



中国对外经济贸易文告

CHINA FOREIGN TRADE AND ECONOMIC COOPERATION GAZETTE

2011 年第 29 期(总第 666 期)

中华人民共和国商务部 主管

中国对外经济贸易文告

商务部办公厅

2011年5月18日

第29期(总第666期)

目 录

1. 中华人民共和国商务部公告2011年第20号,公布关于原产于美国的部分进口汽车产品反倾销调查和反补贴调查的最终裁定…………… (3)

CHINA FOREIGN TRADE AND ECONOMIC COOPERATION GAZETTE

General Office of MOFCOM

May 18, 2011

No. 29 (Series Issue No. 666)

Contents

1. Announcement No. 20, 2011 of the Ministry of Commerce of the People's Republic of China
..... (3)

Website of MOFCOM: <http://www.mofcom.gov.cn>

中华人民共和国商务部 公告

2011年 第20号

根据《中华人民共和国反倾销条例》的规定,商务部于2009年11月6日发布立案公告,决定对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车进行反倾销调查;同日,根据《中华人民共和国反补贴条例》的规定,商务部发布立案公告,决定对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车(以下简称被调查产品)进行反补贴调查。

商务部对被调查产品是否存在倾销和倾销幅度、补贴和补贴金额、被调查产品是否对中国汽车产业造成损害及损害程度以及倾销、补贴与损害之间的因果关系进行了调查。根据调查结果和《中华人民共和国反倾销条例》第二十四条、《中华人民共和国反补贴条例》第二十五条的规定,商务部于2011年4月2日发布初裁公告,认定被调查产品存在倾销和补贴,中国国内汽车产业受到了实质损害,而且倾销和补贴与实质损害之间存在因果关系。

初步裁定后,商务部继续对倾销和倾销幅度、补贴和补贴金额、损害和损害程度、以及倾销和补贴与损害之间因果关系进行调查。现案件调查结束,根据调查结果,并依据《中华人民共和国反倾销条例》第二十五条和《中华人民共和国反补贴条例》第二十六条的规定,商务部作出最终裁定(见附件)。现将有关事项公告如下:

一、最终裁定

经过调查,商务部最终裁定,在案件调查期内,原产于美国的排气量在2.5升以上的进口小轿车和越野车存在倾销和补贴,中国国内排气量在2.5升以上的小轿车和越野车产业受到实质损害,且倾销、补贴与实质损害之间存在因果关系。

二、被调查产品及调查范围

经审查,商务部调整了被调查产品范围。调整后,被调查产品的调查范围为:原产于美国的排气量在2.5升以上的进口小轿车和越野车。

名称:排气量在2.5升以上小轿车和越野车。英文名称:Saloon cars and Cross-country cars(of a cylinder capacity>2500cc)。

具体描述:所用发动机排气量在2.5升以上的小轿车和越野车,主要由发动机、底盘、车身和电气设备等基本部分组成。

主要用途:广泛应用于公路交通运输,主要用于载运乘客及其随身行李和/或临时物品。

该产品归在《中华人民共和国进出口税则》:87032361、87032362、87032369、87032411、87032412、87032419、87032421、87032422、87032429、87033311、87033312、87033319、87033321、87033322、87033329、87033361、87033362、87033369、87039000。

三、终裁倾销幅度

终裁确定的各公司倾销幅度如下:

1. 通用汽车有限公司 8.9%
(General Motors LLC)

2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	8.8%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	2.7%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	2.0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg. , Inc. ,American Honda Motor Co, Inc.)	4.1%
6. 其他美国公司 (All Others)	21.5%

四、终裁从价补贴率

终裁确定的各公司从价补贴率如下：

1. 通用汽车有限公司 (General Motors LLC)	12.9%
2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	6.2%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	0%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg. , Inc. ,American Honda Motor Co, Inc.)	0%
6. 福特汽车公司 (Ford Motor Company)	0%
7. 其他美国公司 (All Others)	12.9%

五、反倾销措施和反补贴措施

经国务院关税税则委员会同意，暂不对被调查产品征收反倾销税和反补贴税，实施事宜视情另行公告。

六、复审

有关利害关系方可根据《中华人民共和国反倾销条例》和《中华人民共和国反补贴条例》的相关规定，向商务部申请复审。

七、行政复议和行政诉讼

对终裁决定不服的，根据《中华人民共和国反倾销条例》第五十三条和《中华人民共和国反补贴条例》第五十二条的规定，可以依法申请行政复议，也可以依法向人民法院提起诉讼。

附件：中华人民共和国商务部关于原产于美国的部分进口汽车产品反倾销调查和反补贴调查的最终裁定

中华人民共和国商务部

二〇一一年五月五日

中华人民共和国商务部关于原产于美国的部分进口汽车 产品反倾销调查和反补贴调查的最终裁定

根据《中华人民共和国反倾销条例》(以下称《反倾销条例》)的规定,商务部(以下称调查机关)于2009年11月6日发布立案公告,决定对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车(以下称被调查产品)进行反倾销调查;同日,根据《中华人民共和国反补贴条例》(以下称《反补贴条例》)的规定,商务部发布立案公告,决定对被调查产品进行反补贴调查。该被调查产品归在《中华人民共和国进出口税则》:87032351、87032352、87032359、87032361、87032362、87032369、87032411、87032412、87032419、87032421、87032422、87032429、87033221、87033222、87033229、87033311、87033312、87033319、87033321、87033322、87033329、87033361、87033362、87033369和87039000。

调查机关对被调查产品是否存在倾销和倾销幅度、补贴和补贴金额,是否对中国国内产业造成损害及损害程度以及倾销、补贴与损害之间的因果关系进行了调查。根据初步调查结果和《反倾销条例》第二十四条、《反补贴条例》第二十五条的规定,调查机关于2011年4月2日发布初裁公告,认定被调查产品存在倾销和补贴,中国国内产业受到了实质损害,而且倾销和补贴与实质损害之间存在因果关系。

初步裁定后,调查机关继续对倾销和倾销幅度、补贴和补贴金额、损害和损害程度、以及倾销和补贴与损害之间因果关系进行调查。现本案调查结束,根据本案调查结果,并依据《反倾销条例》第二十五条、《反补贴条例》第二十六条的规定,商务部作出最终裁定如下:

一、调查程序

(一)立案及立案通知。

2009年9月9日,调查机关收到中国汽车工业协会代表国内产业提交的反倾销反补贴调查申请,请求对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上进口小轿车和越野车进行反倾销调查和反补贴调查。

1. 反倾销案

(1)立案

调查机关审查了申请材料后,认为申请人符合《反倾销条例》第十一条、第十三条和第十七条有关国内产业提出反倾销调查申请的规定。同时,申请书中包含了《反倾销条例》第十四条、十五条规定的反倾销调查立案所要求的内容及有关证据。

根据上述审查结果和《反倾销条例》第十六条的规定,调查机关于2009年11月6日发布立案公告,决定对被调查产品进行反倾销调查。调查机关确定的倾销调查期为2008年9月1日至2009年8月31日,产业损害调查期为2006年1月1日至2009年9月30日。

(2)立案通知

在决定立案调查前,根据《反倾销条例》第十六条的规定,调查机关就收到中国国内产业反倾销调查申请书一事通知了美国驻华大使馆。

2009年11月6日,调查机关发布立案公告,并向美国驻华大使馆提供了立案公告和申请书的公开版本,请其通知其所在国家的相关出口商和生产商。同日,调查机关将本案立案情况通知了本案申请人及申请书中列明的国外企业,并将立案材料送至商务部贸易救济措施公开信息查阅室供利害关系方查阅。

2. 反补贴案

(1)立案前磋商

调查机关收到申请材料后,根据《反补贴条例》第十六条的规定,于2009年10月28日就有关反补贴调查事项向美国政府发出进行磋商的邀请,并向美国驻华大使馆转交了申请书的公开版。中美两国政府代表于2009年11月3日进行了磋商。

(2)立案

调查机关经审查申请材料,认为申请人符合《反补贴条例》第十一条、第十三条和第十七条有关国内产业提出反补贴调查申请的条件。同时,申请书也符合《反补贴条例》第十四条、十五条规定的反补贴调查立案所要求的内容及有关证据。

在完成申请材料的审查及磋商后,根据《反补贴条例》第十六条的规定,调查机关于2009年11月6日发布立案公告,决定对被调查产品进行反补贴调查。调查机关确定的补贴调查期为2008年9月1日至2009年8月31日,产业损害调查期为2006年1月1日至2009年9月30日。

(3)立案通知

2009年11月6日,调查机关发布立案公告,并向美国驻华大使馆提供了立案公告和申请书的公开版本,请其通知相关出口商和生产商。同日,调查机关将立案情况通知了本案申请人及申请书中列明的国外企业,并将立案材料送至商务部贸易救济措施公开信息查阅室供利害关系方查阅。

(二)初步调查。

1. 倾销及倾销幅度的初步调查

(1)登记应诉

在立案公告规定的登记应诉期内,通用汽车有限公司(General Motors LLC)、克莱斯勒集团有限公司(Chrysler Group LLC)、梅赛德斯—奔驰美国国际公司(Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)【及其关联的戴姆勒股份公司(Daimler AG)】、宝马美国斯帕坦堡工厂(BMW MC)【及其关联的宝马集团(BMW AG)、宝马北美公司(BMW NA)、宝马(中国)汽车贸易有限公司(BMW China)】、美国本田有限公司(American Honda Motor Co., Inc.)【及其关联的美国本田制造有限公司(Honda of America Mfg., Inc.)和本田技研工业(中国)投资有限公司(Honda Motor China Investment Co., Ltd.)】、三菱汽车北美公司(Mitsubishi Motors North America Inc.)、福特汽车公司(Ford Motor Company)向调查机关登记倾销应诉。

(2)发放问卷和收取答卷

根据商务部《反倾销问卷调查暂行规则》的规定,2009年12月9日,调查机关向应诉公司发出了反倾销调查问卷,并要求其在37天内按规定提交准确、完整的答卷。2009年12月28日,三菱汽车北美公司声明退出调查。

在问卷规定的期限内,通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦堡工厂及其关联公司、美国本田有限公司及其关联公司向调查机关申请延期递交答卷并陈述了相关理由。经审查,调查机关同意给予申请企业适当延期。2010年1月15日,福特汽车公司向调查机关递交了答卷。2010年1月29日,调查机关收到通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司及其关联的克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦堡工厂及其关联公司、美国本田制造有限公司的答卷。

(3)补充问卷

在随后的调查过程中,调查机关针对应诉公司递交的反倾销原始答卷中存在的问题向有关应诉公司发放了补充问卷,并在规定时间内收到了补充答卷。

(4)听取利害关系方意见陈述

应利害关系方申请,调查机关分别会见其代表并听取意见陈述,有关内容已反映在相关利害关系方的评论中。

(5)相关利害关系方的评论

有关利害关系方的评论内容在“补贴及补贴金额的初步调查”中一并论述。

2. 补贴及补贴金额的初步调查

(1)登记应诉

在立案公告规定的登记应诉期内,美国政府(由美国贸易代表办公室代表)、通用汽车有限公司、美国克莱斯勒集团有限公司、福特汽车公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦斯堡工厂及其关联公司、美国本田制造有限公司及其关联公司、三菱汽车北美公司向调查机关登记补贴应诉。

(2)发放问卷和收取答卷

2009年12月9日,调查机关向参加应诉的美国政府发出了反补贴调查政府问卷,向参加应诉的通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、福特汽车公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦斯堡工厂及其关联公司、美国本田制造有限公司及其关联公司、三菱汽车北美公司发出了反补贴调查企业问卷,并要求其在37天内按规定提交准确、完整的答卷。2009年12月28日,三菱汽车北美公司声明退出调查。

在问卷规定的期限内,美国政府和通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、福特汽车公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦斯堡工厂及其关联公司、美国本田制造有限公司及其关联公司均提出了延期递交答卷的申请并陈述了相关理由。经审查,调查机关同意给予美国政府和六家应诉公司适当的延期。2010年1月29日,美国政府和六家应诉公司向调查机关递交了答卷。

(3)补充问卷

在随后的调查过程中,调查机关针对美国政府和通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司递交的反补贴原始答卷中存在的问题,分别向美国政府和三家应诉公司发放了补充问卷,并在规定时间内收到了补充答卷。

(4)听取利害关系方意见陈述

应利害关系方申请,调查机关分别会见其代表并听取意见陈述,有关内容已反映在相关利害关系方的评论中。

(5)相关利害关系方的评论

①关于申请人资格

2009年11月26日,克莱斯勒集团有限公司在向调查机关提交的《对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上进口小轿车和越野车进行反倾销及反补贴调查的应诉登记阶段评论意见》中认为,根据中国法律和世界贸易组织协议,本案申请人,即中国汽车工业协会,不符合提起申请的资格要求,且申请书中也没有包含任何中国生产者明确表示支持的证据。

