economic Policy Research (CEPR) mencionados en el considerando 1252 del Reglamento provisional, alegando que los productores de la Unión no ofrecían una gama completa de modelos de BEV, no tenían la capacidad de ofrecer modelos en todos los segmentos y que el solapamiento de los modelos fabricados por los productores de la Unión con los fabricados por los productores chinos era muy limitado.

(1280) La Comisión aclaró que el considerando 1251 del Reglamento provisional no llegaba a la conclusión de que no se produciría un aumento de precios para los consumidores, sino que dicho aumento de precios probablemente sería limitado y solo compensaría la ventaja desleal de los productores exportadores chinos. Cualquier aumento de los precios minoristas para los consumidores dependerá, además, de la estructura de los canales de venta de los productores exportadores y de la decisión comercial de cada grupo de exportadores respecto a cómo se reflejarán los derechos en última instancia en sus precios a los consumidores. En cuanto a la alegación de que a partir de 2035 no se dispondrá de alternativas de vehículos ICE más baratas para los consumidores, la CCCME no explicó en qué medida este hecho era pertinente en la evaluación del interés de los usuarios en el contexto de la presente investigación relativa a los BEV. En cuanto a la disponibilidad de BEV asequibles producidos en la Unión, la Comisión recordó el hecho de que, como se señala en el considerando 1078 del Reglamento provisional, la industria de los BEV era una industria con alta proporción de capital y aún precisaba de tiempo para lograr economías de escala para cubrir sus elevados costes fijos. Las empresas chinas ya han logrado economías de escala debido a las importantes cantidades de subvenciones concedidas por las autoridades chinas. Las medidas compensatorias permitirán a la industria de la Unión alcanzar dichas economías de escala y, por tanto, reducir su coste unitario de producción, lo que, a su vez, permitirá a la industria de la Unión reducir potencialmente sus precios de venta. Si la Comisión no impusiera medidas compensatorias, la industria de la Unión no podría producir y vender suficientes BEV para obtener dichas economías de escala y reducir los precios en el futuro. Del mismo modo, debido a la transición a la electrificación, las economías de escala también permitirán a los productores de la Unión lanzar nuevos modelos, en particular modelos asequibles, lo que debería permitir una amplia gama de modelos de BEV disponibles en la Unión, a diferencia de lo que alegaron las autoridades chinas y la CCCME. En este escenario, la industria de la Unión podría incluso cubrir toda la gama de BEV. También se espera que las importaciones procedentes de China sigan fluyendo, aunque a precios justos y en igualdad de condiciones. Por último, la Comisión constató en los considerandos 1031 y 1044 a 1048 del Reglamento provisional que la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión fue superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores, de modo que el solapamiento entre la producción de la Unión y las importaciones chinas es significativo. Por lo tanto, estas alegaciones fueron rechazadas.

(1281) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME discreparon de la conclusión de la Comisión de que los derechos compensatorios permitirán a la industria de la Unión alcanzar economías de escala, ya que implicaban la voluntad de los productores de la Unión de lograr la transición a los BEV lo antes posible. La CCCME alegó además que los productores de la Unión seguían invirtiendo en vehículos ICE e híbridos (Porsche abandonó su objetivo de lograr el 80 % de las ventas de BEV de aquí a 2030 ([161]) y Stellantis anunció que paralizaría la producción del Fiat 500 eléctrico y, en su lugar, invertiría más en vehículos híbridos ([162])). Por otra parte, las autoridades chinas y la CCCME compartieron la apreciación de la Comisión de que la disminución de los precios de venta de la industria de la Unión es potencial, ya que en el pasado los productores de la Unión priorizaron la venta de automóviles de gama alta en lugar de modelos de mercado general. La CCCME también reiteró la importancia de la desaparición de la alternativa más barata representada por los vehículos ICE que dejaba a los consumidores con la única alternativa de los BEV, de precio más elevado.

(1282) La Comisión señaló que la transición a la electrificación en la Unión está sujeta al plazo establecido de 2035, a partir del cual todas las ventas de vehículos nuevos en la Unión serán vehículos de cero emisiones, en particular BEV (excepto los vehículos que funcionen exclusivamente con electrocombustibles). Por lo tanto, independientemente de las estrategias identificadas por los productores individuales de la Unión, dichos productores siguen estando obligados a alcanzar los objetivos intermedios y finales de emisiones determinados en el Reglamento (UE) 2019/631, modificado posteriormente por el Reglamento (UE) 2023/851. Además, la preferencia por una estrategia centrada en los automóviles premium en el pasado no se ajusta a la industria de la Unión, que está compuesta tanto por productores de automóviles de gama alta como del mercado general. Por otra parte, las importaciones procedentes de China pueden haber tenido un impacto en esa elección estratégica, mientras que las medidas compensatorias ofrecerían la posibilidad de reforzar o introducir la oferta en el mercado general. Además, la Comisión señaló que los productores de la Unión ya estaban anunciando modelos básicos de BEV producidos en la Unión, como es el caso del anuncio de Volkswagen de un BEV de 20 000 EUR y el lanzamiento por Renault de una nueva generación de BEV Twingo en 2026 con un precio indicativo inferior a 20 000 EUR ([163]). Por último, por lo que respecta a la desaparición de los vehículos ICE más baratos a partir de 2035, la Comisión señaló que esto no es un efecto de la imposición de las medidas compensatorias, sino del plazo de 2035. Sin embargo, como se indica en el considerando 1280 del presente Reglamento, las medidas permitirán a la industria de la Unión alcanzar dichas economías de escala y, por tanto, reducir su coste unitario de producción, lo que, a su vez, le permitirá una potencial reducción de sus precios de venta. Sin unas condiciones de mercado justas, los productores de la Unión se verían perjudicados en este proceso. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1283) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que los BEV en la Unión seguirán siendo más caros durante un período de tiempo más largo debido también a que los derechos desincentivarán a la industria de la Unión de ser competitiva y de suministrar BEV a precios baratos. A este respecto, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, en investigaciones anteriores ([164]), la Comisión evaluó el impacto de las medidas en la competencia en el mercado de la Unión, analizando si se mantendría una presión competitiva suficiente. Asimismo, alegaron que la industria de la Unión se centraba en modelos de BEV de gama alta y que este enfoque constituía una prueba de que la industria estaba protegida de una competencia significativa.

(1284) La Comisión señaló que, como se indica en el considerando 995 del Reglamento provisional, en el mercado de los BEV de la Unión hay alrededor de diez grupos de productores de la Unión que compiten entre sí. Además, de acuerdo con el cuadro 17a del Reglamento provisional, las importaciones procedentes de todos los países excepto China mantuvieron una cuota de mercado del 15,1 % en el período de investigación. Además, como ya se recordó en el considerando 1251 del Reglamento provisional, las medidas compensatorias no detendrán las importaciones procedentes de China, que seguirán fluyendo. Así pues, la Comisión consideró que existe una fuerte presión competitiva en la Unión, que continuará también tras la imposición de las medidas compensatorias. Asimismo, la Comisión consideró que la alegación de que los productores de la Unión se centraron en modelos de BEV de gama

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

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

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

([164]) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/336 de la Comisión, de 27 de febrero de 2017, por el que se impone un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de determinadas chapas gruesas de acero sin alear, o de otros aceros aleados, originarias de la República Popular China (DO L 50 de 28.2.2017, p. 18), considerando 163; Reglamento de Ejecución (UE) 2016/388 de la Comisión, de 17 de marzo de 2016, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de tubos de hierro de fundición maleable (también conocida como fundición de grafito esferoidal) originarios de la India (DO L 73 de 18.3.2016, p. 53), considerandos 145 y 149; Reglamento (CE) n.º 348/2000 del Consejo, de 14 de febrero de 2000, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinados tubos sin soldadura de hierro o acero sin alear originarias de Croacia y Ucrania y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido (DO L 45 de 17.2.2000, p. 1), considerandos 30 y 39.

alta quedaba refutada por el elevado nivel de correspondencia, como se explica en los considerandos 1031 y 1044 a 1048 del Reglamento provisional, y que, incluso si esta alegación fuera cierta, no demostraría que los productores de la Unión estuvieran protegidos de la competencia china. Las partes mencionadas no han aportado prueba alguna en apoyo de su alegación. Los precedentes citados deben valorarse de acuerdo a sus propios méritos y la situación de hecho en estos asuntos no era comparable a la del presente asunto, ya que no se presentaron pruebas de ningún abuso de posición dominante ni de ningún otro comportamiento contrario a la competencia de los productores de la Unión, como los abordados en los precedentes mencionados por la CCCME y las autoridades chinas. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1285) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME también alegaron que la evaluación de la Comisión de que el posible aumento de los precios sería limitado y que se espera que sea absorbido al menos en parte por los importadores no estaba respaldada por pruebas, ya que la Comisión no evaluó la situación de los importadores ni los efectos de los derechos en los intereses de los consumidores. A este respecto, también la Empresa 18 alegó que las empresas no absorberán plenamente los derechos (aunque en sus observaciones no quedaba claro si estas «empresas» eran los productores o los importadores), sino que finalmente los compensarán los clientes de la Unión. Como prueba de ello, la Empresa 18 aportó el hecho de que Tesla elevó el precio de su modelo 3 de BEV en 1 500 EUR en los mercados de determinados Estados miembros en respuesta a la imposición de los derechos compensatorios provisionales, y que otras marcas, como MG y NIO, estaban considerando medidas similares. La CCCME también se refirió a una afirmación incluida en el análisis económico mencionado en el considerando 1252 del Reglamento provisional y en el considerando 1279 del presente Reglamento, según la cual limitar las importaciones de BEV daría lugar a una reducción de la competencia y una presión al alza sobre los precios.

(1286) La Comisión señaló que, de conformidad con el artículo 12, apartado 2, del Reglamento de base, los derechos compensatorios provisionales se cubrirán con una garantía, en lugar de con el pago efectivo del derecho. Además, el cobro de la garantía es posible, pero no seguro, ya que está sujeto a una evaluación en fase definitiva, lo que puede dar lugar a la liberación de la garantía, como en el presente caso. Por lo tanto, en principio, los aumentos de precios determinados por las empresas en cuestión no deberían haber estado vinculados a la imposición de derechos compensatorios provisionales como tales. En segundo lugar, la Comisión recordó que ningún importador no vinculado ni ninguna organización de consumidores representativa cooperó en la investigación y que, por lo tanto, la Comisión tuvo que basar su evaluación en la información disponible. Sin embargo, tras la comunicación preliminar, la Oficina Europea de Uniones de Consumidores (BEUC, por sus siglas en inglés) publicó un comunicado de prensa en el que destacaba que eran necesarias medidas compensatorias para crear unas condiciones de mercado más justas y que la competencia leal seguía siendo la manera más eficaz de aumentar las posibilidades de elección y la innovación ([165]). Así pues, sobre la base de la información disponible en el expediente de investigación, puede concluirse razonablemente que los aumentos de precios para los consumidores serían limitados por las siguientes razones: i) cualquier incremento de precios estaría justificado y se limitaría a las subvenciones desleales establecidas; ii) las medidas compensatorias definitivas se calculan sobre la base del precio de importación CIF, que es inferior al precio para el consumidor final y, por lo tanto, el importe absoluto del derecho pagado se limita a los derechos pagados al nivel CIF; iii) si bien es posible que los derechos no sean totalmente asumidos por los importadores, puede suponerse razonablemente que los importadores asumirían al menos una parte del incremento de precios. Este es el resultado económico típico de un canal de venta que incluye, entre el productor exportador y el consumidor, una red de exportadores, comerciantes, importadores, distribuidores y concesionarios. Cuantos más niveles, más probable es que el incremento de precios se diluya al menos parcialmente en los pasajes entre cada fase, incluso si estos agentes están vinculados, especialmente a nivel de los importadores, ya que el derecho se aplica al valor CIF del BEV importado. Por el contrario, en un modelo de negocio en el que el consumidor está más cerca del productor exportador, como cuando el consumidor compra el BEV en línea en la plataforma web del productor, como es el caso de determinados productores exportadores, entre ellos Tesla (véanse los considerandos 1027, 1166 y 1231 del Reglamento provisional), es más probable que el productor pueda reflejar el incremento de precios directamente en el precio minorista. No obstante, a excepción de Tesla, el canal de venta en línea sigue siendo solo uno de los canales de venta; iv) en cualquier caso, cualquier incremento de precios garantizaría que la Unión y los productores chinos compitan en igualdad de condiciones y evitaría que se materializara un perjuicio para los productores de la Unión. Los derechos compensatorios únicamente equilibrarán la distorsión provocada por las subvenciones; v) como se menciona en el considerando 1280 del presente Reglamento, los derechos, aunque tengan un efecto de incremento de los precios al principio, deben permitir a los productores de la Unión alcanzar economías de escala y reducir así su coste unitario de producción a lo largo del tiempo con un efecto de reducción de los precios; y vi) como también se menciona en el considerando 1280 del presente Reglamento, la industria de la Unión producirá una gama más amplia de modelos con mayor competencia entre ellos, lo que también tiene un efecto de reducción de precios en el mercado. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

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

(1287) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME reiteraron la alegación formulada por la Empresa 18 sobre los precios de Tesla, MG y NIO, que ya fue abordada por la Comisión en el considerando 1286 del presente Reglamento. Además, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que los aumentos de precios estaban, con toda seguridad, vinculados a la imposición de derechos compensatorios provisionales, ya que las empresas deben anticipar el potencial de recaudación de estos derechos. Por último, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión no proporcionó la base para su determinación de que los aumentos de precios para los consumidores serían limitados.