立案前磋商后,美国政府在其提交的磋商记录对支持申请的国内生产者总产量是否达到同类产品总产量的50%以上这一门槛表示关注。

2010年1月4日,中国汽车工业协会在向调查机关提交的《申请人关于美国克莱斯勒集团有限公司应诉登记阶段评论的评论意见》中指出,依据中国法律规定,协会具备提起反倾销和反补贴调查申请的主体资格,而且,协会有权代表国内同类产品生产企业提出申请。申请人已在申请书中阐明并明确列出了表示支持申请并同意提供数据的企业产量占国内总产量的比例。

另外,调查机关也没有收到国内汽车企业反对本次反倾销和反补贴调查的任何书面意见。

经审查,调查机关认为,根据《反倾销条例》第十三条和《反补贴条例》第十三条的规定,国内产业或者代表国内产业的自然人、法人或者有关组织(以下统称申请人),可以依照有关的规定向商务部提出反倾销调查和反补贴调查的书面申请。同时,根据中国汽车工业协会章程的规定,该协会有权代表国内同类产品生产企业提出申请。因此,调查机关裁定,中国汽车工业协会符合代表国内同类产品产业提起反倾销和反补贴调查申请的资格。

②关于申请书

立案前磋商后,美国政府在其提交的磋商记录中指出,第一,申请人提供的某些数据或事实不准确;第二,申请书中关于某些补贴项目的指控缺乏证据支持。

2009年11月26日,克莱斯勒集团有限公司在向调查机关提交的《对原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上进口小轿车和越野车进行反倾销及反补贴调查的应诉登记阶段评论意见》中认为,申请人提交的申请书中的某些数据未满足证据的准确性和充分性的要求,因此申请书不符合启动调查程序的标准。

2010年1月4日,中国汽车工业协会在向调查机关提交的《申请人关于美国克莱斯勒集团有限公司应诉登记阶段评论的评论意见》中对克莱斯勒集团有限公司的主张逐一进行了澄清和说明。

调查机关认为,对申请书的审查是对表面证据的审查,具体来讲是对证据的准确性和充分性的审查。经初步审查,调查机关认为申请书中的数据是确实的,并有相关的初步证据作为支持,所附的证据包括相关报告和书籍,满足了对证据准确性和充分性的要求。因此,调查机关认定申请书符合启动调查程序的标准。

③关于补贴利益分摊期限

2009年11月26日,申请人就本案中涉及一次性补贴利益的调查和分摊期提出了评论意见,建议以美国国内税务服务署《1977年分类资产使用寿命及折旧范围体系》中列明的汽车和钢铁行业非原料生产有形资产的平均使用寿命,即汽车行业10年、钢铁行业15年作为本案一次性补贴利益的调查和分摊期。

调查机关将申请人的上述评论意见向其他利害关系方进行了披露,并在调查过程中对申请人的评论意见予以考虑。

其他利害关系方未对此发表评论意见。经审查,调查机关决定采纳申请人的意见,采用汽车行业10年、钢铁行业15年作为本案一次性补贴利益的调查和分摊期。

3. 产业损害及损害程度的初步调查

(1)产业损害调查期

商务部在上述立案公告中明确,本案产业损害调查期(以下简称调查期)为2006年1月1日至2009年9月30日。

(2)参加产业损害调查活动登记

根据《反倾销产业损害调查规定》第十九条、第二十条、第二十一条和《反补贴产业损害调查规定》第十九条、第二十条、第二十一条的规定,2009年11月6日,调查机关发出《关于参加排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销案产业损害调查活动登记的通知》(商调查函[2009]314号)和《关于参加排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反补贴案产业损害调查活动登记的通知》(商调查函[2009]315号)。

2009年11月26日,参加产业损害调查活动登记期截止,调查机关共收到14份参加反倾销产业损害调查活动登记申请和14份参加反补贴产业损害调查活动登记申请。其中,申请参加反倾销产业损害调查活动的分别为:9家国外生产者/出口商美国福特汽车公司、克莱斯勒集团有限公司、通用汽车有限公司、德国宝马集团、宝马美国斯帕坦堡工厂、美国本田制造有限公司、三菱汽车北美公司、德国戴姆勒股份公司和梅

赛德斯—奔驰美国国际公司；1家国外出口商美国本田有限公司；3家国内进口商上海通用汽车有限公司、宝马(中国)汽车贸易有限公司和本田技研工业(中国)投资有限公司；1家国内生产者协会中国汽车工业协会。申请参加反补贴产业损害调查活动的分别为：9家国外生产者/出口商美国福特汽车公司、克莱斯勒集团有限公司、通用汽车有限公司、德国宝马集团、宝马美国斯帕坦堡工厂、美国本田制造有限公司、三菱汽车北美公司、德国戴姆勒股份公司和梅赛德斯—奔驰美国国际公司；1家国外出口商美国本田有限公司；2家国内进口商上海通用汽车有限公司、宝马(中国)汽车贸易有限公司；1家国内生产者协会中国汽车工业协会；美国贸易代表办公室代表美国政府参加反补贴产业损害调查活动登记。经审查，调查机关接受了上述利害关系方登记申请。

2009年12月29日，三菱汽车北美公司向调查机关提交了《关于退出排气量在2.0升及2.0升以上小轿车和越野车反倾销调查案的函》和《关于退出排气量在2.0升及2.0升以上小轿车和越野车反补贴调查案的函》，经审查，调查机关接受了其退出申请。

(3)成立产业损害调查组

2009年11月24日，调查机关成立排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查组，并于当日发出《关于成立排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查组的通知》(商调查函〔2009〕341号)。

(4)发放和收回调查问卷

根据《反倾销条例》第二十条、《反补贴条例》第二十条、《反倾销产业损害调查规定》第二十四条、第二十五条、《反补贴产业损害调查规定》第二十四条、第二十五条的规定，调查机关于2009年12月24日向已知的国内生产者、国外生产者/出口商和国内进口商发放了《排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查问卷(国内生产者调查问卷)》(商调查函〔2009〕368号)、《排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查问卷(国外(地区)生产者/出口商调查问卷)》(商调查函〔2009〕369号)和《排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查问卷(国内进口商调查问卷)》(商调查函〔2009〕370号)。

根据《反倾销产业损害调查规定》第二十六条和《反补贴产业损害调查规定》第二十六条的规定，在问卷规定的时间或经批准延期递交的时间内，调查机关共收回调查问卷答卷11份，分别为中国汽车工业协会代表相关国内生产者统一提交的国内生产者调查问卷答卷1份；国内进口商上海通用汽车有限公司、宝马(中国)汽车贸易有限公司和本田技研工业(中国)投资有限公司提交的国内进口商调查问卷答卷3份；国外生产者/出口商美国福特汽车公司、克莱斯勒集团有限公司、通用汽车有限公司、德国宝马集团、宝马美国斯帕坦堡工厂、戴姆勒股份有限公司、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、美国本田制造有限公司和美国本田有限公司提交的国外(地区)生产者/出口商调查问卷答卷7份，其中国外生产者美国本田制造有限公司和国外出口商美国本田有限公司合并提交了1份答卷；国外生产者梅赛德斯—奔驰美国国际公司和国外生产者/出口商戴姆勒股份有限公司合并提交了1份答卷。

2010年5月31日，调查机关收到宝马美国斯帕坦堡工厂及其关联贸易商宝马股份公司、宝马(中国)汽车贸易有限公司按要求提交的《关于对答卷补充问题的答复》。同日，调查机关收到福特汽车公司按要求提交的《原产于美国的排气量在2.0升及2.0升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴产业损害调查问卷补充答卷》。

(5)发放和收回补充问题单

根据《反倾销条例》第二十条、《反补贴条例》第二十条、《反倾销产业损害调查规定》第二十四条、第二十九条、《反补贴产业损害调查规定》第二十四条、第二十九条的规定，2011年3月10日，调查机关向上述已递

交本案产业损害调查问卷答卷的国外生产者/出口商发放了《排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案产业损害调查补充问题单》(商调查函[2011]62 号),要求其分排量提交相关信息。在规定的时限内,调查机关收到美国福特汽车公司、克莱斯勒集团有限公司、通用汽车有限公司、德国宝马集团、梅赛德斯-奔驰美国国际公司、美国本田有限公司提交的补充问题单答卷 6 份。

(6) 听取利害关系方意见陈述

2009 年 11 月 20 日,调查机关收到本案申请人提交的《关于排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的小轿车和越野车产业反倾销反补贴陈述会的申请》。根据《反倾销条例》第二十条第二款、《反补贴条例》第二十条第二款规定,调查机关于 2009 年 11 月 24 日发出《关于召开排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案申请人意见陈述会的通知》(商调查函[2009]340 号)。2009 年 12 月 3 日,调查机关召开了排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的进口小轿车和越野车反倾销和反补贴案申请人意见陈述会,听取了申请人就本案相关背景情况、提起反倾销和反补贴调查申请的主要理由及与产业损害调查相关问题的意见陈述。同日,申请人就陈述内容向调查机关提交了《排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的小轿车和越野车反倾销和反补贴案陈述会材料》。

2010 年 3 月 23 日,调查机关会见了通用汽车(中国)公司总裁一行,并听取了其就本案产业损害调查有关的意见陈述。通用汽车(中国)公司未就本次会见内容提交任何书面材料。

2010 年 3 月 30 日,调查机关会见了克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司总裁一行,并听取了其就本案产业损害调查有关的意见陈述。克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司未就本次会见内容提交任何书面材料。

(7) 接收利害关系方书面评论意见等材料

2009 年 11 月 26 日,调查机关收到克莱斯勒集团有限公司提交的《对原产于美国的排气量在 2.0 升及 2.0 升以上进口小轿车和越野车进行反倾销及反补贴调查的应诉登记阶段评论意见》(以下简称《克莱斯勒应诉阶段评论意见》)。

2009 年 12 月 26 日,调查机关收到申请人提交的《申请人关于美国克莱斯勒集团有限公司应诉登记阶段评论的评论意见》(以下简称《申请人对应诉阶段评论意见的评论》)。

2010 年 6 月 22 日,调查机关收到通用汽车有限公司提交的《关于将通用汽车生产并出口到中国的凯迪拉克 CTS 和别克昂科雷汽车排除在被调查产品范围之外的申请》(以下简称《通用汽车产品排除申请》)。

2011 年 3 月 21 日,调查机关收到中国汽车工业协会代表相关国内生产者提交的《排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的小轿车和越野车反倾销和反补贴案国内产业补充材料》,内容为排气量在 2.5 升以上小轿车和越野车的相关数据和材料。

(三) 延期公告。

2010 年 11 月 6 日,商务部发布 2010 年第 73 号和第 74 号公告,决定将案件调查期限延长 6 个月。

(四) 初裁决定及公告。

2011 年 4 月 2 日,调查机关发布 2011 年第 13 号公告,公布了反倾销案和反补贴案的初裁决定,认定被调查产品存在倾销和补贴,中国国内产业受到了实质损害,而且倾销、补贴与实质损害之间存在因果关系。调查机关决定,不实施临时反倾销措施和临时反补贴措施。

(五) 初裁后的继续调查。

1. 初裁后对倾销及倾销幅度的继续调查

(1) 初裁后信息披露和证据采集

根据初裁公告的要求,各利害关系方在初裁决定发布之日起 10 天之内可以就初裁决定向调查机关提出书面评论并附相关证据。同时,本案初裁后,调查机关依据商务部《反倾销调查信息披露暂行规则》的规

定,向各提交答卷并有实际出口的应诉公司以及美国政府披露并说明了初裁中计算各公司倾销幅度时所依据的基本事实,并给予各应诉公司以及美国政府提出评论意见的机会。

初裁后,调查机关分别收到申请人、各应诉公司和美国政府对初裁决定和初裁信息披露的书面评论。对于申请人和各应诉公司递交的书面评论及主张,调查机关在终裁中依法予以了考虑。对于美国政府认为调查机关未充分披露基本事实的主张,鉴于调查机关已向各利害关系方充分披露了关于产品范围调整以及认定倾销幅度的数据、数据来源和详细计算方法等全部事实,调查机关因此不接受该主张。

(2)承诺

初裁后,在规定的时限内,通用汽车有限公司和克莱斯勒集团有限公司向调查机关提交了商签价格承诺协议的申请。申请人对此提交了评论意见。由于涉案公司较多,交易数量巨大,目前尚未具备行之有效的措施予以监控,并综合考虑申请人意见,调查机关没有接受上述公司提交的商签价格承诺的申请。

(3)最终裁定前信息披露

依据《反倾销条例》第二十五条第二款和商务部《反倾销调查信息披露暂行规则》的规定,调查机关在本案终裁前向美国政府和各应诉公司披露并说明了计算各公司倾销幅度时所依据的基本事实,并给予各利害关系方提出评论意见的机会。在规定的时间内,调查机关收到了相关利害关系方对该信息披露提出的评论意见,并在最终裁定中依法予以了考虑。

(4)关于公开信息

根据商务部《反倾销调查公开信息查阅暂行规则》的规定,本案全部公开资料均已送交商务部贸易救济措施公开信息查阅室,供各利害关系方在公开信息查阅室查找、阅览、摘抄和复印。