(1288) La Comisión señaló que, en el anuncio público de la comunicación de sus conclusiones definitivas, también anunció su intención de no recaudar derechos compensatorios provisionales ([166]) y, por ello, declaró acertadamente en el considerando 1286 del presente Reglamento que su recaudación era posible, pero no segura. Por lo tanto, si estuviera vinculado a los derechos compensatorios provisionales, ningún incremento de precios o incremento de precios considerado habría estado justificado. Aunque esto se aplica a los derechos compensatorios provisionales, por lo que se refiere a los derechos definitivos, la Comisión llevó a cabo la presente investigación respetando plenamente las normas de la OMC y de la Unión, de modo que ningún efecto sobre cualquier aumento real o potencial de los precios pudiera atribuirse a las medidas definitivas incluso antes de su imposición. Por último, la Comisión también señaló que explicó ampliamente en el considerando 1286 del presente Reglamento por qué concluyó que cualquier aumento de los precios para los consumidores sería limitado. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1289) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la Comisión debería dar por concluida la investigación, al igual que sucedió en un asunto anterior ([167]), debido a la escasez de suministro de determinados segmentos del producto investigado, esto es, los BEV de menor tamaño y más asequibles, y a la falta de capacidad de la industria de la Unión para abastecer a todos los segmentos del mercado.

(1290) La Comisión hizo referencia a los considerandos 1060 y 1208 del Reglamento provisional, en los que la investigación reveló que la industria de la Unión tiene capacidad suficiente para fabricar BEV y satisfacer la demanda del mercado de la Unión. Además, como se indica en el considerando 1280 del presente Reglamento, las medidas compensatorias permitirán a la industria de la Unión alcanzar las economías de escala adecuadas y, por tanto, reducir su coste unitario de producción, lo que, a su vez, permitirá a la industria de la Unión reducir potencialmente sus precios de venta y aumentar significativamente su producción de BEV a precios asequibles Por lo tanto, se rechazó la alegación.

(1291) En ausencia de observaciones adicionales sobre las repercusiones en los consumidores tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones de los considerandos 1250 a 1251 del Reglamento provisional.

7.6. **Efectos en los objetivos climáticos**

(1292) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas, la CCCME, el Grupo Geely y la Empresa 18 alegaron que las medidas tendrían efectos negativos en los objetivos climáticos de la UE, ya que los BEV serían menos asequibles, dado que los productores exportadores repercutirían al menos parte de los derechos a los consumidores de la Unión. Las autoridades chinas y la CCCME también afirmaron que los BEV asequibles eran esenciales para la transición de la UE a la movilidad eléctrica y que la industria de la Unión no tenía la capacidad de satisfacer la demanda necesaria para alcanzar los objetivos de descarbonización de aquí a 2035. A este respecto, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que las conclusiones relativas a la capacidad de la industria de la Unión que figuran en el cuadro 4 del Reglamento provisional no estaban respaldadas por pruebas verificables y que la Comisión no evaluó si la industria de la Unión tenía capacidad suficiente para satisfacer la

([166]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_24_4302.

([167]) Decisión de la Comisión, de 19 de junio de 2007, por la que se da por concluido el procedimiento antidumping relativo a las importaciones de fibras sintéticas discontinuas de poliéster originarias de Malasia y Taiwán y se liberan los importes garantizados por los derechos provisionales impuestos (DO L 160 de 21.6.2007, p. 30), considerandos 15 a 29 y 40.

demanda necesaria para alcanzar el objetivo de 2035. Según las autoridades chinas y la CCCME ([168]), un informe del Tribunal de Cuentas Europeo y las declaraciones públicas de un miembro del Tribunal respaldarían la opinión de que no tenía la capacidad suficiente. En su opinión, y en opinión de la Empresa 24, la Comisión no tuvo en cuenta en la evaluación de la capacidad de la industria de la Unión los siguientes elementos: i) los cuellos de botella en la cadena de suministro, en particular la dependencia de la industria de la Unión de las importaciones de baterías (un aspecto que también destacó la VDA) y materias primas y la limitada capacidad de producción de baterías en la Unión; y, únicamente en el caso de las autoridades chinas y la CCCME; ii) el hecho de que no toda la capacidad de producción de vehículos ICE se trasladaría a los BEV en la Unión, ya que los demás mercados no sujetos a la prohibición de 2035 tendrían una enorme demanda de ICE en un futuro previsible y la reasignación de la capacidad de vehículos ICE a la producción de BEV podría encontrar obstáculos que la complicarían y ralentizarían. En opinión de la Empresa 24, la Comisión no tuvo en cuenta iii) la insuficiente infraestructura de recarga en la Unión.

(1293) En respuesta a estas alegaciones, la Comisión se refirió a los considerandos 1280 y 1286 del presente Reglamento para la cuestión de la repercusión de los derechos a los consumidores y a la disponibilidad continua de BEV chinos, y reiteró que, como se indica en el considerando 1280 del presente Reglamento, las medidas compensatorias permitirán a la industria de la Unión alcanzar las economías de escala adecuadas y, por tanto, reducir su coste unitario de producción, lo que, a su vez, permitirá a la industria de la Unión reducir potencialmente sus precios de venta. Así pues, la transición de la UE a la movilidad eléctrica podría basarse en los BEV a precios asequibles producidos por la industria de la Unión. Además, como se explica en el considerando 1057 del Reglamento provisional, en ausencia de otros datos más fiables, la Comisión verificó el índice de utilización de la capacidad de los productores de la Unión incluidos en la muestra, sobre cuya base calculó la capacidad de producción de la industria de la Unión, que se consideró una estimación razonable. Ninguna de las partes interesadas ha presentado ninguna otra prueba más razonable del índice de utilización de la capacidad de la industria de la Unión. Por último, los derechos compensatorios solo compensarán las subvenciones detectadas y las importaciones seguirán fluyendo. Así pues, el informe del Tribunal de Cuentas Europeo, dado que tiene por objeto evaluar la eficacia de las políticas de la Unión para la consecución del objetivo de 2035, no es directamente pertinente para la evaluación de si la imposición de las medidas es contraria al interés de la Unión. Por otro lado, dicho informe no tiene en cuenta la imposición de derechos compensatorios sobre los BEV, que deberían facilitar la transición y ayudar a la industria de la UE a aumentar su capacidad. Lo mismo puede decirse de las declaraciones públicas del miembro del Tribunal de Cuentas Europeo. Además, a diferencia de lo que se alegó, la Comisión tuvo en cuenta los cuellos de botella en el suministro en el considerando 1225 del Reglamento provisional, en el contexto del análisis del interés de la Unión, y refutó una alegación similar sobre la capacidad de producción de baterías en el considerando 1267 del Reglamento provisional. Si bien la industria de la Unión dependía efectivamente de las importaciones de baterías, realizó importantes inversiones en capacidad de producción de baterías en la Unión, como también se detalla en el considerando 1092 del Reglamento provisional. En cualquier caso, se recuerda que la finalidad de la presente investigación es únicamente restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. La imposición de medidas compensatorias no excluye que la Unión pueda adoptar otras iniciativas normativas para abordar los diferentes problemas a los que se enfrenta la industria de la Unión. Por lo que se refiere al hecho de que no toda la capacidad de los vehículos ICE se trasladará a los BEV, la Comisión señaló que, si bien la conversión de las líneas de producción, o su flexibilidad, era un elemento destacado en el considerando 1058 del Reglamento provisional, nunca asumió que la capacidad de producción ICE de la Unión se transferiría completamente a la capacidad BEV y apuntó que su cálculo de la capacidad de producción se basaba en la producción de BEV y en el índice de utilización de la capacidad verificado de los productores de la Unión incluidos en la muestra para los BEV. Por lo tanto, el cálculo de la capacidad no se vio afectado por esta consideración, sino que solo tuvo en cuenta la capacidad de producción durante el período considerado. Por último, por lo que se refiere a la supuesta insuficiencia de infraestructura de recarga, la Comisión se refirió a sus conclusiones de los considerandos 1191 y 1192 del Reglamento provisional, que muestran que se había producido un rápido avance en la resolución de los cuellos de botella relacionados con la infraestructura de recarga, de modo que no pudiera suponer una restricción a la capacidad de producción de la industria de la Unión. Por lo tanto, estas alegaciones fueron rechazadas.

(1294) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME reiteraron que la Comisión no había tenido en cuenta los cuellos de botella de la producción, en particular los problemas de expansión y la escasez de materias primas, y que, por lo tanto, la industria de la Unión estaba replanteándose los objetivos anunciados y solicitando un retraso y mayor flexibilidad en la eliminación progresiva de los nuevos vehículos ICE en 2035. A este respecto, mencionaron una serie de comunicados de prensa de productores de la Unión. Además, reiteraron la dependencia de los objetivos climáticos de la UE de las importaciones de China basándose en informes de prensa y en las

([168]) Informe Especial 15/2023 del Tribunal de Cuentas Europeo: «La política industrial de la UE en el ámbito de las baterías – Hace falta un nuevo impulso estratégico», 2023, disponible en https://www.eca.europa.eu/es/publications?ref=sr-2023-15.

observaciones de la Empresa 24. Asimismo, cuestionaron la evaluación de la Comisión sobre las importantes inversiones comprometidas para la capacidad de producción de baterías en la Unión basándose en un informe de prensa y afirmaron que algunos proyectos de baterías estaban siendo cancelados y retrasados (ACC anunció que había interrumpido los planes de sus plantas en Alemania e Italia ([169]), Northvolt anunció que ralentizaría sus proyectos de baterías debido a problemas de expansión ([170]), Mercedes-Benz declaró que ralentizaría sus planes de plantas de baterías ([171]), y LG Energy Solution anunció que estaba estudiando la posibilidad de pasar al desarrollo de sistemas de almacenamiento de energía ([172])). Por último, alegaron que los proyectos de baterías en la Unión se enfrentarían a protestas y oposición por cuestiones medioambientales y añadieron que el aumento de la producción de baterías se ha visto cuestionado por problemas de seguridad, en particular por los incendios originados en las baterías.

(1295) La Comisión señaló que abordó los cuellos de botella de la producción en el considerando 1293 del presente Reglamento. Además, señaló que las autoridades chinas y la CCCME no cuantificaron el efecto de los supuestos cuellos de botella en la capacidad de la industria de la Unión. Por otra parte, la existencia de tales cuellos de botella no respaldaba la conclusión de que la imposición de las medidas compensatorias no redundara en interés de la Unión. Como se ha reiterado en el presente Reglamento, el objetivo de la imposición de las medidas compensatorias es igualar las condiciones de competencia. Además, a pesar de los anuncios de determinados productores de la Unión, dichos productores siguen estando vinculados a los objetivos de emisiones establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631, posteriormente modificado por el Reglamento (UE) 2023/851. Asimismo, la Comisión, al tiempo que indicaba que las medidas deberían facilitar la transición y ayudar a la industria de la Unión a aumentar su capacidad, señaló que las medidas no están destinadas a desarrollar la producción de BEV en la Unión para sustituir plenamente las importaciones chinas supuestamente necesarias para la consecución de los objetivos de 2035. La finalidad de la presente investigación es únicamente restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión. Seguirá habiendo importación. Además, por lo que se refiere a los anuncios de proyectos de baterías cancelados o retrasados en la Unión, la Comisión reiteró la opinión expresada en el considerando 851 del presente Reglamento de que la industria de los BEV de la Unión, aunque actualmente depende en gran medida de las importaciones de baterías chinas, tampoco se limita a utilizar baterías producidas en la Unión, de modo que seguirá importando de China y de otras fuentes también después de la imposición de las medidas. Por último, la Comisión consideró que los problemas medioambientales en la producción de baterías y los problemas de seguridad en el uso de pilas o baterías ocurren con independencia de su país de producción, de modo que no se refieren únicamente a la producción de pilas o baterías en la Unión. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1296) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron también que, en la evaluación del considerando 1060 del Reglamento provisional, según la cual la industria de la Unión tenía la capacidad de satisfacer la demanda en un escenario posterior a las medidas, la Comisión no tuvo en cuenta las exportaciones de la industria de la Unión, no solo de vehículos BEV sino también de vehículos ICE, que seguirán ocupando parte de la capacidad de la industria de la Unión, dado que los terceros países no tienen el mismo objetivo de descarbonización para 2035 que la Unión.

(1297) La Comisión señaló que tuvo en cuenta las exportaciones de BEV de la industria de la Unión en los considerandos 1183 a 1186 del Reglamento provisional, en el contexto del análisis de la causalidad. Dado el atractivo del mercado de los BEV de la Unión descrito en los considerandos 1119 a 1123 del Reglamento provisional, y teniendo en cuenta que el tamaño del mercado y, en particular, la clara hoja de ruta hacia la electrificación, también son válidos para los productores de la Unión, se centrarán en el mercado de la Unión dado el aumento previsto de la demanda. En efecto, las exportaciones de los productores de la Unión incluyen principalmente vehículos ICE. Por último, como se menciona en el considerando 1293 del presente Reglamento, el cálculo de la capacidad del cuadro 4 del Reglamento provisional no se basaba en la capacidad de vehículos ICE, por lo que el argumento de que la Comisión no tuvo en cuenta las exportaciones de la industria de la Unión, en particular las exportaciones de vehículos ICE, no es válido. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1298) En la misma línea, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que, al considerar la capacidad de producción de los productores de la Unión y su capacidad para abastecer el mercado de la Unión, la Comisión no tuvo en cuenta los recientes cierres de plantas de producción por parte de la industria de los BEV de la Unión y los proveedores de baterías, haciendo referencia en particular a la quiebra de Fisker, la reducción de la producción de BEV por parte de Volkswagen y el retraso del lanzamiento de nuevos modelos por parte de Jaguar y Land Rover, así como otros ejemplos.

([169]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.
([170]) https://europe.autonews.com/suppliers/northvolt-may-slow-growth-plan-evs-sales-stumble.
([171]) https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-cautious-battery-expansion-plans-ev-demand-slumps.
([172]) https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/europes-biggest-electric-car-battery-maker-mulls-new-products-demand-wanes.

(1299) Por lo que respecta al procedimiento de quiebra en el que estaba implicado el productor de la Unión Fisker, como se explica en el considerando 675 del presente Reglamento, Fisker no se consideró un productor de la Unión en la lista de diez productores de la Unión mencionada por la Comisión en el considerando 674 del presente Reglamento. La reducción de la producción de BEV por parte de Volkswagen y el retraso en el lanzamiento de nuevos modelos por parte de Jaguar Land Rover no afectan a los cálculos de la capacidad. Lo mismo sucede con el retraso en la producción de BEV de Ineos, que ni siquiera había iniciado la producción, según la fuente en la que se basaron las autoridades chinas y la CCCME ([173]). El cambio en los planes de Northvolt y SVOLT Europe tampoco afectó a la estimación de las inversiones mencionada en el considerando 1092 del Reglamento provisional, que incluía únicamente las inversiones de los productores de BEV de la Unión, pero no incluía las de los proveedores de baterías. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1300) Por último, según las autoridades chinas y la CCCME, la Comisión no tuvo en cuenta la segmentación del mercado en la Unión ni si la industria de la Unión podría abastecer a todos los segmentos del mercado. Del mismo modo, se alegó que la Comisión no tuvo en cuenta las diferencias significativas en la combinación de productos entre las importaciones chinas y la producción de la Unión. Estas partes alegaron, teniendo en cuenta estos elementos, que la industria de la Unión no podrá contribuir de manera suficiente a la electrificación del mercado de la Unión.

(1301) Por las razones que se exponen en el considerando 1042 del Reglamento provisional, en este caso no era apropiada la segmentación del mercado por parte de la Comisión. Ni las autoridades chinas ni la CCCME facilitaron información o pruebas adicionales a este respecto que hubieran llevado a reconsiderar esta conclusión. Por lo que se refiere a las diferencias en la combinación de productos entre las importaciones chinas y la producción de la Unión, la Comisión constató en los considerandos 1031 y 1044 a 1048 del Reglamento provisional que la correspondencia entre los NCP chinos y los NCP de la Unión era superior al 90 % para cada uno de los productores exportadores. Por último, como se explica en el considerando 1280 del presente Reglamento, la Comisión concluyó que la industria de la Unión podría aumentar su gama una vez que alcanzara suficientes economías de escala y redujera su coste unitario de producción, lo que le permitiría producir BEV a precios más asequibles. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1302) El Grupo Geely, por su parte, se mostró en desacuerdo con la conclusión de la Comisión según la cual los esfuerzos para combatir el cambio climático no pueden basarse en la competencia desleal de BEV subvencionados y a bajo precio. Alegó que la Comisión estaba mal informada, ya que el Grupo Geely estaba comprometido con el fomento de la innovación y el crecimiento en la industria de los BEV de la Unión y la imposición de las medidas sería contraproducente para la transición verde de la Unión.

(1303) La Comisión basó sus conclusiones en el hecho de que las importaciones a la Unión a precios desleales procedentes de China están absorbiendo cuotas de mercado significativas y constituyen una amenaza para la industria de la Unión, tal como se expone detalladamente en la sección 5 del Reglamento provisional y del presente Reglamento. El Grupo Geely no cuestionó como tal estas cifras y, por lo tanto, no procede alegar que la Comisión estaba mal informada. El hecho de que el Grupo Geely afirmara que estaba comprometido a fomentar la innovación y el crecimiento en la Unión no está respaldado por ninguna prueba, ni tampoco es verificable ni puede restar valor a las conclusiones de la Comisión. Así pues, hubo que rechazar esta alegación.

(1304) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely justificó su alegación de que había asumido un papel de liderazgo en la transición a los BEV recordando que: Volvo, que forma parte del Grupo Geely, se encontraba entre las primeras marcas que vendieron BEV en la Unión incluso antes de 2012 y adquirió Polestar, que fue redefinido como fabricante de BEV a partir de 2017; el Grupo Geely y Volvo formaron la empresa conjunta Lynk & Co., con sede en Suecia, que es una marca concebida para revolucionar la industria tradicional de vehículos ICE; el Grupo Geely y Daimler formaron la empresa conjunta Smart, y Volvo se comprometió a electrificar plenamente su oferta de aquí a 2030 y fue la primera marca de vehículos ICE en anunciar la electrificación de todos sus modelos. Sobre esta base, el Grupo Geely alegó que estaba dedicado a la transición climática y a impulsar el cambio hacia la producción de BEV en la Unión.

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

(1305) La Comisión reconoció los elementos presentados por el Grupo Geely y que el Grupo Geely se había comprometido efectivamente a impulsar el cambio hacia la producción de BEV en la Unión. No obstante, las conclusiones sobre la amenaza de perjuicio causada por las importaciones chinas persisten y no pueden ser abordadas desde la posición del Grupo Geely con respecto a la transición ecológica. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1306) Tras la comunicación provisional, la Empresa 18 y la VDA alegaron que, a raíz de las medidas, los productores exportadores chinos podrían decidir no ofrecer ningún BEV en el mercado de la Unión, reduciendo así las posibilidades de elección y la disponibilidad y obstaculizando los objetivos climáticos de la Unión. Según la Empresa 18, la consiguiente intensificación más lenta de los vehículos eléctricos en la Unión puede entrañar el riesgo de que los productores de la Unión se vean sujetos a multas por incumplimiento de los objetivos de emisiones en la vía hacia la descarbonización total de aquí a 2035.

(1307) La Comisión consideró que el riesgo de una interrupción total de las importaciones no es realista, debido a las conclusiones sobre el atractivo del mercado de la Unión para los productores exportadores chinos, descritas en los considerandos 1119 a 1129 del Reglamento provisional. Por lo que se refiere a las posibles multas por incumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones, la Comisión señaló que, debido a la transición a la movilidad eléctrica, el mercado de los BEV de la Unión aumentará su tamaño y los productores de la Unión podrán desarrollar las economías de escala necesarias para aprovechar las oportunidades que ofrece un mercado en crecimiento. Dicho escenario se vería amenazado si no se impusieran medidas. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1308) En ausencia de observaciones adicionales sobre los efectos en los objetivos climáticos tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó sus conclusiones de los considerandos 1250 a 1254 del Reglamento provisional.

7.7. **Riesgo de represalias**

(1309) Tras la comunicación provisional, la empresa 18 y la VDA alegaron que el enfoque de la Comisión, según el cual la investigación no abarca el acceso de las empresas de la Unión al mercado chino y no tiene en cuenta las repercusiones de las represalias chinas tras la imposición de medidas compensatorias, no tendría en cuenta la realidad del mercado. Alegaron que China es importante para muchos productores de la Unión no solo en términos de ventas y producción, sino también en términos de innovación y para la cadena de suministro, de modo que, según la Empresa 24, la protección de la industria de la Unión en la Unión puede ir en detrimento de su competitividad en el resto del mundo. Según la Empresa 18, la Empresa 24 y la VDA, las medidas crearían incertidumbre y fricciones también en otros ámbitos económicos que no redundarían en interés de la Unión, mientras que sí redunda en interés de la Unión mantener la capacidad exportadora de la Unión. Para la Empresa 18 y la VDA, sin acceso a China como mercado de exportación, los productores de la Unión tendrían menos recursos para invertir en movilidad eléctrica. Por último, la VDA recordó que Alemania tiene un superávit significativo en el comercio automovilístico con China.

(1310) La Comisión reconoció la importancia de China como mercado de exportación y fuente de innovación y suministro para los productores de la Unión, pero reiteró que el resultado de esta investigación no debería dar lugar a un acceso al mercado menos favorable para los proveedores y productores de la Unión en China. Por lo que se refiere a la posibilidad de que China incurra en actos de represalia tras la imposición de las medidas, la Comisión se refirió a los considerandos 1256 a 1258 del Reglamento provisional, en los que aclaró que China y los productores exportadores chinos disfrutaban de amplios derechos de defensa y del derecho a participar en esta investigación basada en hechos, así como a solicitar una revisión judicial imparcial de la decisión final, sin necesidad de recurrir a represalias. Por lo tanto, el riesgo alegado de represalias no constituye un elemento que se oponga a la imposición de medidas compensatorias. Si bien la Comisión se mantiene vigilante ante posibles represalias en el sector automovilístico u otros sectores, la amenaza de posibles represalias no puede impedir que la Comisión adopte medidas compensatorias legítimas, mesuradas y justificadas. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1311) Tras la comunicación definitiva, la Empresa 24 reiteró sus observaciones, que ya habían sido abordadas por la Comisión, mientras que la VDA expresó su preocupación de que la Comisión no considerara en mayor profundidad la posibilidad ni el impacto de la reacción de China.

(1312) La Comisión aclaró que, en el marco de una investigación de defensa comercial, no podía realizar ninguna especulación sobre medidas de represalia que no estén previstas en el procedimiento ni en las normas pertinentes de la OMC y de la Unión que la rigen. China y las empresas chinas disponen de vías legítimas para obtener reparación de la decisión adoptada en el marco de la presente investigación, como se indica en el considerando 1310. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1313) En ausencia de otras observaciones sobre el riesgo de represalias tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó las conclusiones establecidas en los considerandos 1255 a 1258 del Reglamento provisional.

7.8. **Incentivos gubernamentales en la Unión**

(1314) Tras la comunicación provisional, las autoridades chinas y la CCCME alegaron que la industria de la Unión ya estaba protegida de una intensa presión competitiva a través de subvenciones a los consumidores, como el ecobono en Francia, que estimulaba las ventas de BEV de la industria de la Unión al excluir los BEV fabricados en China de la lista de vehículos subvencionables.