2. 初裁后对补贴及补贴金额的继续调查

(1)初裁后信息披露和证据采集

根据初步裁定公告的要求,各利害关系方在初步裁定发布之日起 10 天之内可以就初步裁定向调查机关提出书面评论并附相关证据。同时,本案初裁后,调查机关向美国政府和各提交答卷并有实际出口的应诉公司披露并说明了初步裁定中计算各公司从价补贴率时所依据的基本事实,并给予各利害关系方提出评论意见的机会。

初裁后,调查机关分别收到申请人、各应诉公司和美国政府对初步裁定和初裁信息披露的书面评论。对于申请人和各应诉公司递交的书面评论及主张,调查机关在最终裁定中依法予以考虑。对于美国政府认为调查机关未充分披露基本事实的主张,鉴于调查机关已向各利害关系方充分披露了关于产品范围调整以及认定从价补贴率的数据、数据来源和详细计算方法等全部事实,调查机关因此不接受该主张。

(2)听取美国政府意见陈述

2011 年 4 月 7 日,调查机关收到美国政府提交的《关于原产于美国的部分汽车产品反补贴调查/申请召开听证会的请求》。2011 年 4 月 13 日,调查机关召开会议并听取了美国政府代表的意见陈述。

(3)承诺

初裁后,在规定的时限内,通用汽车有限公司和克莱斯勒集团有限公司向调查机关提交了商签价格承诺协议的申请。申请人对此提交了评论意见。由于涉案公司较多,交易数量巨大,目前尚未具备行之有效的措施予以监控,并综合考虑申请人意见,调查机关没有接受上述公司提交的商签价格承诺的申请。

(4)最终裁定前信息披露

依据《反补贴条例》第二十六条的规定,调查机关在本案终裁前向美国政府和各应诉公司披露并说明了计算各公司从价补贴率时所依据的基本事实,并给予各利害关系方提出评论意见的机会。在规定的时间内,调查机关收到了相关利害关系方对该信息披露提出的评论意见,并在最终裁定中依法予以考虑。

(5)关于公开信息

本案全部公开资料均已送交商务部贸易救济措施公开信息查阅室,供各利害关系方在公开信息查阅室查找、阅览、摘抄和复印。

3. 产业损害及损害程度的继续调查

(1)终裁前实地核查

根据《反倾销条例》第二十条、《反补贴条例》第二十条和《反倾销产业损害调查规定》第二十七条、《反补贴产业损害调查规定》第二十七条的规定,2011年4月6日,调查机关发出了《关于原产于美国的部分进口汽车产品反倾销和反补贴案终裁前实地核查的通知》(商调查函[2011]93号)。

2011年4月,调查机关赴相关国内生产者进行了实地核查,核实了相关数据和信息,并提取了证据材料。核查结束后,相关国内生产者向调查机关提交了终裁前实地核查补充更正材料。

(2)接收利害关系方对初步裁定的书面评论意见

2011年4月11日,调查机关收到通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、宝马美国斯帕坦堡工厂及宝马集团、宝马(中国)汽车贸易有限公司分别提交的申请,要求延期提交对初步裁定的书面评论意见。调查机关审查后认为,上述延期申请理由不充分,相关公司应于公告限定的时间内提交对初步裁定的书面评论意见。

2011年4月11日,调查机关收到美国驻华大使馆代表美国政府提交的《原产于美国的部分汽车产品反倾销和反补贴调查初裁评论意见》。2011年4月12日,调查机关收到通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司、宝马美国斯帕坦堡工厂及宝马集团、宝马(中国)汽车贸易有限公司分别通过其代理律所提交的初裁评论意见(以下统称美方初裁评论意见)。

2011年4月14日,调查机关收到申请人提交的《申请人对克莱斯勒就初裁中涉及产业损害部分的评论意见的评论》《对通用公司就初裁中涉及产业损害部分的评论意见的评论》和《申请人对美国政府就初裁中涉及产业损害部分的评论意见的评论》(以下统称申请人对美方初裁评论意见的评论)。

其他利害关系方未提交对初步裁定的评论意见。

(3)听取美国政府代表意见陈述

2011年4月7日,调查机关收到美国驻华大使馆代表美国政府提交的申请,要求调查机关召开听证会,听取其对相关问题的意见。

2011年4月11日,调查机关函复美国驻华大使馆,同意于2011年4月14日听取美国政府意见陈述(商调查函[2011]97号)。

2011年4月14日,调查机关听取了美国政府代表的意见陈述。会上,美国驻华大使馆代表美国政府提交了书面发言材料。

2011年4月15日,调查机关收到申请人提交的《申请人对美国政府意见陈述会的发言材料的评论》。

(4)公开信息及终裁决定前的信息披露

根据《反倾销条例》第二十五条、《反补贴条例》第二十六条和《产业损害调查信息查阅与信息披露规定》的规定,2011年4月15日,调查机关发出《关于原产于美国的部分进口汽车产品反倾销和反补贴产业损害调查信息披露的通知》(商调查函[2011]105号),向本案利害关系方和美国政府披露《关于原产于美国的部分进口汽车产品反倾销和反补贴产业损害裁定所依据的基本事实》(商调查函[2011]106号),并给予其提出评论意见的机会。

2011年4月20日,美国驻华大使馆代表美国政府向调查机关提交了延期提交对终裁前信息披露评论的申请。经审查,调查机关认为上述申请理由不充分,未同意其延期请求。

2011年4月25日,美国驻华大使馆代表美国政府、克莱斯勒集团有限公司分别向调查机关提交了对终

裁前信息披露的评论意见(以下统称美方终裁前信息披露有关评论)。

根据《产业损害调查信息查阅与信息披露规定》第八条、第十四条关于公开信息及送交查阅室的规定,所有与本案产业损害调查有关的公开材料均已及时送交商务部贸易救济措施公开信息查阅室,各利害关系方可以查找、阅览、摘抄、复印公开信息。

在最终裁定中,调查机关对终裁前进一步调查获取的信息进行了认真分析和全面评估,对利害关系方提出的评论和意见依法给予了充分考虑。

二、被调查产品范围

(一)立案公告中被调查产品基本描述。

被调查产品名称:排气量在 2.0 升及 2.0 升以上小轿车和越野车。英文名称:Saloon cars and Cross-country cars(of a cylinder capacity \geq 2000cc)。

调查范围:原产于美国的排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的进口小轿车和越野车。

被调查产品的具体描述:所用发动机排气量在 2.0 升及 2.0 升以上的小轿车和越野车,主要由发动机、底盘、车身和电气设备等基本部分组成。

主要用途:广泛应用于公路交通运输,主要用于载运乘客及其随身行李和/或临时物品。

该产品归在《中华人民共和国进出口税则》:87032351、87032352、87032359、87032361、87032362、87032369、87032411、87032412、87032419、87032421、87032422、87032429、87033221、87033222、87033229、87033311、87033312、87033319、87033321、87033322、87033329、87033361、87033362、87033369和 87039000。

(二)被调查产品范围调整。

初裁时,根据立案后梅赛德斯—奔驰美国国际公司、通用汽车有限公司、宝马美国斯帕坦堡工厂等应诉公司以及本案申请人的评论意见,调查机关调整了被调查产品范围,将排气量在 2.0—2.5 升汽车产品排除在被调查产品之外,调整后,被调查产品范围仅包括排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车,关税税则号包括:87032361、87032362、87032369、87032411、87032412、87032419、87032421、87032422、87032429、87033311、87033312、87033319、87033321、87033322、87033329、87033361、87033362、87033369、87039000。

初裁后,美国政府、梅赛德斯—奔驰美国国际公司就此提交了评论意见,认为调查机关未提前通知各方将调整产品范围,给各方的时间有限,导致各方没有充分时间为其利益抗辩。同时,美国政府还主张调查机关应提供产品范围的完整解释,以及调整的理由。梅赛德斯—奔驰美国国际公司主张申请人申请不符合要求,并再次主张其产品与国内产业生产的汽车产品不属同类产品,要求将其产品排除在被调查产品范围之外。克莱斯勒集团有限公司也申请排除其产品。

对此,调查机关认为:

1. 《关于反倾销产品范围调整程序的暂行规则》规定,调查机关可以应申请,或审查利害关系方提交的材料,决定调整产品范围。本案产品范围的调整时间和做法符合该规定。

2. 自立案后,包括申请人、应诉公司在内的各利害关系方向调查机关申请调整被调查产品范围。调查机关是依据国外应诉公司的评论和申请人的申请,并充分听取了各利害关系方的意见后作出的决定,相关理由以及产品范围的完整解释均已在初裁公告中充分论述。

3. 本案产品范围的调整并未扩大被调查产品范围,相反是缩小了被调查产品范围,对应诉公司而言,该调整并未加重其应诉负担,也未妨碍其进行辩护的机会。

4. 本案产品范围调整的时间是在初裁决定时,各利害关系方有充分的机会和时间进行辩护。

5. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司和克莱斯勒集团有限公司对其提出的产品排除主张没有提供新证据,

初裁已做详细论述,终裁不再重复。

综上,调查机关对美国政府、梅赛德斯-奔驰美国国际公司和克莱斯勒集团有限公司的主张不予接受,维持调整被调查产品范围的初裁决定。调整后,被调查产品范围仅包括排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车,关税税则号包括:87032361、87032362、87032369、87032411、87032412、87032419、87032421、87032422、87032429、87033311、87033312、87033319、87033321、87033322、87033329、87033361、87033362、87033369、87039000。

三、中国国内同类产品和中国国内产业

(一)国内同类产品认定。

根据《反倾销条例》第十二条、《反补贴条例》第十二条、《反倾销产业损害调查规定》第十条、第十一条和《反补贴产业损害调查规定》第十条、第十一条关于同类产品认定的规定,调查机关对中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品的物理特征、性能、生产工艺流程、产品用途、产品的可替代性、消费者和生产者评价、销售渠道和价格等因素进行了考察,调查显示:

1. 中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品的产品特性基本相同,都是由发动机、底盘、车身和电气设备等基本部分组成,在设计和技术特性上均是主要用于载运乘客及其随身行李和/或临时物品的乘用车。

2. 中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品的生产工艺流程相同,都包括冲压、焊装、涂装、总装四大工艺流程。

3. 中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品的用途相同,都应用于公路交通运输,且主要用于载运乘客及其随身行李和/或临时物品。二者均面向中国国内的最终消费者,部分中国国内消费者同时拥有中国国内生产产品和被调查产品,二者可以相互替代。

4. 中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品的销售渠道基本相同,都是通过特许经销商网络或 4S 店销售给终端客户;两者价格总体变化趋势基本一致。

通用汽车有限公司提交的《通用汽车产品排除申请》和克莱斯勒集团有限公司提交的《克莱斯勒应诉阶段评论意见》,以及国外生产者在其提交的国外生产者调查问卷答卷中均认为,调查期内,从美国进口的绝大多数被调查产品都是排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车,而中国国内企业生产的产品主要为 2.5 升以下的小轿车和越野车,认为被调查产品在中国市场的定位为高端消费市场,其价格远高于中国国内企业生产的产品价格,二者竞争重叠性小,不是同类产品。

调查机关已将调查产品范围调整为排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车,并依据调整后的被调查产品范围认定了国内同类产品。如上所述,中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品在产品特性、生产工艺流程、产品用途、销售渠道等方面基本相同,价格总体变化趋势基本一致,具有相似性和可比性,部分消费者同时拥有被调查产品和中国国内生产的产品,二者可以相互替代。调查机关认定,中国国内生产的排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车与被调查产品属于同类产品。

(二)国内产业的认定。

根据《反倾销条例》第十一条、《反补贴条例》第十一条、《反倾销产业损害调查规定》第十三条和《反补贴产业损害调查规定》第十三条的规定,调查机关对本案国内产业范围进行了审查。

2011 年 3 月 8 日,申请人提交了调整被调查产品范围的申请,2011 年 3 月 21 日,中国汽车工业协会代表相关国内生产者提交了排气量在 2.5 升以上小轿车和越野车的相关数据和材料。现有证据显示,调查期内,上述国内生产者同类产品合计产量占国内同类产品总产量的主要部分,符合《反倾销条例》第十一条、《反补贴条例》第十一条、《反倾销产业损害调查规定》第十三条和《反补贴产业损害调查规定》第十三条关于

国内产业认定的规定,调查机关认定,上述国内生产者可以代表国内排气量 2.5 升以上的小轿车和越野车产业。本案裁决依据的中国国内产业数据,除特别说明外,均来自上述国内生产者。

终裁前,调查机关对相关国内生产者进行了实地核查,根据证据材料,修正了有关数据。因此,终裁相关数据与初裁相比发生了部分变化,但数据趋势未发生实质变化。

四、倾销和倾销幅度

调查机关审查了各应诉公司的答卷,对各公司的正常价值和出口价格作如下认定:

(一)正常价值、出口价格及价格调整项目的认定。

1. 通用汽车有限公司(General Motors LLC)