(1315) Al igual que en el considerando 1262 del Reglamento provisional, la Comisión reiteró que las posibles subvenciones en la Unión no son objeto de la presente investigación y que no afectan a la conclusión de que las autoridades chinas concedieron subvenciones sujetas a medidas compensatorias a los productores exportadores chinos. Por lo tanto, de conformidad con el Reglamento de base, la Comisión está facultada para imponer medidas compensatorias definitivas a las importaciones de BEV originarios de China. El hecho de que se concedieran subvenciones a los consumidores en la Unión no afecta a la conclusión de que, sin medidas compensatorias, la industria de la Unión está expuesta a una amenaza grave e inminente de un aumento sustancial de BEV a bajo precio en detrimento de la producción y las ventas de BEV de la industria de la Unión. En particular, el ecobono en Francia no excluye BEV sobre la base de su país de producción, como los BEV fabricados en China, como se alega más arriba, sino que sus criterios de subvencionabilidad se basan en criterios medioambientales objetivos. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

(1316) En ausencia de otras observaciones sobre los incentivos públicos en la Unión tras la comunicación provisional, la Comisión confirmó las conclusiones expuestas en los considerandos 1261 a 1262 del Reglamento provisional.

7.9. **Proteccionismo**

(1317) Tras la comunicación provisional, la CAAM alegó que, mediante la imposición de medidas provisionales, la Comisión aplicaba un proteccionismo comercial exagerado bajo la apariencia de cumplimiento, lo que era perjudicial para el libre comercio y la competencia leal.

(1318) La Comisión se mostró en profundo desacuerdo con esta alegación. La imposición de medidas compensatorias cuando se cumplen las condiciones legales no es proteccionismo. Así pues, se rechazó la alegación.

(1319) La CAAM también alegó, sobre la base del supuesto de que los productores de BEV alemanes que no apoyan la investigación disfrutarían de ventajas competitivas, que los productores de la Unión incluidos en la muestra, en cambio, no disfrutaban de las mismas ventajas competitivas y, por tanto, estaban «quedándose atrás». Sobre la base de este supuesto, la CAAM alegó además que la UE se veía «forzada» por algunos monopolios, especialmente los que se encuentran en una posición competitiva inferior, a proteger sus intereses a costes elevados, lo que obstaculizaba la competencia normal en el mercado y sacrificaba el interés de los consumidores.

(1320) Las alegaciones de la CAAM eran puramente especulativas y sin pruebas que las apoyasen. Por lo tanto, se rechazaron estas alegaciones.

(1321) Por otro lado, la CAAM alegó que, dado que la VDA y la Empresa 29 se opusieron a la investigación y, a pesar de los escasos datos sobre distribuidores y usuarios no vinculados, la Comisión estableció un nexo causal entre las importaciones subvencionadas y el perjuicio sufrido por la industria de la Unión. Asimismo, la CAAM alegó que es una «ley objetiva de desarrollo industrial» que, en la fase inicial de una transformación, los productos importados de las regiones pioneras tengan ventajas competitivas a corto plazo y un rápido crecimiento, y motiven a las empresas locales a recuperar rápidamente su cuota de mercado y recuperarla. La CAAM alegó que el Reglamento provisional ignoró esta legislación industrial y creó de manera artificial una amenaza de perjuicio.

(1322) La Comisión señaló que la Empresa 29 apoyaba la investigación, como se explica en el considerando 1247 del Reglamento provisional, a diferencia de lo declarado por la CAAM. Además, como se describe en los considerandos 1170 y 1218 del Reglamento provisional, la Comisión basó su evaluación del nexo causal entre las subvenciones y la amenaza de perjuicio en el efecto de los volúmenes de importación y los precios de los BEV chinos en la situación de la industria de la Unión, y mediante la evaluación (y exclusión) de otros posibles factores que podrían haber contribuido al nexo causal establecido o haberlo atenuado, como las importaciones procedentes de otros terceros países, los resultados de las exportaciones de los productores de la Unión, los factores relacionados con la demanda, la competitividad de la industria de los BEV y otros factores identificados. Esta evaluación se basa en hechos recogidos durante la investigación, verificados siempre que ha sido posible. La información recabada de los distribuidores y usuarios se utiliza para determinar el impacto de las medidas en su situación y, por tanto, para determinar si existen razones convincentes en términos del interés de la Unión que se opongan a la imposición de medidas. Por lo tanto, la información facilitada por los distribuidores y usuarios es irrelevante en el contexto de la determinación de la causalidad y la falta de cooperación de estas partes no tuvo ninguna repercusión en la determinación de la causalidad. Por tanto, se rechazó la alegación de la CAAM.

(1323) Por lo que se refiere a la legislación industrial a la que hace referencia la CAAM, la Comisión señaló que la situación de la industria de la Unión y la amenaza de perjuicio, como se ha indicado anteriormente, se basan en información detallada recogida y verificada de los productores de la Unión incluidos en la muestra, por una parte, y en otros hechos verificables recogidos durante la investigación, por otro. La evaluación de la Comisión a este respecto se expone detalladamente en los considerandos 1050 y 1169 del Reglamento provisional. Sin embargo, la alegación de que los productores de la Unión recuperarán rápidamente su cuota de mercado tras perderla frente a las regiones pioneras no está respaldada por ninguna información ni prueba adicional, por lo que no pudo aceptarse. Así pues, hubo que rechazar esta alegación.

(1324) Por último, la CAAM también alegó que la UE debería mantener una competencia abierta, que en el pasado ha demostrado ser muy beneficiosa tanto para los productores chinos como para los de la Unión. Asimismo, alegó que los avances futuros también requieren la libre competencia en el mercado y la cooperación entre empresas chinas y europeas.

(1325) La UE está comprometida con el libre comercio y reconoce los beneficios de una economía abierta. Sin embargo, el libre comercio debe ser justo y, si existen subvenciones compensatorias concedidas por terceros países que están perjudicando o amenazan con perjudicar a la industria de la Unión, la UE tiene derecho a adoptar las medidas adecuadas, lo que se hace en el presente caso.

7.10. **Regla del derecho inferior y nivel de los derechos**

(1326) Tras la comunicación provisional, el Grupo Geely y el Grupo SAIC solicitaron a la Comisión que considerara la aplicación de la regla del derecho inferior. A este respecto, el Grupo Geely alegó que, dada la urgencia por observar que el sector de los BEV tiene éxito, había razones convincentes para fijar el nivel de los derechos en el margen de perjuicio, ya que esto ofrecería a la industria de la Unión una protección suficiente y, al mismo tiempo, garantizaría que la competencia internacional siga impulsando la innovación en relación con los BEV a precios asequibles. El Grupo Geely alegó además que la imposición de altos niveles de derechos sobre las importaciones de BEV procedentes de China no redundaba en interés de la Unión. El Grupo SAIC señaló que la Comisión no calculó un nivel de eliminación del perjuicio (es decir, el importe de la subvalorización por productor exportador incluido en la muestra) como debería haber hecho, en particular en un caso que suponía una amenaza de perjuicio importante y, por tanto, no podía haber concluido claramente, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento de base, que redundaba en interés de la Unión imponer los derechos provisionales al nivel correspondiente al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias.

(1327) Por consiguiente, el Grupo SAIC pidió a la Comisión que calculara un margen de subvalorización individual para cada productor exportador incluido en la muestra, en una primera fase, y en una segunda fase, que considerara si la imposición de derechos al nivel de eliminación del perjuicio sería contraria al interés de la Unión. A este respecto, el Grupo SAIC alegó que no debía suprimirse la regla del derecho inferior, y NIO alegó que redundaría en interés de la Unión imponer derechos compensatorios sobre la base del margen de perjuicio.

(1328) La Empresa 24 también alegó que, en caso de que la Comisión decidiera imponer derechos definitivos, debe reconocer la necesidad de equilibrar la naturaleza de la amenaza de perjuicio y el perjuicio muy probable que resultará para el interés general de la Unión, teniendo también en cuenta la diferente naturaleza de los productores exportadores implicados en la investigación, y que la Comisión podría lograr este resultado estableciendo derechos al nivel mínimo adecuado para eliminar el perjuicio, que podría concebirse como un tipo de derecho uniforme aplicado de forma generalizada. La Empresa 24 alegó además que, en el contexto de una industria en fase de puesta en marcha, la base de dicho derecho no puede ser el margen de subvalorización. En su lugar, la Empresa 24 declaró que un enfoque más adecuado consistiría en tener en cuenta la diferencia de precios prevista entre las ventas de los productores de la Unión y las importaciones de BEV chinos al nivel de los distribuidores, al final de la fase de puesta en marcha. Debido a las continuas reducciones de costes logradas por los productores de la Unión, así como a las crecientes economías de escala derivadas del cambio cada vez más frecuente a los BEV por parte de los consumidores, era probable que el coste unitario de los BEV producidos en la Unión disminuyera rápidamente. Esta circunstancia, así como la continua presión a la baja sobre los precios ejercida por los modelos ICE e híbridos, estaba destinada a traducirse en precios más bajos, reduciendo así la diferencia de precios entre los modelos de los fabricantes de equipos originales chinos y los productores de la Unión.

(1329) La Comisión señaló que la norma jurídica para determinar el nivel de los derechos se establece en el artículo 12, apartado 1, y el artículo 15, apartado 1, del Reglamento de base. De conformidad con el artículo 15, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento de base, el importe del derecho compensatorio no será superior al importe establecido de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias. El párrafo cuarto del mismo artículo establece una excepción a esta norma y debe interpretarse restrictivamente. En consecuencia, solo en los casos en los que la Comisión, sobre la base de toda la información presentada, pueda concluir claramente que no redunda en interés de la Unión determinar la cuantía de dichas medidas, de conformidad con el tercer párrafo, la cuantía del derecho sujeto a medidas compensatorias será menor en caso de que ese derecho inferior sea adecuado para eliminar el perjuicio a la industria de la Unión. En el caso que nos ocupa, tras examinar toda la información presentada, la Comisión no pudo concluir claramente que no redundara en interés de la Unión determinar el importe de las medidas al nivel de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias establecidas. Por otro lado, el nivel de los derechos comprendido entre el 9,0 y el 36,3 % no puede considerarse elevado. Además, como se explica en el considerando 1253 del Reglamento provisional, el objetivo de los derechos compensatorios no es detener las importaciones de BEV procedentes de China, sino restablecer la igualdad de condiciones en el mercado de la Unión distorsionada por las importaciones subvencionadas procedentes de China a precios bajos. Así pues, la industria de la Unión podrá competir en condiciones equitativas con las importaciones de BEV procedentes de China en el mercado de la Unión, lo que, a su vez, estimulará la innovación. Por lo tanto, se rechazaron las alegaciones.

(1330) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely y la Empresa 24 reiteraron sus observaciones, a las que la Comisión respondió en el considerando 1329 del presente Reglamento. La Empresa 24 también alegó que el Reglamento de base no prescribe ninguna norma o metodología sobre cómo debe realizarse el cálculo del derecho inferior, siendo el único requisito que sea adecuado para eliminar la amenaza de perjuicio para el interés de la Unión. Además, la Empresa 24 alegó que no había ningún fundamento para la interpretación restrictiva de la Comisión en el contexto de la aplicación de la regla del derecho inferior, y que la Comisión no podía mantener que la imposición de derechos a un nivel superior al necesario para eliminar la amenaza de perjuicio percibida redunde en interés de la Unión.

(1331) La Comisión señaló que la interpretación restrictiva de la regla del derecho inferior se deriva de su naturaleza de excepción y reiteró que, en cualquier caso, en el presente asunto no podía concluir claramente que no redunde en interés de la Unión determinar el importe de las medidas al nivel de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias establecidas.

(1332) Tras la comunicación definitiva, Polestar alegó que la apreciación de si redunda o no en interés de la Unión recurrir a la regla del derecho inferior para determinar el nivel de los derechos no influye en la aceptación de un compromiso de precios. Según Polestar, el Reglamento de base no contiene ninguna disposición que vincule el artículo 13, apartado 1, al artículo 15, apartado 1, ni que supedite uno al otro. Ambos artículos deben leerse por separado. Esta lectura estaría confirmada en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las normas revisadas del derecho inferior en las investigaciones antidumping y antisubvenciones en la

UE ([174]). En este informe, el modelo de la Comisión para presentar informes distinguía, por una parte, la regla del derecho inferior en las investigaciones antisubvenciones con arreglo al artículo 12, apartado 1, y al artículo 15, apartado 1, del Reglamento de base (punto 3), y, por otra, la regla del derecho inferior con arreglo al artículo 13, apartado 1, del Reglamento de base (punto 4).

(1333) La Comisión tomó nota del comentario de Polestar pero consideró que, en efecto, el análisis del interés de la Unión no sacó a la luz ninguna razón convincente por la que no redundaría en interés de la Unión imponer derechos compensatorios definitivos correspondientes al importe total de las subvenciones sujetas a medidas compensatorias constatadas.

7.11. **Soluciones alternativas**

(1334) Tras la comunicación provisional, la VDA alegó que, sin la imposición de medidas, la Unión podría proteger sus intereses legítimos y abordar los desafíos mediante conversaciones con China, lo cual está permitido por las normas antisubvenciones y es compatible con la OMC. La VDA formuló una alegación similar tras la comunicación definitiva.

(1335) La Comisión señaló que la imposición de medidas compensatorias, que también es compatible con la OMC, y las conversaciones con el país exportador no son mutuamente excluyentes. Por lo tanto, se rechazó esta alegación.

(1336) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas y la CCCME consideraron que la imposición de medidas compensatorias no estaba justificada en este caso y que debía aceptarse el compromiso ofrecido por la CCCME en nombre de sus miembros, ya que había explicado en detalle que el compromiso es práctico, puede ser objeto de un fácil seguimiento, es factible y aplicable en la práctica. El Grupo Geely también solicitó a la Comisión que equilibrara mejor las medidas propuestas aceptando el compromiso ofrecido. Además, Polestar instó a la Comisión a que aceptara el compromiso de precios presentado por el Grupo Geely, que era una oferta extremadamente razonable y redundaba en interés de la Unión.

(1337) La Comisión evaluó las ofertas de compromiso en la sección 8.4 del presente Reglamento.

7.12. **Conclusión sobre el interés de la Unión**

(1338) Sobre la base de lo anterior, se confirmaron las conclusiones expuestas en el considerando 1268 del Reglamento provisional.

8. **MEDIDAS COMPENSATORIAS DEFINITIVAS**

8.1. **Medidas definitivas**

(1339) Tras la comunicación provisional, varios productores que cooperaron solicitaron la inclusión de otros productores vinculados en la parte dispositiva. La Comisión analizó parámetros como la existencia de una relación con un productor que cooperó, la producción de BEV o pruebas documentadas de planes e inversiones para la producción de BEV durante el período de investigación, así como las exportaciones inminentes a la Unión. Tras un examen detallado de las circunstancias de las entidades precisadas en las solicitudes, donde no había evidencia de que los niveles de subvención difirieran de los de sus empresas vinculadas, la Comisión determinó que varias de estas empresas podían incluirse en la parte dispositiva, que fue debidamente ejecutada. Del mismo modo, la Comisión desestimó una de estas solicitudes por motivos de justificación insuficiente para respaldar su inclusión.

([174]) Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la regla del derecho inferior revisada en las investigaciones antidumping y antisubvenciones en la UE. Revisión y evaluación de la aplicación del artículo 7, apartado 2 *bis*, del artículo 8, apartado 1 y del artículo 9, apartado 4, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, y del artículo 12, apartado 1, párrafos tercero y cuarto, del artículo 13, apartado 1, párrafos tercero y cuarto, y del artículo 15, apartado 1, párrafos tercero y cuarto, del Reglamento (UE) 2016/1037 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, COM(2023) 294 final, disponible en https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0294.

(1340) Tras la comunicación definitiva, Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. solicitó un código TARIC adicional separado del grupo Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd (en lo sucesivo, «el Grupo JAC»). Se alegó que las empresas actúan de forma independiente y que no existe ninguna influencia *de facto*.

La Comisión señaló que la investigación había establecido una relación entre la empresa y el Grupo JAC. En particular, JAC contribuyó a una reciente ampliación de capital de Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. en la que sus acciones representan el 25 % del capital total ([175]). Esta relación a través de la participación accionarial también es confirmada por el Grupo Volkswagen China ([176]). Sin embargo, teniendo en cuenta la posibilidad de aceptar ofertas de compromiso posteriormente a la imposición de medidas definitivas, como se menciona en el considerando 1422, la Comisión decidió identificar a cada productor exportador con un código TARIC adicional específico en la parte dispositiva y en el anexo del presente Reglamento. Además, los códigos TARIC adicionales especiales permitirán a la Comisión hacer un seguimiento de las importaciones del producto afectado por productor exportador.

(1341) Tras la comunicación definitiva, el Grupo Geely solicitó la inclusión de otros productores vinculados en la parte dispositiva.

(1342) La Comisión desestimó la solicitud ya que no encontró justificación suficiente para su inclusión.

(1343) Teniendo en cuenta las conclusiones a las que se ha llegado en relación con las subvenciones, el perjuicio, la causalidad y el interés de la Unión, y de conformidad con el artículo 15, del Reglamento de base, deben imponerse medidas compensatorias definitivas para evitar que las importaciones subvencionadas del producto afectado sigan causando perjuicio a la industria de la Unión.

(1344) Con arreglo a todo lo anterior, los tipos del derecho compensatorio definitivo, expresados como porcentaje del precio CIF en la frontera de la Unión, no despachado de aduana, deben ser los siguientes:

Empresa	Derecho compensatorio definitivo
Grupo BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,0 %
Grupo Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Grupo SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.; — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.;	35,3 %

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

Empresa	Derecho compensatorio definitivo
Tesla (Shanghái) Co., Ltd.	7,8 %
Otras empresas que cooperaron (anexo)	20,7 %
Todas las demás empresas	35,3 %

(1345) Los tipos del derecho compensatorio individual de las empresas que se especifican en el presente Reglamento se determinaron a partir de las conclusiones de la presente investigación. Por tanto, reflejan la situación constatada durante la investigación con respecto a esas empresas. Esos tipos de derecho se aplican exclusivamente a las importaciones del producto afectado originario del país afectado y producido por las entidades jurídicas designadas. Las importaciones del producto afectado fabricado por cualquier otra empresa no mencionada expresamente en la parte dispositiva del presente Reglamento, incluidas las entidades vinculadas a las empresas mencionadas específicamente, deben estar sujetas al tipo del derecho aplicable a «todas las demás empresas». No deben estar sujetas a ninguno de los tipos de derecho compensatorio individuales.

(1346) Una empresa puede solicitar la aplicación de estos tipos de derecho compensatorio individuales si posteriormente cambia el nombre de su entidad. La solicitud debe remitirse a la Comisión ([177]) e incluir toda la información necesaria para demostrar que el cambio no afecta al derecho de la empresa a beneficiarse del tipo de derecho que se le aplica. Si el cambio de nombre de la empresa no afecta a su derecho a beneficiarse del tipo de derecho que se le aplica, se publicará un reglamento sobre el cambio de nombre en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(1347) A fin de minimizar los riesgos de elusión resultantes de la diferencia que existe entre los tipos del derecho, es necesario adoptar medidas especiales que garanticen la correcta aplicación de los derechos compensatorios individuales. Las empresas a las que se apliquen derechos compensatorios individuales deberán presentar una factura comercial válida a las autoridades aduaneras de los Estados miembros. Dicha factura debe ajustarse a los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento. Las importaciones que no vayan acompañadas de dicha factura deben someterse al derecho compensatorio aplicable a «todas las demás empresas».

(1348) Si bien es necesario presentar esa factura para que las autoridades aduaneras de los Estados miembros apliquen los tipos del derecho compensatorio individuales a las importaciones, no es el único elemento que deben tener en cuenta las autoridades aduaneras. De hecho, aunque se presente una factura que cumpla todos los requisitos establecidos en el artículo 1, apartado 3, del presente Reglamento, las autoridades aduaneras de los Estados miembros deberían llevar a cabo las comprobaciones habituales y pueden, como en cualquier otro caso, exigir documentos adicionales (documentos de envío, etc.), con objeto de verificar la exactitud de los datos incluidos en la declaración y garantizar que la consiguiente aplicación del tipo del derecho esté justificada, de conformidad con el Derecho aduanero.

(1349) Si el volumen de exportación de una de las empresas que se benefician de unos tipos de derecho individuales más bajos aumentara significativamente, en particular tras imponerse las medidas en cuestión, podría considerarse que ese aumento del volumen constituye en sí mismo un cambio en las características del comercio como consecuencia de la imposición de medidas en el sentido del artículo 23, apartado 1, del Reglamento de base. En tales circunstancias, podría iniciarse una investigación antielusión, siempre que se cumplan las condiciones para ello. En dicha investigación podría, entre otras cosas, examinarse la necesidad de retirar los tipos de derecho individuales y la consiguiente imposición de un derecho de ámbito nacional.

(1350) Para garantizar un cumplimiento adecuado de los derechos compensatorios, el derecho compensatorio para todas las demás empresas no debe aplicarse únicamente a los productores exportadores que no cooperaron en la presente investigación, sino también a los productores que no exportaron a la Unión durante el período de investigación.

(1351) Tras la comunicación provisional, una empresa, Dfsk Motor Co. Ltd., solicitó cambiar su nombre a Seres Auto (Hubei) Co., Ltd. La solicitud se aceptó y el nuevo nombre de la empresa se incluyó en el anexo.

([177]) Comisión Europea, Dirección General de Comercio, Dirección G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

8.2. **Liberación de los derechos provisionales**

(1352) El artículo 16, apartado 2, del Reglamento de base establece que es la Comisión quien debe decidir en qué medida se percibirá definitivamente el derecho provisional.

(1353) El artículo 16, apartado 2, afirma, asimismo, que, en caso de amenaza de perjuicio importante, no deberán percibirse los derechos provisionales a menos que se haya demostrado que dicha amenaza se habría transformado en perjuicio importante si no se hubieran aplicado medidas provisionales.

(1354) A la luz de las conclusiones del presente caso, y dado que no pudo determinarse positivamente que, en ausencia de medidas provisionales, la amenaza de perjuicio se hubiera convertido en un perjuicio importante, la Comisión consideró que, de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento de base, debían liberarse los importes garantizados por el derecho compensatorio provisional establecido por el Reglamento provisional y no percibirse.

(1355) Tras la comunicación provisional, NIO alegó que los derechos provisionales no debían percibirse definitivamente porque la Comisión no respetó el período de comunicación previa de cuatro semanas. El Grupo SAIC también alegó que los derechos provisionales no debían percibirse debido a la publicación tardía del Reglamento provisional. Polestar también alegó que la Comisión no debía percibir los derechos provisionales, ya que no determinó la existencia de un perjuicio importante.

(1356) Habida cuenta de la conclusión que figura en el considerando 1353 del presente Reglamento, se consideró que estas alegaciones eran irrelevantes.

8.3. **Imposición retroactiva de derechos compensatorios**

(1357) Como se indica en el considerando 8 del presente Reglamento, la Comisión impuso el registro de las importaciones del producto investigado mediante el Reglamento de registro con miras a la posible aplicación retroactiva de cualquier medida compensatoria con arreglo al artículo 24, apartado 5, del Reglamento de base.

(1358) De conformidad con el artículo 16, apartado 4, del Reglamento de base, pueden percibirse derechos retroactivamente «sobre productos que se hayan despachado a libre práctica noventa días como máximo antes de la fecha de aplicación de las medidas provisionales».

(1359) A la luz de las conclusiones del presente asunto y dado que no pudo determinarse positivamente que un perjuicio difícil de reparar hubiera comenzado a materializarse antes del final de la investigación, la Comisión consideró que no se cumplía una de las condiciones jurídicas previstas en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento de base y, por lo tanto, los derechos no debían imponerse con carácter retroactivo sobre las importaciones registradas.

8.4. **Compromisos**

(1360) Tras la comunicación definitiva, la CCCME presentó, en nombre de los doce productores exportadores siguientes, una oferta de compromiso de precios dentro del plazo especificado en el artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base:

— SAIC Motor Corporation Limited

— Zhejiang Geely Automobile Company Limited

— BYD Auto Industry Company Limited

— BMW Brilliance Automotive Ltd.

— Great Wall Motor Company Limited

— NIO Holding Co., Ltd

— Chery Automobile Co., Ltd

— China FAW Corporation Limited

— Dongfeng Motor Group Co., Ltd.

— XPeng Inc.

— Seres Auto Co., Ltd.

— Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd. [sin incluir Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd].

(1361) Además, tres productores exportadores (dos de los cuales pertenecen al Grupo Geely), ofrecieron compromisos de precios alternativos en caso de que el ofrecido con la CCCME no fuera aceptado. Los siguientes productores exportadores ofrecieron compromisos alternativos:

— Grupo SAIC

— Smart Automobile Co., Ltd. («Smart») (Grupo Geely)

— Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (Grupo Geely).

(1362) Según el artículo 13 del Reglamento de base, las ofertas de compromisos de precios deben ser adecuadas para eliminar los efectos perjudiciales de la subvención y su aceptación debe considerarse factible. La Comisión evaluó las ofertas teniendo en cuenta estos criterios y consideró que no eran adecuadas y que su aceptación no sería factible por las razones expuestas a continuación.