根据公司答卷显示,在调查期内的前 10 个月,通用汽车公司(General Motors Corporation)是生产和销售被调查产品的实体。2009 年 7 月,通用汽车公司经过重组将其大部分资产出售给另一家实体,即通用汽车有限公司(General Motors LLC)。初裁时,经审查,调查机关初步认定,重组后的通用汽车有限公司实质性地继承重组前通用汽车公司生产和销售被调查产品的经营活动,暂决定在初裁中将重组前后的通用公司视为一个公司计算倾销幅度。初裁后,调查机关没有收到关于此认定的评论意见,决定继续维持初裁认定,将重组前后的通用公司视为一个公司计算倾销幅度。

关于型号划分,该公司在答卷中依据发动机排量、外型或配置等不同因素将被调查产品划分为不同型号。在初裁中,调查机关初步决定将被调查产品统一划分为越野车和小轿车两类。因此,调查机关决定暂将公司生产的被调查产品分为别克昂克雷和凯迪拉克两种型号的产品计算倾销幅度。

初裁后,公司评论认为,应在别克昂克雷和凯迪拉克两种型号下划分更细型号进行比较,并提出凯迪拉克旗下有一款车型属于越野车,不应归为小轿车。

经审查相关利害关系方意见,根据被调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,调查机关决定将被调查产品统一划分为越野车和小轿车两类,不再按公司报告型号做划分。对于该公司提出的凯迪拉克旗下也有一款车型属于越野车、不应归为小轿车的主张,调查机关决定接受该主张,将该车型归为越野车。

(1)正常价值

在初裁后的进一步调查中,调查机关重新审查了该公司美国国内销售的情况。

调查机关按两种型号划分计算了该公司国内销售数量占同期向中国出口销售数量的比例。调查期内,该公司对中国出口的被调查产品中,美国国内同类产品销售的数量占被调查产品对中国出口数量的比例均大于 5%,符合作为确定正常价值基础的数量要求。

调查期内,该公司在美国国内的销售全部为非关联交易,调查机关认定其交易价格属于正常贸易过程。

调查机关进一步审查了该公司调查期内生产成本和费用的情况,决定接受该公司的成本和费用数据,并据此对调查期内美国国内销售是否存在低于成本销售进行了审查。经过审查,调查机关发现,低于成本的销售量占全部美国国内同类产品销量的比例不足 20%。调查机关决定在终裁中维持初裁认定,在计算正常价值时不排除这部分交易。

(2)出口价格

调查机关进一步审查了该公司在调查期内向中国出口被调查产品的情况。

在调查期内,该公司通过两种渠道向中国出口被调查产品。一是通过关联公司—通用海外销售公司销售给中国非关联贸易商;二是通过关联公司—通用海外销售公司销售给位于中国的关联贸易商—上海通用汽车有限公司,再由上海通用汽车有限公司销售给中国最终用户。在第二种销售渠道中,该公司在销售时即知道产品将销往中国。根据《反倾销条例》第五条的规定,初裁时,通过第一种渠道进行的出口销售,调查机关暂采用该公司销售给中国非关联客户的价格作为确定出口价格的基础;通过第二种渠道进行的出口销

售,调查机关暂采用中国关联贸易商与中国非关联客户之间的价格作为确定出口价格的基础。初裁后,调查机关没有收到利害关系方的相关评论意见,决定在终裁中维持初裁认定。

(3)调整项目

根据《反倾销条例》第六条规定,为公平合理比较,调查机关对该公司影响价格可比性的调整项目逐一进行了审查。初裁时,调查机关暂接受该公司的调整主张。初裁后,公司提交评论意见,认为调查机关应采纳包括保险费用在内的调查问卷答卷中表3-5到岸价格,不应采纳未包括保险费用的调查问卷答卷中表3-4的到岸价格,经审查,调查机关在终裁中接受该主张。关于汇率,公司提交评论意见,认为应采用调查期内平均汇率,经审查,调查机关在终裁中接受该主张。对于正常价值和出口价格的其他调整项目,经审查,调查机关决定维持初裁认定,接受其调整主张。

2. 克莱斯勒集团有限公司(Chrysler Group LLC)

根据公司答卷显示,在调查期内,克莱斯勒有限公司进行了破产重组,将大部分实质性资产转移至重组后的克莱斯勒集团有限公司。克莱斯勒集团有限公司代表自身及重组前的克莱斯勒有限公司共同提交答卷。经审查,调查机关初步认定,克莱斯勒集团有限公司实质性继承克莱斯勒有限公司生产和销售被调查产品的经营活动。因此,调查机关暂决定在初裁中将克莱斯勒有限公司和克莱斯勒集团有限公司视为一个公司计算倾销幅度。初裁后,调查机关没有收到关于此认定的评论意见,决定继续维持初裁认定,将重组前后的克莱斯勒有限公司和克莱斯勒集团有限公司视为一个公司计算倾销幅度。

关于型号划分,应诉公司依据发动机排量、外型或配置等不同因素将被调查产品划分为不同型号。经审查相关利害关系方意见,根据被调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,调查机关决定将被调查产品统一划分为越野车和小轿车两类,不再按公司报告型号做划分。

(1)正常价值

调查机关进一步审查了该公司在美国销售被调查产品的同类产品情况。

调查期内,该公司国内销售数量占同期向中国出口销售数量的比例超过5%,符合作为确定正常价值基础的数量要求。

调查期内,该公司内销中部分交易是通过其关联公司进行的,初裁时,调查机关认定该部分交易价格能反映正常贸易过程。初裁后,调查机关未收到相关评论,决定终裁中维持初裁认定。

调查机关进一步审查了该公司的生产成本和销售、管理及财务费用。调查机关初裁时暂接受了公司提供的生产成本和销售、管理及财务费用数据。调查机关决定终裁中维持初裁认定。

调查机关根据认定的成本数据对内销交易是否存在低于成本销售进行了审查,发现调查期内该公司内销交易均高于成本,根据《反倾销条例》第四条的规定,调查机关决定终裁时维持初裁认定,按全部内销交易作为确定正常价值的基础。

(2)出口价格

调查机关进一步审查了该公司在调查期内向中国出口被调查产品情况。调查期内,该公司通过设立在中国的关联贸易商向中国非关联客户出口被调查产品,经审查,对于通过中国关联贸易商转售的交易,调查机关决定维持初裁认定,以中国关联贸易商的转售价格为基础确定出口价格。

(3)调整项目

根据《反倾销条例》第六条规定,为公平合理比较,调查机关对该公司影响价格可比性的调整项目逐一进行了进一步审查。

①正常价值部分

关于该公司所报告的内销交易的调整项目,调查机关终裁时维持初裁认定,采信其提交的数据和材料,

接受其提出的回扣、运费、信用费用、售后服务费用等调整的主张。

②出口价格部分

由于该公司是通过设立在中国的关联贸易商转售被调查产品,初裁时,调查机关认为,公司未报告在中国的关联贸易商发生的间接费用,调查机关暂决定对该间接费用补充调整。同时,该公司填报了其关联贸易商转售利润,调查机关认为该公司填报的转售利润受关联关系影响而未能反映应实现的利润,因此,调查机关暂决定重新计算其应实现的利润。

初裁后,公司评论意见认为,由于在结构出口价格时,调查机关调整了公司位于中国的关联贸易商所发生的间接费用,因此主张在确定正常价值时也相应扣减其国内关联贸易商发生的间接费用。对此,调查机关认为,在通过中国关联贸易商转售的情况下,扣除该关联贸易商的间接费用、利润等项目是推算该公司出口价格所要求的。公司在提出上述主张时,未提供证据表明公司所主张的内销间接费用影响了价格可比性,同时亦未提出证据说明在确定正常价值时的贸易水平与确定中国关联贸易商转售价格的贸易水平有何不同,据此调查机关决定不接受该公司主张,维持初裁认定。同时,公司还主张调查机关没有披露确定间接费用和利润的基本事实和方法,对此,调查机关认为,在发给公司的初裁后披露中,调查机关已向其充分披露了数据、数据来源和详细计算方法等全部事实,调查机关不接受该主张。

对于被调查产品销售过程发生的运费、回扣、售前仓储费用、进口关税、进口报关费用、售后服务费用等调整项目,经审查,调查机关终裁时维持初裁认定,采信其提交的数据和材料,接受对其调整的主张。

3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司(Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)

该公司答卷称,在通常业务过程中,公司使用一种 8 位的编码去标识汽车的每一型号,公司按照该型号划分填报了答卷。经审查相关利害关系方意见,根据被调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,调查机关决定将被调查产品统一划分为越野车和小轿车两类,不再按公司报告型号做划分。

(1)正常价值

调查机关进一步审查了该公司在美国销售被调查产品的同类产品情况。公司答卷称,调查期内,梅赛德斯—奔驰美国国际公司主要负责产品生产,不直接向市场销售被调查产品的同类产品,而是将生产出的所有产品销售给母公司—戴姆勒股份公司,戴姆勒股份公司再转售给梅赛德斯—奔驰美国有限公司(MBU-SA),然后由梅赛德斯—奔驰美国有限公司销售给美国的经销商或最终用户。梅赛德斯—奔驰美国国际公司和两家关联公司向调查机关提交内销资料。

经进一步审查,调查机关决定以梅赛德斯—奔驰美国有限公司转售给美国经销商或最终用户的价格作为确定正常价值的基础。

经进一步审查,调查期内,该公司国内销售数量占同期向中国出口销售数量的比例超过 5%,符合作为确定正常价值基础的数量要求。

调查期内,该公司通过梅赛德斯—奔驰美国有限公司向美国非关联经销商和一家关联经销商进行国内销售,经进一步审查,公司对关联经销商和非关联经销商的销售价格并无明显差异,能够反映正常市场价格,调查机关决定接受公司主张,没有排除这部分对关联经销商的销售。

调查机关进一步审查了该公司的生产成本和销售、管理及财务费用。调查机关接受了公司提供的生产成本和销售、管理及财务费用数据。

调查机关根据认定的成本数据对内销交易是否存在低于成本销售进行了审查,发现调查期内该公司内销交易低于成本销售的数量比例不超过 20%,根据《反倾销条例》第四条的规定,调查机关按全部内销交易作为确定正常价值的基础。

(2) 出口价格

调查机关审查了该公司在调查期内向中国出口被调查产品情况。与国内销售情况类似,调查期内,梅赛德斯-奔驰美国国际公司将生产的所有产品销售通过母公司—戴姆勒股份公司将产品转售给位于中国境内的关联公司梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司,然后再销售给中国非关联经销商。

经进一步审查,调查机关决定依据《反倾销条例》第五条规定,以梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司转售给中国非关联经销商的价格为基础,通过结构出口价格的方法来确定出口价格。

(3) 调整项目

根据《反倾销条例》第六条规定,为公平合理比较,调查机关对该公司影响价格可比性的调整项目逐一进行了审查。

① 正常价值部分

关于物理特性调整,该公司在原始答卷中虽主张了该项调整,但在调整合计项目中没有按照答卷要求包含该项。初裁时,调查机关据此未对该项目进行审查。初裁后,该公司主张对该项目进行补充调整,申请人也就此提交评论意见,认为不应调整该项目。经进一步审查,调查机关认为,公司未能证明其所主张的物理特性差异是源于内销和出口产品不同、所谓“平均原料成本差异”数据的准确性和可靠性、该物理特性差异如何影响了价格可比性。因此,调查机关决定不接受该项补充调整主张。

关于国内销售中的其他折扣等其他的调整项目,经审查,调查机关决定维持初裁裁定,采信其提交的数据和材料,接受其调整主张。

② 出口价格部分

由于该公司是通过设立在中国的关联贸易商转售被调查产品,经初步审查,调查机关认为,公司未报告在中国的关联贸易商发生的间接费用,调查机关决定对该间接费用补充调整。同时,该公司填报了其关联贸易商转售利润,调查机关认为该公司填报的转售利润受关联关系影响而未能反映应实现的利润,因此,调查机关决定重新计算其应实现的利润。

初裁后,公司评论意见认为,由于在结构出口价格时,调查机关调整了公司位于中国的关联贸易商所发生的间接费用,因此主张在确定正常价值时也相应扣减其国内关联贸易商发生的间接费用。对此,调查机关认为,在通过中国关联贸易商转售的情况下,扣除该关联贸易商的间接费用、利润等项目是推算该公司出口价格所要求的。公司在提出上述主张时,未提供证据表明公司所主张的内销间接费用影响了价格可比性,同时亦未提出证据说明在确定正常价值时的贸易水平与确定中国关联贸易商转售价格的贸易水平有何不同,据此调查机关决定不接受该公司主张,维持初裁认定。同时,公司还主张调查机关没有披露确定间接费用和利润的基本事实和方法,对此,调查机关认为,在发给公司的初裁后披露及终裁前披露中,调查机关已向其充分披露了数据、数据来源和详细计算方法等全部事实,调查机关不接受该主张。

对于内陆运费、售前仓储、出厂装卸费、海关关税、进口报关费、出厂装卸费、国际运费、港口装卸费、包装费用、信用费用、担保费用、广告费用、出口检验费、其他需要调整的项目等,调查机关决定采信其提交的数据和材料,接受对其调整的主张。

4. 宝马美国斯帕坦堡工厂(BMW Manufacturing LLC)及其关联公司

关于型号划分,应诉公司依据发动机排量、外型或配置等不同因素将被调查产品划分为不同型号。经审查相关利害关系方意见,根据被调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,调查机关决定将被调查产品统一划分为越野车和小轿车两类,不再按公司报告型号做划分。根据该标准,宝马公司产品全部划归为越野车。

(1) 正常价值

调查机关进一步审查了该公司在美国的销售情况。

调查期内,该公司美国内销售数量占同期向中国出口销售数量的比例超过5%,符合作为确定正常价值基础的数量要求。调查期内,该公司通过其关联公司转售给非关联分销商,经审查,调查机关认定该转售价格反映了正常贸易过程,因此调查机关决定以该转售交易作为进一步确定正常价值的基础。

调查机关进一步审查了该公司的生产成本和销售、管理及财务费用。调查机关接受了公司提供的生产成本和销售、管理及财务费用数据。

调查机关根据认定的成本数据对转售交易是否存在低于成本销售进行了审查,发现调查期内该公司内销交易低于成本销售的数量比例不超过20%,根据《反倾销条例》第四条的规定,调查机关按全部转售交易作为进一步确定正常价值的基础。

(2)出口价格

调查机关进一步审查了该公司在调查期内向中国出口被调查产品情况。在调查期内,该公司通过设立在中国的关联贸易商向中国非关联客户转售被调查产品,经审查,调查机关决定以中国关联贸易商的转售价格为基础确定出口价格。

(3)调整项目

根据《反倾销条例》第六条规定,为公平合理比较,调查机关对该公司影响价格可比性的调整项目逐一进行了进一步审查。

①正常价值部分

关于该公司所报告的内销交易的调整项目,调查机关初裁时暂采信其提交的数据和材料,暂接受其提出回扣、退款及赔偿、运费、售后服务费等调整的主张。经进一步审查,调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

②出口价格部分

由于该公司是通过设立在中国的关联贸易商转售被调查产品,初裁时,调查机关认为,公司未报告在中国的关联贸易商发生的间接费用,调查机关决定对该间接费用补充调整。同时,该公司填报了其关联贸易商转售利润,调查机关认为该公司填报的转售利润受关联关系影响而未能反映应实现的利润,因此,调查机关决定重新计算其应实现的利润。初裁后,调查机关未收到相关评论意见,调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

对于被调查产品销售过程发生的运费、国际运费、保险、装卸费、回扣、内陆运费、售前仓储费用、内陆保险、进口关税、进口报关费用、售后服务费用、广告费、其他应调整费用(消费税)等调整项目,调查机关初裁时暂采信其提交的数据和材料,暂接受对其调整的主张。初裁后,调查机关未收到相关评论意见,调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司(Honda of America Mfg., Inc., American Honda Motor Co, Inc.)

初裁时,调查机关根据被调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,将被调查产品统一划分为越野车、小轿车两类,不再按各公司报告型号再做划分。初裁后,公司提出评论意见认为:如果直接笼统地将所有汽车分为越野车和小轿车,而不区分型号,可能会导致正常价值与出口价格的不公平比较。调查机关认为,将被调查产品划分为越野车、小轿车两类所依据的是调查产品的功能、用途、消费者认知以及行业标准,而各公司所报告型号的划分是出于各公司经营管理和产品管理的需要,具有各公司自身的特点,将被调查产品统一划分为越野车、小轿车两类正是为了减少各公司在型号划分上的差异,提供公平比较的基础。所以在终裁中,调查机关决定维持初裁中对被调查产品划分的认定。

(1)正常价值

在初裁后的进一步调查中,调查机关重新审查了美国本田制造有限公司(Honda of America Mfg.,

Inc.)及美国本田有限公司(American Honda Motor Co, Inc., 以下称美国本田)在调查期内被调查产品同类产品的国内销售情况。经进一步审查,调查机关认定调查期内该公司国内销售被调查产品的同类产品数量占同期向中国出口销售数量的比例大于5%,符合作为确定正常价值的数量要求。

该公司调查期内在美国境内的销售直接通过美国本田公司销售给非关联分销商。初裁时,调查机关暂以该销售给非关联分销商的价格作为确定正常价值的基础。初裁后,公司未提出异议,经进一步调查,调查机关决定在终裁中维持初裁中确定正常价值基础的认定结论。

初裁时,调查机关暂接受公司所报告的生产成本和销售、管理及财务费用数据。初裁后,公司未提出异议,经进一步调查,调查机关决定在终裁中维持初裁对上述生产成本和销售、管理及财务费用数据的认定结论。

初裁时,调查机关初步对转售交易是否存在低于成本销售进行了审查,发现调查期内该公司内销交易低于成本销售的数量比例不超过20%,暂将全部在美国销售的交易作为确定正常价值的数量基础。初裁后,公司未提出异议,经进一步调查,调查机关决定在终裁中维持初裁对低成本测试结果的认定结论,将全部在美国销售的交易作为确定正常价值的数量基础。

(2)出口价格

调查机关对公司调查期内对中国出口的被调查产品销售进行了进一步审查。该公司调查期内对中国的出口销售均通过其设在中国的关联公司——本田技研工业(中国)投资有限公司进行。根据《反倾销条例》第五条的规定,调查机关决定在终裁中以关联公司销售给中国非关联客户之间的价格作为确定出口价格的基础。

(3)调整项目

调查机关对公司主张正常价值的价格调整部分逐一审查和进一步调查。

①正常价值部分

公司主张对广告费用进行调整。根据公司报告公司的广告费用分为一般性广告费或者针对特定汽车型号的广告费。一般广告旨在提高消费者对公司汽车品牌意识和加强整体品牌形象。特定广告主要通过强调特定汽车型号的风格或特点,推广特定型号。公司在国内销售中分别主张这两种广告费用的调整。

鉴于一般广告只是为了提高公司品牌形象,所针对的并不是特定的被调查产品,所发生的该部分广告费用不属于直接销售费用,不能作为正常价值项目进行调整,因此,在初裁中调查机关对公司一般广告费用调整的主张暂没有接受。初裁后,公司提出评论意见,认为一般广告费用确实属于间接销售费用,但公司在正常价值和出口价格中同时对一般广告费用进行了扣减,所以公司主张对出口价格中的一般广告费用也进行扣减或两边都不进行扣除。经进一步审查,公司确实在出口价格中对一般广告费用已经进行了扣减,调查机关决定终裁中不再对正常价值中的一般广告费用进行调整。

公司主张,公司在国内市场销售被调查产品时履行了比较多的职能,如广告、客户管理与维护、分销等,而对中国出口的销售中并没有承担这些职能。进而主张以公司提交的“表6-5”中在国内和出口中国两个市场上所发生的期间费用差异,对正常价值进行调整。

初裁中,调查机关认为,销售职能的不同并不必然导致销售费用的不同,也不必然影响价格的公平比较。公司所主张的销售职能不同,其实只是销售过程中有区别的销售活动,并不影响公平价格的比较。同时,公司在答卷中明确表示国内销售和对中国出口销售贸易环节没有差别。而且公司直接以“表6-5”中在国内和出口中国两个市场上所发生的期间费用差异,对正常价值进行调整也不符合销售职能不同所引起费用的性质。因此,在初裁中,调查机关暂不接受公司这一调整正常价值的主张。初裁后,公司提出评论意见,认为公司在答卷中明确表示的国内销售和对中国出口销售贸易环节没有差别的陈述是基于公司在美国

市场和在中国市场上销售所面对的最终客户而言的。公司在答卷中主张销售职能差异是基于将正常价值和出口价格调整到出厂价水平所进行的调整,而不是贸易环节差异所进行的调整。调查机关认为,在初裁中暂不接受公司调整正常价值的主张也并不是因为贸易环节调整的问题不予接受,而是因为公司对正常价值调整的方式即简单地直接地以“表6-5”中在国内和出口中国两个市场上所发生的期间费用差异,对正常价值进行调整。至于公司基于在出口价格中已经扣除间接费用进而主张在正常价值中也同样扣除在出口和国内销售两个市场所发生的期间费用的差异,则忽视了公司调查期内对中国的出口销售均通过其设在中国的关联公司进行的基本事实。因此,调查机关决定在终裁中维持初裁时的认定,不接受公司这一调整正常价值的主张。

初裁时,调查机关暂接受了公司其他折扣的主张。经进一步审查,调查机关发现公司所主张的其他折扣的调整包括贸易商奖励、余额结转、Floor Plan 资助、燃油费返还、市场推广补贴和交付前检验费返还,在这些主张的折扣调整中,燃油费返还是按每辆汽车定额进行返还并不符合不同汽车不同油箱的实际,除市场推广补贴和交付前检验费返还属于为经销商销售被调查产品同类产品市场推广和最终将被调查产品同类产品交付用户检验而给予经销商检验费的返还外,其余折扣均是帮助各经销商库存车辆融资以零售价不同比例而给予的资金金额,这部分资金金额并不是销售价格的直接减少,其实质属于经销商为库存车辆的融资,公司在提交调查机关关于倾销幅度计算的说明中也提到这部分折扣是帮助经销商库存车辆融资,同时公司没有提供其一贯执行的销售政策和合同的书面文件,调查机关决定在终裁中不接受除市场推广补贴和交付前检验费返还的其他折扣调整的主张。

在初裁中,调查机关暂接受了其他折扣(市场推广补贴和交付前检验费返)、回扣、内陆运输—工厂至分销仓库、内陆运输—工厂/仓库至客户、售前仓储费、内陆保险费、出厂装卸费等相关费用、信用费用、担保费用、广告费用等项目。初裁后,经进一步审查,调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

②出口价格部分

在初裁中,调查机关暂接受了内陆运输—工厂至分销仓库、内陆运输—工厂/仓库至出口港、出厂装卸费等相关费用、国际运费、国际运输保险、信用费用、担保费用等项目。初裁后,经进一步审查,调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

6. 其他美国公司(All Others)

对于其他美国公司,根据《反倾销条例》第二十一条的规定,调查机关初裁时决定采用已经获得的事实和可获得的最佳信息,对其适用申请书主张的倾销幅度。

初裁后,美国政府评论主张,调查机关初裁时采取不利数据来确定其他美国公司的倾销幅度,调查机关未解释其原因以及任何出口商如何不配合此次调查,并要求对没有明确不配合此次调查的公司适用加权平均税率。

对此,调查机关认为:在立案前后,调查机关已通知申请书上列明的各出口商或生产商,也请美国政府通知各出口商或生产商。立案公告也在商务部网站上可获得。立案后,调查机关设置了登记应诉程序,同时,调查机关也向登记应诉公司发放了调查问卷,调查问卷也可在商务部网站上公开获得。调查机关认为,在调查机关的最大能力范围内,任何出口商均已通过上述程序获得充分配合调查的机会,任何出口商如果愿配合调查均应做出适当回应。对于没有明确回应的任何出口商,调查机关当然可以合理认定其没有配合的意愿,并根据可获得最佳信息来确定其倾销幅度,而不是采用不利信息。综上,调查机关不接受美国政府的主张,维持初裁认定。

初裁后,福特汽车公司在评论中主张,虽然其在调查期内没有出口,但由于配合调查,调查机关应为其确定倾销幅度。经审查,调查机关认为,倾销幅度需根据正常价值与出口价格的比较得出,福特汽车公司在

调查期内没有出口,也就不存在出口价格。因此,该主张没有事实基础和法律依据。调查机关不接受该主张。福特公司在符合条件时,可向调查机关申请新出口商复审以获取单独税率。

(二)价格比较。

根据《反倾销条例》第六条的规定,调查机关对进口产品的出口价格和正常价值,考虑了影响价格的各种可比性因素,按照公平、合理的方式进行了比较。调查机关在当事人提交的证明材料基础上,将应诉公司的正常价值和出口价格在出口国出厂价的基础上予以比较。在计算倾销幅度时,调查机关将加权平均正常价值和加权平均出口价格进行比较,得出倾销幅度。

(三)倾销幅度。

经过计算,各公司的倾销幅度分别为:

1. 通用汽车有限公司 (General Motors LLC)	8.9%
2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	8.8%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	2.7%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	2.0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg., Inc., American Honda Motor Co, Inc.)	4.1%
6. 其他美国公司 (All Others)	21.5%

五、补贴和补贴金额

调查机关分别以10年作为本案中汽车行业一次性补贴利益的调查和分摊期,即对补贴调查期内及之前9年中可能给企业带来利益的财政资助以及任何形式的收入或价格支持展开调查。