8.4.1. *CCCME*

(1363) La Comisión observó que la oferta propuesta era inadecuada con respecto al precio mínimo de importación (en lo sucesivo «PMI») propuesto. De hecho, la CCCME ofreció un PMI único para una amplia variedad de modelos de producto, que abarcaba todos los NCP y los productos de productores exportadores con diferentes tipos de derecho. El PMI reflejaba un tipo de derecho del 21,3 % y no tenía en cuenta que el Grupo SAIC estaría sujeto a un tipo de derecho más alto.

(1364) Además, la CCCME ofreció una indexación del PMI basada en las cotizaciones de precios del índice de precios de las baterías de iones de litio. La indexación propuesta se consideró inadecuada, teniendo en cuenta que la parte significativa restante de los costes de producción no solo está expuesta a la volatilidad de los precios, sino que también carece de parámetros de referencia y herramientas de seguimiento utilizables.

(1365) La CCCME también propuso la posibilidad de vender por debajo del PMI sin estar sujeto a un tipo de derecho inferior al nivel perjudicial de subvención establecido en la investigación. En particular, propuso la aplicación de un contingente anual para el período inicial de tres años, durante el cual las importaciones realizadas dentro del contingente podrían venderse a un precio inferior al PMI y se beneficiarían de un nivel de derecho reducido. Por ello, la Comisión consideró que este acuerdo no sería adecuado para eliminar el efecto perjudicial de las subvenciones.

(1366) La Comisión también concluyó que la aceptación de tal compromiso no sería factible a efectos del artículo 13 del Reglamento de base, por las razones que se exponen a continuación.

(1367) Un BEV es un producto altamente sofisticado, con múltiples modelos con gran variedad de configuraciones, lo que da lugar a diferencias de precios sustanciales entre tipos de productos y modelos, también relacionadas con las opciones elegidas. El elevado número de tipos de producto conlleva un alto riesgo de compensación cruzada entre dichos distintos tipos.

(1368) Además, la mayoría de los productores exportadores chinos vinculados por la oferta de compromiso, tienen estructuras empresariales extremadamente complejas, con cientos de empresas dentro de cada grupo y múltiples canales de venta en China, la Unión y el resto del mundo. Esta complejidad, añadida al hecho de que algunos de los productores exportadores incluidos en la oferta producen y venden otros productos (automóviles de combustión, vehículos híbridos, etc.) y servicios a través de los esos mismos canales de venta y a los mismos clientes, conlleva un alto riesgo de compensación cruzada. Esto hace que el compromiso sea inaplicable y, por tanto, no sea factible a efectos del artículo 13 del Reglamento de base, teniendo también en cuenta que algunos miembros no han cooperado plenamente en la investigación.

8.4.2. *Ofertas de compromiso alternativas*

(1369) Teniendo en cuenta que el compromiso ofrecido por la CCCME en nombre de doce productores exportadores no era adecuado ni factible y, por lo tanto, no podía aceptarse, la Comisión evaluó el compromiso ofrecido como alternativa por cuatro productores exportadores.

8.4.2.1. Grupo SAIC

(1370) El Grupo SAIC ofreció un compromiso alternativo, muy similar al ofrecido con la CCCME, sin embargo, a diferencia de la CCCME, SAIC propuso varios PMI para diferentes NCP que no cubren todos los modelos vendidos por el grupo. Como ya se ha mencionado en el considerando 1367 anterior, la complejidad del producto afectado y el elevado número de tipos de producto conlleva un riesgo de compensación cruzada. El compromiso ofrecido por el Grupo SAIC no contenía ninguna obligación para eliminar este riesgo. La oferta incluía un ajuste del PMI basado en el precio de las baterías. Sin embargo, los precios de los BEV se ven afectados por importantes partidas de costes adicionales a precios volátiles que no se abordaban en la oferta, como tampoco se abordaban sus parámetros de referencia y medios de seguimiento.

(1371) Además, el cumplimiento y el seguimiento de los compromisos requiere una estrecha cooperación y transparencia entre la Comisión y el productor exportador. A este respecto, como se describe en la sección 3.3.2, el Grupo SAIC no cooperó plenamente con la Comisión durante la investigación. Esta falta de cooperación plantea serias dudas en cuanto a la futura capacidad del Grupo SAIC para proporcionar la información necesaria que permitiría a la Comisión supervisar y aplicar el compromiso. Por lo tanto, cualquier compromiso ofrecido por la empresa podría no ser factible ni aplicable.

(1372) Las observaciones relativas al compromiso ofrecido por la CCCME en los considerandos 1364 a 1368, del presente Reglamento se aplicaban también al compromiso ofrecido por SAIC.

(1373) En vista de todo ello, la Comisión concluyó que la oferta presentada por el Grupo SAIC no era adecuada ni factible.

8.4.2.2. SMART

(1374) El compromiso ofrecido por Smart consistía en un PMI para cada uno de los tipos de productos (NCP) fabricados y vendidos durante el período de investigación. Los PMI se basaron en el precio CIF medio de los tipos de producto en el período de investigación, ajustado a la baja mediante la deducción de los costes posteriores a la importación, y una disminución del coste de las materias primas. Por consiguiente, el nivel de estos PMI no daba lugar a un aumento del precio hasta un nivel adecuado para eliminar el efecto perjudicial de la subvención.

(1375) Además, el Grupo Geely, al que pertenecen los productores exportadores, no cooperó plenamente (véase la sección 3.3.3 del presente Reglamento) con la Comisión, por lo que las conclusiones del considerando 1371 del presente Reglamento son igualmente aplicables.

(1376) Por último, como ya se ha expuesto en el considerando 1367 del presente Reglamento con respecto a otras ofertas, la complejidad del producto afectado, los numerosos tipos de productos y modelos (incluso dentro de un NCP para el que se ha propuesto un PMI), una estructura empresarial compleja y canales comerciales complejos conllevan un alto riesgo de compensación cruzada.

(1377) En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que la oferta presentada por Smart no era adecuada ni factible.

8.4.2.3. Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1378) Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. presentó dos ofertas, cada una correspondiente a una marca concreta.

8.4.2.3.1. Oferta n.º 1: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1379) La oferta incluía dos compromisos de precios alternativos para una marca concreta: La opción A con PMI correspondientes a todos los NCP pertinentes propuestos a nivel del precio CIF establecido para el Grupo Geely durante el período de investigación. La opción B que también se basó en el nivel de los precios CIF al que se añadió el margen de subvención determinado en la investigación para el Grupo Geely. Las obligaciones restantes eran similares en las dos variantes propuestas del compromiso.

(1380) Se propuso limitar la aplicación del compromiso a un período de veintiséis meses y a un determinado volumen.

(1381) La Comisión observó que los PMI propuestos se situaban al mismo nivel que el precio establecido durante la investigación y, por lo tanto, no eliminaban el efecto perjudicial de las subvenciones.

(1382) A continuación, la Comisión analizó la opción B, en la que los PMI se propusieron a nivel de CIF, incrementado por el porcentaje de subvención determinado para el Grupo Geely. Sin embargo, tanto la opción A como la opción B incluían un ajuste a la baja del valor CIF debido a la reducción de los precios de las baterías. Además, las propuestas incluían una indexación de los PMI basada en el precio de las baterías, que se consideró inadecuada, ya que la parte significativa restante de los costes de producción no solo es sensible a la volatilidad de los precios, sino que también carece de parámetros de referencia fiables y de herramientas de seguimiento eficaces. La Comisión concluyó además que el compromiso no es adecuado por las razones ya mencionadas en los considerandos 1375 y 1376 del presente Reglamento.

(1383) Por otra parte, la oferta contenía una propuesta para evaluar la conformidad con el PMI no para cada transacción de venta individual, sino sobre los precios medios trimestrales debido al hecho de que un NCP abarca varios modelos con diferentes rangos de precios. Sin embargo, este mecanismo permitiría al productor exportador exportar a la Unión algunos productos por debajo del PMI y otros por encima, lo que va en contra del objetivo principal del PMI y del compromiso, a saber, aumentar el precio hasta un nivel en el que se elimine el efecto perjudicial de la subvención. El mecanismo propuesto no solo implicaba un riesgo de compensación cruzada, sino que lo regularizaba.

(1384) Asimismo, el Grupo Geely, al que pertenece el productor exportador, no cooperó plenamente (véase la sección 3.3.3 del presente Reglamento) con la Comisión, por lo que las conclusiones ya mencionadas en el considerando 1371 del presente Reglamento son igualmente aplicables.

(1385) En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que la oferta presentada por Polestar no era adecuada ni factible.

8.4.2.3.2. Oferta n.º 2: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1386) El segundo compromiso de precios, la «oferta n.º 2», se limitaba a otra marca concreta y era similar a la «oferta n.º 1» descrita anteriormente, también en dos opciones, que, sin embargo, estaban limitadas a un período de tiempo aún más breve, hasta el final de 2025.

(1387) La opción A no pudo aceptarse por las mismas razones que se describen en el considerando 1381 del presente Reglamento.

(1388) En la oferta se proponía evaluar la conformidad de los precios de venta con el PMI sobre la base de los precios medios trimestrales, ya que dentro de un NCP existen varios modelos con diferentes rangos de precios. Sin embargo, este mecanismo permitiría a la empresa exportar a la Unión algunos productos por debajo del PMI y otros por encima, lo que va en contra del objetivo principal del compromiso de precios, a saber, aumentar el precio hasta un nivel en el que se elimine el efecto perjudicial de la subvención. El mecanismo propuesto no solo conllevaba un riesgo de compensación cruzada, sino que lo regularizaba.

(1389) En la opción A, se propuso un PMI al nivel del precio CIF en el período de investigación. El PMI propuesto no eliminaba ningún nivel de subvención. Por el contrario, se proponía un ajuste a la baja del valor CIF determinado para el Grupo Geely debido a una disminución de los precios de las baterías, así como a diferencias técnicas de los modelos vendidos en comparación con otros modelos vendidos por Geely. Además, la oferta contenía varios PMI para diferentes NCP dentro de un modelo, pero no abarcaba todos los NCP vendidos por el grupo ni todos los NCP que estaba previsto vender en el modelo específico.

(1390) En la opción B, el margen de subvención se añadió al valor CIF ajustado (incluido un ajuste a la baja debido a la disminución de los precios de las baterías, así como a diferencias técnicas de los modelos vendidos en comparación con otros modelos vendidos por Geely), pero la oferta de compromiso solo abarcaba un NCP y un número limitado de productos vendidos a la Unión. Por lo tanto, existía un alto riesgo de compensación cruzada.

(1391) Ninguna de las opciones consideró el número total de modelos vendidos por el Grupo Geely dentro de los NCP incluidos en la oferta. En general, un BEV es un producto muy sofisticado, con múltiples modelos con gran variedad de configuraciones, lo que da lugar a diferencias de precios sustanciales entre tipos de productos y modelos, también relacionadas con las opciones adoptadas. El elevado número de tipos de producto conlleva un alto riesgo de compensación cruzada entre dichos distintos tipos.

(1392) Asimismo, el Grupo Geely tiene una estructura empresarial extremadamente compleja, con varios cientos de empresas vinculadas y múltiples canales de venta en China, la UE y el resto del mundo. Esta complejidad, añadida al hecho de que el Grupo Geely produce y vende otros productos (automóviles de combustión, vehículos híbridos, etc.) y servicios a través de los esos mismos canales de venta y a los mismos clientes, conlleva un alto riesgo de compensación cruzada.

(1393) Asimismo, el Grupo Geely, al que pertenece el productor exportador, no cooperó plenamente (véase la sección 3.3.3 del presente Reglamento) con la Comisión, por lo que las conclusiones ya mencionadas en el considerando 1371 del presente Reglamento son igualmente aplicables. En vista de lo anterior, la Comisión concluyó que la oferta presentada por Volvo no era adecuada ni factible.

(1394) La Comisión envió una carta a los solicitantes, en la que explicaba las razones arriba aducidas para rechazar las ofertas de compromiso. Todos los solicitantes, así como el Grupo Geely, formularon observaciones al respecto. Estas se pusieron a disposición de las partes interesadas en el expediente del caso.

CCCME

(1395) En cuanto a la propuesta de PMI y su consideración como inadecuada por parte de la Comisión debido a que la propuesta ofrecía un único PMI para diversos tipos y modelos de BEV, la CCCME alegó que su enfoque se ajustaba a anteriores prácticas de la UE y tenía por objeto simplificar la aplicación del compromiso de precios. No obstante, la CCCME presentó una propuesta revisada que incluía PMI por NCP y un contingente anual de ventas a PMI.

(1396) Con respecto a la compensación cruzada, la CCCME alegó que la preocupación de la Comisión por la compensación cruzada entre BEV era infundada, ya que la nueva propuesta contenía PMI por NCP y, por tanto, abordaba eficazmente esta cuestión. Además, alegó que la transparencia del mercado de BEV de la UE y el escaso número de productores exportadores de renombre mitigan aún más este riesgo. La CCCME ofreció incluir una cláusula en el compromiso que exigiera que los productores exportadores incluidos en su oferta de compromiso facilitaran sus datos totales de exportación a la UE, incluidos los BEV, los híbridos y los vehículos de gasolina, a efectos de verificación.

(1397) Por lo que se refiere a la supervisión y el cumplimiento, la CCCME alegó que la Comisión tiene la capacidad para supervisar las ventas y los precios de los BEV a través de diversas bases de datos, garantizando así el cumplimiento e impidiendo la compensación cruzada.

(1398) En cuanto a lo inadecuado de indexar el PMI únicamente sobre la base de los precios de las baterías, la CCCME alegó que su propuesta se fundamentaba en el hecho de que las baterías son el componente de coste más importante de los BEV. Del mismo modo, alegó que existen precedentes, ya que en otros asuntos la indexación del PMI se ha vinculado a la principal materia prima o componente de precio del producto investigado.

(1399) Por lo que se refiere a las disposiciones sobre cantidades, la CCCME indicó que estaba dispuesta a debatir y ajustar el tipo de derecho compensatorio reducido para las disposiciones sobre cantidades. La CCCME señaló que la Comisión había constatado una amenaza de perjuicio, no un perjuicio real, para la industria de la Unión y que su PMI propuesto reflejaba la supuesta subvención y tenía por objeto compensarla de acuerdo con la evaluación de la Comisión. Del mismo modo, alegó que su propuesta incluía tanto un componente de precio como un componente cuantitativo, respondiendo así a las preocupaciones de la Comisión. La cantidad cubierta por los tipos de derecho compensatorio era inferior a las exportaciones chinas de BEV a la UE en 2022, lo que no debería causar un perjuicio a la industria de la UE.

(1400) La Comisión analizó con detenimiento las observaciones formuladas pero no encontró ninguna razón para modificar las conclusiones que se recogen en la sección 8.4.1 anterior. La CCCME intentó abordar algunos de los motivos de rechazo presentando una nueva oferta de compromiso. Sin embargo, esta oferta se hizo fuera de plazo y podía rechazarse simplemente por este motivo. No obstante, habida cuenta de las especificidades del asunto, la Comisión lo analizó y constató que, aunque la nueva oferta ya no contenía únicamente un PMI, sino un PMI por NCP, y era más precisa, seguía sin dar respuesta a varias de las preocupaciones de la Comisión en cuanto a la adecuación de la oferta. En particular, los PMI actualizados por NCP seguían basándose en el derecho ponderado medio, mientras que no se tuvieron en cuenta los niveles de derecho concretos, en particular el nivel más elevado para el Grupo SAIC. En consecuencia, los PMI propuestos no eliminarán los efectos perjudiciales de las subvenciones en relación con un gran número de ventas de exportación. Además, la propuesta seguía conteniendo un contingente anual de ventas por debajo de los niveles del PMI, que podría beneficiarse de un derecho más bajo que el establecido en la investigación. Por lo tanto, tampoco la oferta actualizada se consideró adecuada.

(1401) Por lo que se refiere a la inviabilidad, la Comisión consideró que, incluso en una situación en la que todos los productores exportadores cooperaran plenamente (lo que no ocurrió durante la investigación) en el seguimiento y el cumplimiento, el compromiso seguía pareciendo inviable en esta fase, habida cuenta del gran número de transacciones, la complicada estructura de los productores exportadores y sus complicados canales de venta, la inclusión de empresas no incluidas en la muestra que no habían sido investigadas, y la gran variedad de modelos, tipos de productos y opciones que debían incluirse.

Grupo SAIC

(1402) El Grupo SAIC apoyó la oferta de compromiso de la CCCME y mostró su disposición a ajustar los PMI sobre la base del NCP para eliminar las subvenciones constatadas en la investigación, así como a explorar PMI alternativos con la Comisión. También propuso incluir una cláusula que exija la notificación de todas las ventas de exportación a la UE a fin de garantizar la transparencia y la aplicación efectiva del compromiso.

(1403) El Grupo SAIC alegó que el contingente anual de su oferta de compromiso se fija a un nivel no perjudicial, significativamente inferior al volumen de exportación de BEV del Grupo SAIC durante el período de investigación, por lo que no tiene ningún efecto perjudicial en la industria de la UE. También alegó que el mecanismo de ajuste del PMI basado en los precios de las baterías es viable, ya que las baterías son el principal factor de coste para los BEV.

(1404) La Comisión tuvo en cuenta los argumentos del Grupo SAIC, pero confirmó, en ausencia de una propuesta nueva o actualizada, las conclusiones expuestas en la sección 8.4.2.1 anterior. En particular, teniendo en cuenta que el Grupo SAIC solo cooperó parcialmente en la investigación, la Comisión se mostró en desacuerdo con su afirmación de que puede garantizarse la transparencia y la ejecución efectiva del compromiso. Asimismo, el contingente anual de ventas por debajo del PMI que podría beneficiarse de un nivel de derecho reducido significaba que no se eliminaría completamente el efecto perjudicial de la subvención.

Smart Automobile Co., Ltd. («Smart») (Grupo Geely)

(1405) Smart solicitó a la Comisión que volviera a evaluar la oferta teniendo en cuenta sus alegaciones de que la empresa opera con independencia del Grupo Geely y no debe considerarse parte de ella. Además, la empresa argumentó que podía garantizar una transparencia total en lo que respecta a sus canales de venta y precios, asegurando así el pleno cumplimiento y la viabilidad del compromiso. Además, señaló que sus precios de venta actuales en el mercado de la Unión Europea estaban en consonancia o eran superiores a los de sus competidores directos, y estaba dispuesta a debatir cualquier ajuste necesario del PMI.

(1406) La Comisión examinó detenidamente los argumentos presentados por Smart, pero confirmó las conclusiones expuestas en la sección 8.4.2.2 anterior. En particular, el nivel de los PMI propuestos no dio lugar a ningún aumento del precio hasta un nivel que fuera adecuado para eliminar el efecto perjudicial de la subvención. Asimismo, una oferta de compromiso de una empresa no puede evaluarse independientemente del grupo o empresa que posee y gestiona el centro de producción en el que se fabrican los productos afectados antes de ser exportados a la Unión.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (Grupo Geely)

— **Oferta n.º 1:**

(1407) La empresa alegó que no existe riesgo de compensación cruzada entre el Grupo Geely y la marca a la que se refería la oferta, ya que los precios de los automóviles se fijan sobre la base de principios establecidos en materia de precios de transferencia, garantizando la transparencia y el cumplimiento de diversas leyes y reglamentos. El sistema contable de la empresa de la marca puede hacer un seguimiento del precio pagado por los clientes por cada vehículo, evitando así la compensación cruzada. Además, como sociedad cotizada independiente, la empresa está sujeta a amplios requisitos de información y a normas contables estrictas, y las transacciones entre la empresa y las partes vinculadas se rigen por leyes y políticas que garantizan los principios de plena competencia. La empresa también cuenta con directrices y políticas internas para evitar la compensación cruzada. Del mismo modo, su estructura corporativa y sus canales de venta son sencillos y no implican al Grupo Geely en su conjunto. Los registros contables de la empresa permiten a la Comisión verificar el cumplimiento del compromiso de precios.

(1408) En cuanto al nivel adecuado de la oferta de compromiso, la empresa alegó que los precios propuestos en la opción A eliminan efectivamente cualquier amenaza de perjuicio, tal como se establece en el artículo 13, apartado 1, último párrafo, del Reglamento de base. Estos precios no están concebidos para responder a la concesión de subvenciones. Asimismo, dado que los precios del modelo de la marca ya son elevados, la inclusión del margen de subvención (opción B) calculado por la Comisión en estos precios ya elevados daría lugar a unos niveles de PMI desproporcionados. Los ajustes realizados en los PMI propuestos eran necesarios, en particular para tener en cuenta las diferencias significativas entre el precio de las baterías durante el período de investigación y los precios actuales, y no afectarían a la eliminación de la amenaza de perjuicio.

(1409) La empresa alegó que la falta de cooperación del Grupo Geely era irrelevante para su oferta de compromiso de precios. El cumplimiento del compromiso de precios no requiere la participación del Grupo Geely, salvo para la firma de facturas certificadas. También alegó que la verificación del cumplimiento de las condiciones del compromiso podía llevarse a cabo íntegramente a través de su sede de la UE, que cooperó plenamente durante la investigación.

(1410) La Comisión examinó detenidamente estas observaciones, pero confirmó su conclusión expuesta en la sección 8.4.2.3 anterior. En particular, por lo que se refiere a la viabilidad del compromiso, la Comisión se mostró en desacuerdo con la afirmación de que el cumplimiento del compromiso de precios no requiere la participación del Grupo Geely. Una oferta de compromiso de una empresa no puede evaluarse, supervisarse y aplicarse independientemente del grupo o empresa que posee y gestiona el centro de producción en el que se fabrican los productos afectados antes de ser exportados a la Unión.

(1411) Por lo que se refiere a la idoneidad de la oferta, la Comisión consideró que algunos de los modelos afectados por los PMI aún no se habían exportado a la Unión durante el período de investigación, por lo que el establecimiento de un PMI adecuado era especialmente difícil. Además, dado que los niveles de PMI propuestos en la opción A eran inferiores a los precios CIF en el período de investigación en los que se basaron los PMI, la Comisión reiteró que esta oferta no era adecuada, ya que no eliminaba el efecto perjudicial de las subvenciones. La opción B incluía el importe de la subvención constatado durante el período de investigación, pero también un ajuste a la baja en función de la evolución de los precios de las baterías después del período de investigación. Este último diluía el efecto de la revisión al alza del precio necesario para eliminar el efecto perjudicial de las subvenciones y daba lugar a un PMI que no eliminaba totalmente el nivel de subvención constatado en el período de investigación. Además, la Comisión observó, sobre la base de los datos disponibles ([178]), que la disminución de los precios de las baterías no se reflejaba en los precios de venta del producto afectado a los clientes finales. Asimismo, no se tuvo en cuenta la evolución de los precios de otros insumos distintos de las baterías con un impacto sustancial en el coste total de producción. Por último, por lo que se refiere a la alegación de que no es necesario un PMI para compensar las subvenciones, sino que debe considerarse adecuado si elimina cualquier amenaza de perjuicio, la Comisión no estuvo de acuerdo y subrayó que, por regla general, la regla del derecho inferior no se aplica en las investigaciones antisubvenciones. Por lo tanto, la Comisión considera que, en términos generales, el efecto perjudicial de las subvenciones solo puede eliminarse mediante la supresión total del nivel de subvención constatado en la investigación. Además, no había ninguna base fáctica para limitar el PMI a la eliminación de cualquier amenaza de perjuicio, ya que la Comisión no llegó a ninguna conclusión sobre los niveles de precios no perjudiciales en esta investigación.

([178]) https://ev-database.org.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (Grupo Geely)

— **Oferta n.º 2:**

(1412) La empresa alegó que la evaluación del riesgo de compensación cruzada realizada por la Comisión era incorrecta. Argumentó que los precios del modelo de BEV en cuestión se fijan de forma transparente sobre la base de principios establecidos en materia de precios de transferencia, y que cada cliente compra un BEV, lo que hace imposible la compensación cruzada al nivel del cliente. Como sociedad cotizada independiente, la empresa cumple las leyes que prohíben la compensación cruzada. Hizo hincapié en su cumplimiento de un gran número de leyes y reglamentos. La cultura de cumplimiento de las directivas y políticas internas de la empresa impide aún más la compensación cruzada. Todas las transacciones se registran minuciosamente en los registros contables, lo que permite a la Comisión verificar el cumplimiento.

(1413) La empresa también alegó que el alcance del compromiso es limitado, ya que el PMI está próximo al precio de mercado, lo que limita el potencial de márgenes artificialmente elevados. Además, el compromiso era de duración y volumen limitados, lo que reducía aún más el riesgo de compensación cruzada. La exclusión de determinados NCP del compromiso de precios tenía por objeto garantizar el cumplimiento del PMI, y la verificación de la compensación cruzada entre NCP era factible debido a diferencias físicas significativas y a números de serie individuales.