调查机关规定,应诉公司及其符合条件的关联公司均应回答问卷。通用汽车有限公司、克莱斯勒集团有限公司代表自身及重组前的克莱斯勒有限公司(如无特指以下合称克莱斯勒公司)、梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦堡工厂及其关联公司、美国本田有限公司及其关联公司和美国福特汽车公司提交补贴答卷。美国政府单独提交答卷。在调查中,调查机关依据获得补贴利益的产品范围分摊补贴项目的利益。

调查机关审查了美国政府和各应诉公司的答卷,对各补贴项目作如下认定:

(一)美国汽车业融资计划项目和美国汽车业重组及资产盘活救助方案。

申请人主张,美国政府推出汽车业融资计划项目和汽车业重组及资产盘活救助方案,向汽车业提供巨额贷款,贷款利率低于同期可比商业贷款利率。申请人认为,该两项目构成了《反补贴条例》第三条项下的补贴,并使美国汽车生产企业获得利益。

美国政府答卷主张上述两个补贴项目均在美国政府颁布实施的汽车业融资计划项下,经调查,调查机关接受美国政府主张,对该两个项目有关补贴的认定,调查机关一并考虑。

1. 财政资助认定

美国政府答卷报告,2008年美国国会通过了《2008年经济稳定紧急法案》,2008年底,美国政府据此制定了“不良资产救助计划”(TARP)。美财政部根据该计划的授权制定了“汽车业融资计划”(AIFP),该计划

目的是救助美国汽车业,由美国财政部负责实施。美国政府在答卷中回答,美财政部将决定依照本计划投资的形式、条款和条件,并逐案审查其是否符合经济稳定紧急法案的相关规定。自2008年12月底至2009年12月21日,美财政部在该项目下支出近760亿美元。

根据《反补贴条例》第三条的规定,出口国(地区)政府以拨款、贷款、资本注入等形式直接提供资金应为财政资助。调查机关认定,美国财政部在该项目下的支出,符合上述规定,应认定为财政资助。

初裁后,美国政府和应诉公司未提出评论意见。调查机关在终裁中维持初裁认定。

2. 专向性认定

根据美国政府答卷,美国财政部制定的汽车业融资计划明确规定,项目目的是挽救美国汽车工业。美国政府法律文件明确表明该融资项目专门针对汽车产业。

在项目具体执行中,美国政府答卷报告,美国财政部在确定资金接受者资格时需要考虑接受者对美国汽车业的生产或融资的重要性。美国政府回答,一些利益相关方请求财政部扩大项目范围,但经过全面分析,财政部决定不扩大项目范围。应诉公司答卷报告,汽车产业融资项目下的贷款的申请者仅限于汽车产业或向经销商或购买汽车的个人提供融资服务的实体。目前,根据美国政府答卷,仅有通用汽车公司、通用汽车金融服务公司、克莱斯勒公司、克莱斯勒金融公司在该项下获得资金支持。以上证据表明,该项目实际受益者仅限于汽车产业中的特定企业。

综上,根据《反补贴条例》第四条的规定,出口国(地区)政府、法律、法规明确确定的某些企业、产业获得的补贴,具有专向性。调查机关认定,美国财政部在该项目下提供的补贴符合上述规定,具有专向性。

初裁后,美国政府和应诉公司未提出评论意见。调查机关在终裁中维持初裁认定。

3. 补贴利益的确定

(1) 克莱斯勒集团有限公司

美国政府和克莱斯勒公司答卷报告,2009年1月2日,美财政部向克莱斯勒有限公司提供了40亿美元的紧急援助贷款。

2009年4月29日,美财政部为克莱斯勒有限公司提供了2.8亿美元的保修担保贷款。

2009年5月5日,美财政部向克莱斯勒有限公司提供了18.9亿美元贷款。

2009年6月10日和12日,美财政部向重组后的克莱斯勒集团有限公司提供B期和C期两种类型总额为45.8亿美元的贷款。

①关于补贴利益的接受者。应诉公司主张,即使美国政府给予重组前公司的贷款构成补贴利益,该利益也没有转移给重组后的公司。

根据美国政府和克莱斯勒公司的答卷,调查机关认为:

第一,克莱斯勒公司破产重组受到美国政府的干预,不属于基于市场原则的正常商业过程。2009年1月2日,美财政部向克莱斯勒公司提供40亿美元紧急贷款,要求公司制定重组计划,并以此作为公司继续获得贷款的必要条件。美国政府答卷回答,2009年3月30日,美国总统的汽车行业特别工作组为克莱斯勒公司制定出一个基本框架,使其实现与菲亚特的合并。在与总统的汽车行业特别工作组商讨后,克莱斯勒公司、菲亚特以及他们的主要股东做出了巨大的让步和牺牲,最终执行一项协议使克莱斯勒公司得以继续生存。为保证重组的顺利进行,2009年4月和5月,美财政部相继提供两笔贷款,担保公司在重组期间销售的汽车能够获得保修的付款保证以及重组期间公司的运营资本和日常开支。重组交易完成后,美国政府为重组后的克莱斯勒集团有限公司提供45.8亿美元的贷款,其中20亿美元用于购买旧克莱斯勒公司主要运营资产,其余贷款用于公司的运营资本及公司日常开支。以上信息表明,美国政府主导了克莱斯勒公司重组过程,该重组不是市场行为,重组前后公司获得的利益无法因重组而切断。

第二,根据政府答卷,政府贷款目的是帮助公司重组,使克莱斯勒公司能够保持其具备独立实体的长期可存续性,使该公司品牌、生产、销售得以存续,而公司品牌、生产、销售正是所获利益的载体。上述贷款虽然提供的时间、条件不同,但目的是一致的,即帮助公司清理以前的大批债务,完成重组。这些贷款都是美国政府前后相继一揽子救助措施中不可分割的一部分。

第三,从结果看,政府通过一系列贷款,使克莱斯勒公司重组得以完成,克莱斯勒有限公司主要经营性资产转移至克莱斯勒集团有限公司,克莱斯勒公司的品牌、生产、销售得以延续经营。如果没有政府的支持和贷款,克莱斯勒有限公司将无法存续下去,不可能产生重组后的克莱斯勒集团有限公司。

第四,美国政府逐笔贷款与公司重组破产的时间接近,重组前的克莱斯勒有限公司获得的利益并未偿还,相反,重组安排印证了受益资产转移至新成立的克莱斯勒集团有限公司。

综上,调查机关认定,克莱斯勒有限公司和重组后的克莱斯勒集团有限公司是政府补贴利益的共同接受者,重组后,克莱斯勒集团有限公司是美国政府补贴措施的最终受益者。

初裁后,美国政府提交评论认为,克莱斯勒的重组是依据美国破产法进行的,该法律适用各行业,不具有专向性,不构成可诉性补贴。克莱斯勒公司提交评论认为,克莱斯勒重组是依据美国破产法进行的,属于公平市场行为,政府提供给克莱斯勒有限公司的补贴利益没有传导给重组后的克莱斯勒集团有限公司。此外,调查机关对克莱斯勒集团有限公司计算的补贴率不应包括美政府提供给克莱斯勒有限公司的补贴利益。

经进一步调查,调查机关认为:

第一,美国政府和克莱斯勒公司在初裁后的评论中对其主张未提供新的证据支持。

第二,在初裁及前面论述中,调查机关从重组的主导者、补贴目的、专向性、补贴结果以及补贴给予时间、补贴未被偿还等多个事实,充分论证克莱斯勒有限公司和重组后的克莱斯勒集团有限公司是政府补贴利益的共同接受者。调查机关重申,克莱斯勒公司破产重组受到美国政府的干预,不属于基于市场原则的正常商业过程。

第三,克莱斯勒公司的品牌、生产、销售是其所获利益的载体,而这些载体通过重组转移至重组后的克莱斯勒集团有限公司。重组后的克莱斯勒集团有限公司是美国政府补贴措施全部利益的最终承担者。

综上,调查机关在终裁中维持初裁认定。

②克莱斯勒公司主张,4月29日保修担保贷款并未实际使用,因为克莱斯勒公司从未在重组过程中发生不支付保修索赔的情况。此外,该笔贷款是通过克莱斯勒控股公司注入克莱斯勒保修SPV公司,即便中国政府认定在调查期内该贷款构成了利益,相关利益也没有转移给克莱斯勒有限公司或克莱斯勒集团有限公司。

根据美国政府和克莱斯勒公司答卷,调查机关注意到以下事实:

第一,克莱斯勒有限公司与克莱斯勒金融公司均为克莱斯勒控股公司控制,克莱斯勒保修SPV公司为克莱斯勒金融公司设立的子公司。克莱斯勒控股公司、克莱斯勒有限公司、克莱斯勒金融公司、克莱斯勒保修SPV相互之间存在关联关系。

第二,该笔贷款是美财政部首先拨付给克莱斯勒控股,然后由克莱斯勒控股注入克莱斯勒保修SPV。2009年6月10日,重组后的克莱斯勒集团有限公司继承该笔贷款并于2009年7月10日还款付息。

第三,克莱斯勒答卷报告,该笔贷款目的是担保克莱斯勒有限公司在重组期间销售的汽车能够获得保修的付款保证,且所有对该资金及其他款项的分配均应得到贷款人的书面同意。

根据以上事实,调查机关认定:

第一,关于保修担保贷款是否实际使用,调查机关认为,政府贷款不是向消费者提供保修索赔的资金,而是保障克莱斯勒公司在重组期间销售的汽车具备保修索赔的能力。政府拨付贷款至收回贷款期间,保修

担保的功能已经完成,贷款的实际作用已经发挥,在此期间公司销售的汽车包括被调查产品均获得了贷款补贴的利益。

第二,从贷款目的和作用上看,获得保修的付款保证是克莱斯勒产品能够正常销售的必要前提,美政府贷款给克莱斯勒保修 SPV 的目的是救助克莱斯勒有限公司,帮助其产品重组期间顺利销售。因此,克莱斯勒有限公司是该笔款项的实际受益者。

第三,2009年6月10日,克莱斯勒公司进行了重组,重组后的克莱斯勒集团有限公司继承了该笔款项,其销售的产品包括被调查产品受益。因此,该公司成为利益最终受益者。

初裁后,美国政府和克莱斯勒公司对此没有提出评论意见。调查机关在终裁中维持初裁认定。

③关于正常商业条件下的可比长期贷款利率。克莱斯勒公司主张,美国政府在贷款时运用了商业原则,不存在补贴利益。由于美国政府答卷中没有提供有关其利率市场状况的信息,克莱斯勒公司也没有提交详实的证据材料。调查机关据此向美国政府和克莱斯勒公司发放补充问卷,要求其提供相关证明材料。美国政府在补充答卷中提交了美国联邦储备委员会使用的利率,但均为穆迪评级 AAA 和 BAA 级别公司的利率,考虑到当时克莱斯勒公司的评级已被降至 D 级,调查机关认为,美国政府提供的利率不属于可比商业贷款利率。克莱斯勒公司在补充答卷中提交了 2007 年商业贷款合同。调查机关认为,2007 年与 2009 年美国信贷市场情况和公司状况存在较大差异,相互之间不具有可比性。综上,美政府和应诉公司均未按调查机关的要求提供正常商业条件下的可比长期贷款利率。

根据美国政府和克莱斯勒公司的答卷,调查机关注意到以下事实:

第一,汽车融资计划是根据“不良资产救助计划”而制定的,目的是救助美国汽车产业。财政部在确定资助对象时考虑的因素中包括,该资助对象经营中断对实体经济和信贷市场造成的影响及该资助对象从其他来源获得资本和流动性的能力及可能性。因此,调查机关从项目设定的目的和条件判定,该项目下申请贷款的企业应为经营困难、陷入信贷危机、需要政府救助的企业。

第二,调查机关注意到了贷款出台的背景,当时克莱斯勒公司在日益恶化的信贷市场无法生存下去,正如 2009 年 2 月 17 日克莱斯勒有限公司总裁至美财政部信函中陈述:“美财政部的资金对于克莱斯勒在日益恶化的信贷市场中生存下去起到了至关重要的作用”。可见,在调查期内,克莱斯勒公司无法在正常的商业贷款条件下获得贷款。

第三,2009 年 6 月 10 日,克莱斯勒重组完成后,美国政府及克莱斯勒公司均未能提供克莱斯勒集团有限公司可供参考的信贷评级。调查机关发现,重组后的克莱斯勒在短期内信贷状况和经营状况并没有发生根本性的变化。克莱斯勒公司补充问卷回答:“克莱斯勒集团有限公司仅在调查期最后三个月内存续,在此期间,没有从政府以外的金融机构获得过贷款。”此外,重组后的克莱斯勒集团有限公司仍然需要政府提供巨额贷款的事实也说明当时公司的经营和信贷状况短期内没有发生实质性改变。

第四,根据克莱斯勒公司答卷,2009 年 1 月 1 日穆迪评级机构给予克莱斯勒有限公司的评级为 C 级,2009 年 4 月 29 日下调至 D 级。

上述事实表明,在调查期内,重组前后的克莱斯勒公司的经营和财务状况无法在正常商业贷款条件下获得贷款。2011 年 3 月 11 日,申请人提交评论意见,认为调查机关可参考贷款的具体期限、美国公开报告中信用良好及信用不佳公司的历史违约概率,并考虑风险报酬等因素,核算出该公司适用的正常商业条件下的长期贷款利率。经审查,调查机关决定在初裁中采纳申请人的主张。