(1414) La empresa alegó que la Comisión puede verificar que el precio del modelo en cuestión no varía entre los distintos tipos de minoristas. A pesar de la complejidad de la estructura del Grupo Geely, la estructura empresarial y los canales de venta de la empresa de la marca siguen siendo sencillos e independientes del Grupo Geely en su conjunto.

(1415) La empresa alegó además que el PMI propuesto en la opción A estaba diseñado para eliminar la amenaza de perjuicio y no para eliminar las subvenciones, y que el elevado nivel de subvención constatado para el Grupo Geely se basaba en parte en el uso de los datos disponibles con arreglo al artículo 28 del Reglamento de base. El precio del modelo en cuestión se fijó en la parte superior de su segmento y los precios CIF utilizados para determinar los PMI ya eran muy elevados. Añadir el elevado margen de subvención calculado por la Comisión a estos precios ya elevados daría lugar a unos niveles de PMI desproporcionados. Fueron necesarios ajustes del PMI para reflejar las diferencias en los precios de las baterías y las características físicas entre el modelo en cuestión y los modelos vendidos por el grupo en el período de investigación. Estos ajustes no afectan a la eliminación de la amenaza de perjuicio.

(1416) Por último, la empresa alegó que la apreciación de la Comisión sobre la inaplicabilidad del compromiso de precios debido a la falta de cooperación del Grupo Geely era irrelevante. La empresa alegó que la aplicación requiere una participación mínima del Grupo Geely y que el cumplimiento puede verificarse íntegramente a través de su sede de la UE, que cooperó plenamente durante la investigación.

(1417) La Comisión analizó detenidamente los argumentos presentados, pero confirmó las conclusiones expuestas en la sección 8.4.2.4 anterior. En particular, por lo que se refiere a la viabilidad del compromiso, la Comisión se mostró en desacuerdo con la afirmación de que el cumplimiento del compromiso de precios no requiere la participación del Grupo Geely. Una oferta de compromiso de una empresa no puede evaluarse, supervisarse y aplicarse independientemente del grupo o empresa que posee y gestiona el centro de producción en el que se fabrican los productos afectados antes de ser exportados a la Unión.

(1418) Por lo que se refiere a la idoneidad de la oferta, la Comisión consideró que el modelo en cuestión no se exportó a la Unión durante el período de investigación, por lo que el establecimiento de un PMI adecuado era especialmente difícil. Además, dado que los niveles de PMI propuestos en la opción A eran inferiores a los precios CIF en el período de investigación en los que se basaron los PMI, la Comisión reiteró que esta oferta no era adecuada, ya que no eliminaba el efecto perjudicial de las subvenciones. La opción B incluía el importe de la subvención constatada durante el período de investigación, pero ajustado a la baja, sobre la base de la evolución de los precios de las baterías después del período de investigación y las diferencias físicas entre el modelo afectado y los modelos vendidos por el grupo en el período de investigación sobre cuya base se establecieron los PMI. Estos ajustes a la baja diluían el efecto de la revisión al alza del precio necesaria para eliminar el efecto perjudicial de las subvenciones, tal como se estableció en la investigación. Además, como ya se indicó en el considerando 1411 anterior, la Comisión observó que la disminución de los precios de las baterías, como alegó la empresa, no se reflejaba en los precios de venta del producto afectado a los clientes finales. Tampoco se tuvo en cuenta la evolución de los precios de otros insumos distintos de las baterías. Por lo tanto, la indexación propuesta se consideró inadecuada.

(1419) Por último, por lo que se refiere a la alegación de que no es necesario un PMI para compensar las subvenciones, sino que debe considerarse adecuado si elimina cualquier amenaza de perjuicio, la Comisión no estuvo de acuerdo y subrayó que, por regla general, la regla del derecho inferior no se aplica en las investigaciones antisubvenciones. Por lo tanto, la Comisión considera que, en términos generales, el efecto perjudicial de las subvenciones solo puede eliminarse mediante la supresión total del nivel de subvención constatado en la investigación. Además, no había ninguna base fáctica para limitar el PMI a la eliminación de cualquier amenaza de perjuicio, ya que la Comisión no llegó a ninguna conclusión sobre los niveles de precios no perjudiciales en esta investigación.

Grupo Geely

(1420) El Grupo Geely, aunque no había presentado una oferta en nombre del grupo, expresó su decepción por el hecho de que la Comisión considerara que las ofertas de compromiso eran insuficientes. Reiteró que apoya plenamente a las sociedades que tiene en cartera y que mantiene su compromiso de encontrar una solución de compromiso que satisfaga a la Comisión. Se mostró en desacuerdo con la afirmación de una falta de cooperación parcial tendría una repercusión negativa en la empresa. El Grupo Geely alegó haber cooperado plenamente en lo que ha sido un caso sin precedentes en cuanto a su alcance, complejidad y plazos ajustados.

8.4.2.4. Conclusión sobre las ofertas de compromiso de precios

(1421) Tras analizar las ofertas a la luz de las observaciones de las partes, la Comisión consideró que no cumplían los requisitos necesarios de adecuación, eficacia y aplicabilidad. Por lo tanto, la Comisión concluyó que no podían aceptarse las ofertas de compromiso de precios.

(1422) Sin embargo, habida cuenta de las especificidades del mercado de los BEV, que está en transición y en rápida evolución, y de la complejidad del producto, y a la luz de las circunstancias excepcionales a que se refiere el artículo 13, apartado 2, del Reglamento de base, se están llevando a cabo consultas para encontrar compromisos de precios que sean eficaces y aplicables. Encontrar y aplicar una solución de mutuo acuerdo con las autoridades chinas en forma de compromiso con la CCCME o con productores exportadores individuales seguirá siendo posible incluso después de la imposición de medidas definitivas. En caso de que se encuentre y se aplique tal solución, los derechos compensatorios no se percibirán para los productores exportadores afectados sobre la base de las disposiciones legales aplicables, incluido el artículo 13 del Reglamento de base.

8.5. **Suspensión de las medidas**

(1423) Tras la comunicación definitiva, las autoridades chinas, la CCCME, la Empresa 22 y Polestar alegaron que la Comisión debía suspender las medidas, si se imponían, de conformidad con el artículo 24, apartado 4, del Reglamento de base.

(1424) Según las autoridades chinas y la CCCME, la Comisión reconoció que el mercado de BEV de la Unión se encontraba en una fase de transición y estaba en constante evolución. Además, consideraron que las condiciones del mercado habían cambiado debido a la fuerte caída de la demanda de BEV, que se vería agravada por las medidas compensatorias, lo que, a su vez, daría lugar a un aumento de los precios que restringiría aún más la oferta de BEV asequibles en el mercado de la Unión. Por último, alegaron que esta situación ponía en peligro la viabilidad del plan de eliminación progresiva de vehículos ICE para 2035 y, por lo tanto, la suspensión de las medidas redundaba en interés de la Unión.

(1425) La Comisión observó que la solicitud de suspensión con arreglo al artículo 24, apartado 4, del Reglamento de base era genérica y no estaba justificada por la fuerte caída de la demanda de BEV (basada únicamente en un artículo de prensa sobre el mercado alemán en julio de 2024 ([179])).

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

(1426) Polestar consideró también que las condiciones de mercado habían cambiado desde el período de investigación y que la industria de los BEV se encontraba en una espiral negativa. Según Polestar, esta tendencia negativa no se ha hecho visible hasta 2024, por lo que en esta fase la protección llegaba demasiado pronto y tendría un efecto contrario al buscado, ralentizando el crecimiento de la industria de la Unión y haciéndola menos competitiva. Asimismo, la suspensión de las medidas durante un breve período reduciría la probabilidad de que la amenaza de perjuicio se convirtiera en un perjuicio real. La medidas podrían dar un respiro a los productores de la Unión solo una vez que se recuperara la dinámica positiva para la transición a la electrificación. Polestar especificó que apoyaba el objetivo de la investigación en vista de la transición de la Unión a la electrificación en condiciones justas, pero solicitó una suspensión de nueve meses, que se prorrogara posteriormente por un período máximo de un año, ya que Polestar y los fabricantes de equipos originales de la Unión necesitaban un período de tiempo más prolongado que la duración de la investigación para adaptarse a la nueva situación. Por lo tanto, tal suspensión redundaría en interés de la Unión.

(1427) La Comisión consideró que la industria de la Unión tenía una clara necesidad de alcanzar economías de escala a fin de reducir su coste unitario de producción, lo que, a su vez, le permitirá reducir potencialmente sus precios de venta. Si la Comisión no impusiera medidas compensatorias, la industria de la Unión no podría producir y vender suficientes BEV para obtener dichas economías de escala y reducir los precios en el futuro. Por lo tanto, en tal situación, una suspensión de las medidas inmediatamente después de la imposición, incluso durante un breve período, haría desaparecer cualquier efecto positivo de la medida y retrasaría aún más el restablecimiento de unas condiciones de mercado justas en la UE para que los productores de la Unión puedan beneficiarse de economías de escala que reduzcan su coste unitario de producción. La Comisión también señaló que la solicitud de suspensión de Polestar parecía ajustarse a su situación y necesidades específicas como importador vinculado. Sin embargo, no se aplicaba a la totalidad de la industria de la Unión, compuesta tanto por los fabricantes de equipos originales de la Unión que importan de China como por los que no importan de China, así como por fabricantes tradicionales de equipos originales en transición a la electrificación y fabricantes originales de BEV.

(1428) Por lo tanto, la Comisión rechazó la petición de suspensión.

8.6. **Duración de las medidas**

(1429) El Grupo Geely pidió a la Comisión que equilibrara mejor las medidas propuestas limitando su duración.

(1430) La Comisión señaló que esta solicitud no estaba justificada y no explicaba por qué esa duración limitada sería suficiente para hacer frente a la amenaza de perjuicio de las importaciones chinas subvencionadas a bajo precio. En consecuencia, se rechazó esta alegación.

9. **DISPOSICIONES FINALES**

(1431) Con arreglo al artículo 109 del Reglamento 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo ([180]), cuando deba reembolsarse un importe a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el tipo de interés será el aplicado por el Banco Central Europeo a sus operaciones principales de refinanciación, tal como se publica en la serie C del *Diario Oficial de la Unión Europea* el primer día natural de cada mes.

(1432) El Comité creado en virtud del artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1036 no presentó ningún dictamen sobre las medidas previstas en el presente Reglamento.

([180]) Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Se impone un derecho compensatorio definitivo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, excluidos los vehículos de la categoría L de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 168/2013 y las motocicletas, propulsados (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento) únicamente por uno o varios motores eléctricos, incluidos los que tienen un extensor de autonomía de combustión interna (una unidad de potencia auxiliar), clasificados actualmente en el código NC ex 8703 80 10 (código TARIC 8703 80 10 10) y originarios de la República Popular China.

2. Los tipos del derecho compensatorio definitivo aplicables al precio neto franco en la frontera de la Unión, antes del pago de derechos, del producto descrito en el apartado 1 y producido por las empresas enumeradas a continuación serán los siguientes:

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

Empresa	Derecho compensatorio definitivo	Código TARIC adicional definitivo
Tesla (Shanghái) Co., Ltd.	7,8 %	89BZ
Otras empresas que cooperaron (anexo)	20,7 %	
Todas las demás empresas	35,3 %	8999

3. La aplicación de los tipos del derecho individuales especificados para las empresas mencionadas en el apartado 2 estará condicionada a la presentación a las autoridades aduaneras de los Estados miembros de una factura comercial válida en la que figure una declaración fechada y firmada por un responsable de la entidad que expida dicha factura, identificado por su nombre y cargo, con el texto siguiente: «El abajo firmante certifica que el (volumen) de vehículos eléctricos de batería nuevos vendidos para su exportación a la Unión Europea consignado en la presente factura ha sido fabricado por (nombre y dirección de la empresa) (código TARIC adicional) en la República Popular China. Declara, asimismo, que la información que figura en la presente factura es completa y correcta». En caso de que no se presente tal factura, será aplicable el derecho calculado para todas las demás empresas.

4. Salvo disposición en contrario, serán de aplicación las disposiciones vigentes en materia de derechos de aduana.

Artículo 2

Se liberarán de manera definitiva los importes garantizados por el derecho compensatorio provisional establecido con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1866.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de octubre de 2024.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

PRODUCTORES EXPORTADORES CHINOS QUE COOPERARON NO INCLUIDOS EN LA MUESTRA

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

Productores exportadores que cooperaron	Productores vinculados	Código TARIC adicional definitivo
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BX
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89HB
	NIO Co., Ltd.	89HC
	NIO Technology (Anhui) Co., Ltd.	89HD
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89HE
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	89HF
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	89HG