初裁后,美国政府提交评论认为,调查机关没有详细解释采用申请人主张的理由。克莱斯勒公司提交评论认为,重组后的克莱斯勒集团有限公司不应与重组前的克莱斯勒有限公司适用相同的正常商业条件下的长期贷款利率。

经进一步调查,调查机关认定:

第一,美国政府和应诉公司在初裁后的评论中对其主张未提供新的证据支持。

第二,调查机关上述论述所确定的事实已对采纳申请人的主张进行了详细的解释与说明,美国政府的评论没有事实依据。

第三,在前面论述中,调查机关从时间因素、公司需要继续得到政府贷款支持、公司无法获得商业贷款等事实充分论证当时重组后的克莱斯勒集团有限公司的经营和信贷状况,并根据这个事实认定其适用的正常商业条件下的长期贷款利率。

综上,调查机关在终裁中维持初裁认定。

④关于正常商业条件下的短期贷款利率。由于美国政府及应诉公司均未提供可信的证据材料,调查机关暂依据美国联邦储备委员会公布的公司短期债的利率确定该公司适用的正常商业条件下的短期贷款利率。

初裁后,美国政府和克莱斯勒公司对此没有提出评论意见。调查机关在终裁中维持初裁认定。

⑤关于第三笔贷款的认定。由于克莱斯勒公司在贷款到期日未支付本金及利息,在调查期内,公司无偿得到了该笔贷款,且未提出任何证据表明如何偿还该笔贷款。美国政府也未提出足够证据证明能够收回该笔贷款。因此,在初裁中,调查机关暂将该笔贷款及应付的利息视为赠款,并据此进行了分摊,计算出公司在调查期内获得的补贴利益。

初裁后,克莱斯勒公司提交评论认为,该笔贷款的合同条款明确表明需要还款,不能认定为赠款。即使调查机关认定为赠款,该笔赠款的利益金额不应包含利息。终裁前,美国政府提交评论认为,不应将该笔贷款看作赠款,请调查机关在终裁中重新考虑对该笔贷款的认定。

经进一步调查,调查机关认定:

第一,公司评论意见并未提供证据证明该公司能够偿还该笔贷款,美国政府也未提供证据证明其试图且能够收回该笔贷款。因此,调查机关在终裁中维持初裁认定。

第二,公司主张如调查机关认定为赠款,该笔赠款的利益金额不应包含利息。调查机关认为公司主张具有合理性,在终裁中,接受公司该主张。

⑥关于第四笔贷款。克莱斯勒公司主张作为贷款的对价,政府持有公司9.9%的股权,调查机关据此向美国政府及克莱斯勒公司发放补充问卷。政府补充答卷回答,该笔贷款并非政府获得克莱斯勒集团有限公司股权的对价,由于克莱斯勒集团有限公司的股票并非公开交易,财政部没有对其股价单独估价。据此,调查机关初裁中对克莱斯勒公司主张不予采纳。

初裁后,美国政府提交评论认为,美国政府在补充答卷中由于误解对此问题填报错误,政府持有的股权作为对价换取了重组后的克莱斯勒集团有限公司的贷款。克莱斯勒公司提出评论认为,请调查机关重新考虑并接受其主张。

经进一步调查,调查机关认为:

第一,调查机关的补充问卷是根据美国政府答卷报告中的数据表格提出的,问题是明确和清晰的,不应发生理解错误。美国政府前后主张不一致。尽管如此,美国政府两次主张均没有否认美财政部没有对股价单独估价这一事实。

第二,克莱斯勒公司虽然提供了政府持有股价的内部估价,但不是公开的市场价格,也没有经独立第三方审计。调查机关认为,公司的内部估价没有证明力,调查机关不予采信。

因此,调查机关在终裁中维持初裁认定。

此外,初裁后,公司提交评论认为,调查机关没有披露确定补贴利益的基本事实和方法。调查机关认为,在发给公司的初裁披露中,调查机关已向其充分披露了数据、数据来源和详细计算方法等全部事实。调

查机关履行了法定披露义务。

综上,根据《反补贴条例》有关规定,在终裁中,调查机关计算了克莱斯勒公司获得的补贴利益,并按照公司所报调查期的销售收入总额进行分摊,计算出该公司从价补贴率为6.2%。

(2)通用汽车有限公司

公司答卷显示,在调查期内的前10个月,重组前的通用汽车公司(General Motors Corporation)是生产和销售被调查产品的实体。2009年7月,通用汽车公司经过重组将其大部分资产出售给重组后的通用汽车有限公司(General Motors LLC)。

美国政府和通用汽车有限公司答卷报告,2008年12月31日,美财政部与重组前的通用汽车公司签署了一项贷款协议并提供了134亿美元的紧急援助贷款。该笔贷款用于该公司的重组和运营,并要求公司制定重组计划以作为继续获得贷款的必要条件。

2009年4月22日、5月20日和5月27日,为保证重组的顺利进行,美财政部通过修订贷款协议的方式向重组前的通用公司分别追加提供了20亿美元、40亿美元和3.6亿美元的融资,使得该笔贷款总金额达到197.6亿美元。

2009年6月3日,在通用公司进入破产重组程序后,为继续经营并完成重组,该公司与美国政府又签署一项总额为333亿美元的贷款协议,其中美财政部出资301亿美元。

2009年7月10日,在重组后的通用汽车有限公司成立当天,美国政府与该公司签署一笔总额为70.7亿美元的贷款协议。由于该公司在签署当天即偿还3.6亿美元,因此实际贷款金额为67.1亿美元。

①关于补贴利益的接受者。公司主张,重组前通用公司获得的补贴利益没有转移给重组后的通用公司。

经审查,调查机关认为:

第一,通用公司的破产重组程序受到美国政府的影响,不是基于市场原则的正常商业过程。2008年12月31日,美财政部与重组前通用签署一项贷款协议,要求公司制定重组计划,并以此作为公司继续获得贷款的必要条件。此外,美财政部于2009年4月至5月在该协议下又追加提供三笔总额为63.6亿美元的贷款,以保证重组的顺利进行。2009年6月,美国政府再次提供一笔总额为333亿美元的贷款。以上事实表明,美国政府影响并主导了通用汽车有限公司的重组过程,该重组不是市场行为,重组前后公司获得的利益无法因重组而切断。

第二,根据美国政府答卷,政府贷款目的是帮助公司完成重组。虽然上述两项贷款协议的签署时间和条件有所不同,但政府给予贷款的目的一致且明确的,即帮助公司清理以前的大批债务,完成重组,使该公司的品牌、生产和销售得以存续,而公司品牌、生产、销售正是所获利益的载体。

第三,从结果看,政府通过给予通用公司大量资金支持,帮助公司将主要经营性资产转移至重组后的通用公司。在当时的市场环境下,如果没有政府的贷款支持,通用公司将无法存续,也就不可能产生重组后的新公司。政府答卷显示,如果没有政府融资,通用公司将无法解决高额的剩余债务,这也是美国政府先后投入总额约500亿美元贷款的主要原因。美国政府承认,单靠通用公司的力量是不可能完成重组的,实施重组计划需要大量资金,而如此庞大的资金只有政府能够承担得起。

第四,美国政府提供贷款的时间与公司重组破产的时间接近,且通用公司完成重组以后,并未归还与美国政府所签署的两项贷款协议项下的本金与利息,而是将其中约420亿美元转为美国政府在重组后通用的持股,约67亿美元转为美国政府与重组后通用的贷款,剩余款项留在通用汽车公司作为破产管理费用。因此,重组安排印证通用汽车有限公司实质性地继承重组前通用的所有资产并承担相应的负债和义务。

综上,调查机关初裁认定,重组前的通用汽车公司和重组后的通用汽车有限公司是政府补贴利益的共

同接受者。重组后,通用汽车有限公司是美国政府补贴措施的最终受益者。

初裁后,美国政府提交评论认为,通用的重组是依据美国破产法进行的,该法律适用各行业,不具有专向性,不构成可诉性补贴。

经进一步调查,调查机关认为:

第一,美国政府在初裁后的评论中对其主张未提供新的证据支持。

第二,在初裁及以上论述中,调查机关从重组的主导者、补贴目的、专向性、补贴结果以及补贴给予时间、补贴未被偿还等多个事实,充分论证重组前后的通用是政府补贴利益的共同接受者。调查机关重申,通用公司破产重组受到美国政府的干预,不属于基于市场原则的正常商业过程。通用公司的品牌、生产、销售是其所获利益的载体,而这些载体通过重组转移至重组后的通用公司。重组后的通用公司是美国政府补贴措施全部利益的最终承担者

综上,调查机关在终裁中维持初裁认定。

②关于正常商业条件下的可比长期贷款利率。美国政府和通用公司均主张,通用公司在与美国政府签署贷款协议时是依据商业原则和当时的利率市场状况信息确定贷款利率。调查机关向美国政府和通用公司发放补充问卷,要求其提供相关证明材料。美国政府和通用公司在补充答卷中均未按调查机关的要求提供可比长期贷款利率。

调查机关注意到以下事实:

第一,汽车融资计划是根据“不良资产救助计划”而制定的,目的是救助陷入危机的汽车产业。财政部在确定资助对象时考虑的因素中包括,该资助对象经营中断对实体经济和信贷市场造成的影响及该资助对象从其他来源获得资本和流动性的能力及可能性。因此,调查机关从项目设定的目的和条件判定,该项目下申请贷款的企业应为经营困难、陷入信贷危机、需要政府救助的企业。

第二,调查机关注意到了贷款出台的背景。如前所述,考虑到当时的信贷市场环境以及通用公司重组所需要的巨额资金,美财政部的贷款对通用公司的生存和重组发挥了无法替代的作用。

第三,调查机关发现,2009年7月,重组后的通用公司短期内的经营、财务和信贷状况并没有发生了根本性的变化。此外,重组后的通用公司仍然需要政府提供巨额贷款的事实也说明了当时公司的经营和财务状况短期内没有发生实质性改变。

第四,2008年12月,标准普尔评级机构给予重组前的通用公司评级为CC级,2009年6月下调至D级。在调查期内,重组后的通用公司没有评级记录。

上述事实表明,在调查期内,重组前后的通用公司的经营和财务状况无法在正常商业贷款条件下获得贷款。2011年3月11日,申请人提交评论意见,认为调查机关可参考贷款的具体期限、美国公开报告中信用良好及信用不佳公司的历史违约概率,并考虑风险报酬等因素,核算出该公司适用的正常商业条件下的长期贷款利率。经审查,调查机关决定在初裁中采纳申请人的主张。

初裁后,美国政府提交评论认为,调查机关没有详细解释采用申请人主张的理由和重组后通用公司财务和运营状况没有发生实质性变化的理由。

经进一步调查,调查机关认定:

第一,美国政府和应诉公司在初裁后的评论中对其主张未提供新的证据支持。

第二,调查机关上述论述所确定的事实已对采纳申请人的主张进行了详细的解释与说明,美国政府的评论没有事实依据。

第三,在前面论述中,调查机关从时间因素、公司需要继续得到政府贷款支持等事实充分论证当时重组后的通用公司的经营和信贷状况,并根据这个事实认定其适用的正常商业条件下的长期贷款利率。美国政

府的评论没有事实依据。

综上,调查机关在终裁中维持初裁认定。

③关于确定政府贷款的补贴利益。美国政府与重组前的通用于2008年12月31日签署的贷款协议约定的贷款期限为3年,贷款利率为“LIBOR+3%”。美财政部在该贷款协议项下分四次向该公司提供融资。同时,根据政府答卷报告,该公司在该协议项下实际支付利息金额约为1.34亿美元。调查机关根据该公司接受每笔资金的实际时间,计算贷款的实际受益天数,并根据核算的正常商业长期贷款利率与实际执行贷款利率之差和实际受益天数,计算出重组前通用公司从政府贷款中所获得的补贴受益金额。

美国政府与重组后的通用公司于2009年7月10日签署的贷款协议约定的贷款期限为6年,贷款利率为“LIBOR(不低于2%)+5%”。同时,根据公司补充答卷报告,实际执行的贷款利率为7%。调查期内,公司在该贷款项下的受益期限为2009年7月10日至8月31日,共计52天。调查机关根据核算的正常商业长期贷款利率与实际执行贷款利率之差和实际受益天数,计算出重组后通用公司从政府贷款中所获得的补贴受益金额。

④关于确定政府持股的补贴利益。如上所述,在重组完成以后,通用公司与美财政部签署的两项贷款协议中的约420亿美元转为美财政部在该公司中的持股,包括3.04亿股普通股和0.84亿股优先股。

调查机关经审查政府答卷和通用公司答卷及补充答卷后认为,由于重组后通用在调查期内未公开发行其普通股股票,因此无法确定其在正常商业环境中私营投资者的投资价格。调查机关依据公司答卷中报告的优先股股票清算价格(25美元)估算美国政府在重组后通用的持股价格,该价格与美国政府的贷款权益之差视为政府授予该公司的利益。依据分摊期限,调查机关计算出该公司在调查期内通过政府贷款转为持股所获得的补贴金额。

初裁后,该公司提交评论认为,对美国政府的某些贷款,调查机关既计算了贷款补贴又计算了债转股受益,存在重复计算的问题。经进一步调查,调查机关认为,这些贷款在债转股前为贷款性质,按贷款时间计算受益;在债转股时是按贷款本金计算债转股的受益,受益项目性质不同、时间不存在重叠,全部受益额为两者合计,并不存在重复计算的问题。据此,调查机关不接受公司主张,维持初裁认定。

初裁后,该公司提交评论认为,在计算债转股受益时,应当根据其股权注资时的股权价值来确定美国政府持股的市场价值。经进一步调查,调查机关发现其主张的股权价值记录在财务报表中,该财务报表是由公司内部编制,不含独立第三方审查及审查意见,无法据此判断该股权价值的公允性。而初裁中采用的优先股价格,有明确价格,并且记录在美国政府答卷中,具有客观性。因此,调查机关决定不接受公司主张,维持初裁的认定。

初裁后,该公司提交评论认为,该公司的受益额不应仅分摊给该公司在美国生产的产品,而应当分摊给该公司在全球各地生产的产品。对此,调查机关认为,美国政府的补贴目的在于救助美国汽车产业,而不是其他国家汽车产业。此次反补贴调查仅针对美国政府提供的补贴进行调查,也无任何证据表明美国政府的补贴传递给了受益公司在美国之外的关联公司。因此,调查机关决定不接受公司主张,维持初裁的认定。

终裁前,美国政府提交评论认为,通用汽车的破产符合美国的破产法,交易符合商业对价,通用汽车的债转股交易没有传递任何利益,调查机关没有就美国政府债转股行为不符合私人通常投资活动给予解释分析。对此,调查机关重申,通用公司的破产重组程序受到美国政府的影响,不是基于市场原则的正常商业过程。如前所述,美国政府的债转股本身是一个救助行为,而不是一个通常的商业投资行为。美国政府在评论中也没有提供新的证据证明其主张。因此,调查机关决定不接受美国政府的主张,维持初裁的认定。

综上,根据《反补贴条例》有关规定,调查机关终裁时根据政府持股的补贴利益和政府贷款的补贴利益计算通用公司在该项目项下获得的补贴利益金额,依据公司报告的调查期内销售收入总额进行分摊,计算

初裁从价补贴率为 12.9%。

(3)梅赛德斯—奔驰美国国际公司、宝马美国斯帕坦堡工厂、美国本田制造有限公司及美国本田有限公司、福特汽车公司。经审查,调查机关发现调查期内,上述公司未自该补贴项目中受益,因此上述公司从价补贴率为 0%。

(4)其他美国公司(All Others)

对于其他公司,根据《反补贴条例》第二十一条的规定,调查机关决定采用可获得的事实,对其适用通用公司的从价补贴率。初裁后,美国政府对其他公司从价补贴率问题提交相应评论,调查机关已在前面倾销部分的论述中对此作出回应,在此不再重复论述。调查机关决定在终裁中维持初裁认定。

各公司从价补贴率分别为:

1. 通用汽车有限公司 (General Motors LLC)	12.9%
2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	6.2%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	0%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg., Inc., American Honda Motor Co, Inc.)	0%
6. 福特汽车公司 (Ford Motor Company)	0%
7. 其他美国公司 (All Others)	12.9%

(二)其他补贴项目。

对于立案公告中列明的其他补贴项目,调查机关决定在本案中不做认定。

六、产业损害和损害程度

(一)被调查产品进口数量及所占国内市场份额。

1. 被调查产品进口数量

根据中华人民共和国海关统计数据,2006年、2007年、2008年和2009年1—9月,被调查产品进口数量分别为21046辆、32694辆、37159辆和28346辆。2007年比2006年增长55.35%,2008年比2007年增长13.66%,2009年1—9月比上年同期增长20.12%。调查期内,被调查产品进口量呈逐年增长趋势。

2. 被调查产品占中国国内市场份额

调查证据显示,2006年、2007年、2008年和2009年1—9月,被调查产品占中国国内市场份额分别为9.97%、10.72%、10.74%和13.49%。2007年比2006年增加0.75个百分点,2008年比2007年增加0.02个百分点,2009年1—9月比上年同期增加4.69个百分点。调查期内,被调查产品占中国国内市场份额持续上升,且调查期末上升幅度显著增加。

(二)被调查产品进口价格及其对中国国内同类产品价格的影响。

1. 被调查产品进口价格

调查证据显示,2006年、2007年、2008年和2009年1—9月,被调查产品进口人民币价格分别为

315467.03 元/辆、288749.33 元/辆、403088.78 元/辆和 411382.20 元/辆。2007 年比 2006 年下降 8.47%，2008 年比 2007 年上涨 39.60%，2009 年 1—9 月比上年同期下降 3.17%。

2. 中国国内同类产品价格

调查证据显示，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品加权平均销售价格分别为 280595.82 元/辆、311698.48 元/辆、364122.43 元/辆和 315535.34 元/辆。2007 年比 2006 年上涨 11.08%，2008 年比 2007 年上涨 16.82%，2009 年 1—9 月比上年同期下降 10.13%。

3. 被调查产品价格对中国国内同类产品价格的影响

如上所述，调查期内，被调查产品价格与国内同类产品价格变化趋势基本一致，2006 年至 2008 年总体上涨，2009 年 1—9 月下降。调查证据显示，2009 年 1—9 月，被调查产品进口价格同比下跌 3.17%，致使同期中国国内同类产品价格同比下跌 10.13%，可见，被调查产品进口价格压低了国内同类产品价格。

综上所述，调查证据显示，调查期内，被调查产品进口数量持续增长，占中国国内市场份额持续增加。尤其在调查期末被调查产品所占市场份额大幅增加，同时价格下跌，压低了国内同类产品的价格，影响了国内产业的盈利能力。

(三)国内产业相关经济因素和指标的评估。

根据《反倾销条例》第八条、《反补贴条例》第八条、《反倾销产业损害调查规定》第七条和《反补贴产业损害调查规定》第七条的规定，调查机关对中国国内产业的相关经济因素和指标进行了调查，调查证据显示：

1. 表观消费量

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品的表观消费量分别为 211072 辆、305080 辆、345932 辆和 210145 辆。2007 年比 2006 年增长 44.54%，2008 年比 2007 年增长 13.39%，2009 年 1—9 月比上年同期减少 21.65%。

2. 产能

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品产能分别为 110608 辆、114608 辆、119520 辆和 121579 辆。2007 年比 2006 年增长 3.62%，2008 年比 2007 年增长 4.29%，2009 年 1—9 月比上年同期增长 16.34%。

3. 产量

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品产量分别为 39765 辆、33487 辆、32265 辆和 30571 辆。2007 年比 2006 年下降 15.79%，2008 年比 2007 年下降 3.65%，2009 年 1—9 月比上年同期增长 12.63%。

4. 销售量

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品销售数量分别为 39458 辆、32098 辆、33181 辆和 30796 辆。2007 年比 2006 年下降 18.65%，2008 年比 2007 年增长 3.37%，2009 年 1—9 月比上年同期增长 13.14%。

5. 市场份额

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品市场份额分别为 18.69%、10.52%、9.59%和 14.65%。2007 年比 2006 年减少 8.17 个百分点，2008 年比 2007 年减少 0.93 个百分点，2009 年 1—9 月比上年同期有所回升，增加了 4.51 个百分点。

6. 销售价格

调查期内，2006 年、2007 年、2008 年和 2009 年 1—9 月，中国国内同类产品加权平均销售价格分别为 280595.82 元/辆、311698.48 元/辆、364122.43 元/辆和 315535.34 元/辆。2007 年比 2006 年上涨

11.08%，2008年比2007年上涨16.82%，2009年1—9月比上年同期下降10.13%。

7. 销售收入

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品销售收入分别为110.72亿元、100.05亿元、120.82亿元和97.17亿元。2007年比2006年减少9.64%，2008年比2007年增长20.76%，2009年1—9月比上年同期增长1.68%。

8. 税前利润

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品税前利润分别为8.30亿元、11.34亿元、17.21亿元和10.30亿元。2007年比2006年增长36.62%，2008年比2007年增长51.79%，2009年1—9月比上年同期减少32.39%。

9. 投资收益率

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品投资收益率分别为12.99%、10.80%、14.40%和8.28%。2007年比2006年减少2.19个百分点，2008年比2007年增加3.60个百分点，2009年1—9月比上年同期减少7.78个百分点。

10. 开工率

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品开工率分别为35.95%、29.22%、27.00%和25.15%。2007年比2006年下降6.73个百分点，2008年比2007年下降2.22个百分点，2009年1—9月比上年同期下降0.83个百分点。

11. 就业人数

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品就业人数分别为10143人、9110人、11063人和17857人。2007年比2006年减少10.19%，2008年比2007年增加21.44%，2009年1—9月比上年同期增加了68.71%。

12. 人均工资

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品人均工资分别为44664元/人、48215元/人、56028元/人和45805元/人。2007年比2006年增长7.95%，2008年比2007年增长16.20%，2009年1—9月比上年同期增长17.38%。

13. 劳动生产率

调查期内，2006年、2007年、2008年和2009年1—9月，中国国内同类产品劳动生产率分别为3.92辆/人、3.68辆/人、2.92辆/人和1.71辆/人。2007年比2006年下降6.24%，2008年比2007年下降20.66%，2009年1—9月比上年同期下降33.24%。

14. 期末库存

国内产业在其提交的国内生产者调查问卷答卷中认为，由于中国国内同类产品采取以销定产的销售模式，国内生产企业的期末库存绝大部分为零。同时，由于中国国内同类产品生产者和销售者分离，国内生产企业并不掌握其销售公司的库存数据，因此期末库存指标在本案中对于评估中国国内产业是否受到损害不具有实际意义。经调查，调查机关接受了国内产业上述主张。

15. 经营活动现金净流量

调查证据显示，国内产业并未单独针对同类产品记录现金流量，按照调查问卷规定的方法分摊现金流量无法反映国内产业的真实经营状况。因此调查机关认定，本案中对现金净流量分析没有实际意义。

16. 投融资能力

调查证据显示，调查期内，部分国内生产者的投资计划和新建项目被迫搁置、延缓或取消。

(四)国内产业受到实质损害。

上述调查证据显示,调查期内,2006年到2008年,中国排气量在2.5升以上的小轿车和越野车表观消费量持续增长,为国内产业的发展创造了条件,国内产业保持了产能的稳定增长,国内同类产品销售价格也稳步提高,国内产业销售收入、税前利润、投资收益率总体增长,就业人数、人均年工资也实现了同步增长。2009年1—9月,虽然国内市场表观消费量有所下降,国内产业通过不断提高生产经营水平和产品竞争力,仍然保持了产量、销量的增长,市场份额也有所上升。但由于国内同类产品销售价格下降,国内产业销售收入的增长幅度大幅下滑,产品税前利润、投资收益率大幅下降,国内产业盈利能力受到严重影响,部分国内生产者的投资计划和新建项目被迫搁置、延缓或取消。综上,调查机关认定国内产业受到实质损害。

(五)被调查产品出口国的生产能力、出口能力及对国内产业可能产生的进一步影响。

美国是全球主要的汽车生产国之一,调查证据显示,调查期内美国被调查产品的生产能力大,被调查产品出口占其总销量比例较高,对中国出口数量持续增长,占其出口总量比例逐年增长。可见,被调查国家生产能力大,出口能力强,中国汽车市场发展迅速,需求旺盛,是其重要的出口目标,调查期内被调查产品对中国的出口数量持续增长,对中国出口占其出口总量比例上升明显。调查机关认定,被调查国家具有向中国进一步出口被调查产品的可能性。

七、因果关系

(一)受到补贴支持和以倾销价格进口的被调查产品造成了国内产业的实质损害。

调查证据显示,美国是中国排气量在2.5升以上的小汽车和越野车的主要进口来源之一,调查期内,被调查产品在中国总进口量中占比较高,进口数量持续增长,所占中国国内市场份额持续上升,其价格变化对中国国内同类产品的价格具有重要影响。

2009年1—9月,与自其他国家(地区)进口大幅下降32.63%相反,被调查产品进口数量大幅增加20.12%,占中国国内市场份额上升4.69个百分点,同时进口价格下跌3.17%。被调查产品的进口价格压低了国内同类产品价格,致使同期国内同类产品价格下跌10.13%。

2009年1—9月,虽然国内产业通过不断提高生产经营水平和产品竞争力,克服了国内市场表观消费量下降的影响,保持了产量、销量的增长,市场份额也有所上升。但由于受被调查产品进口数量增加、进口价格下降的影响,国内同类产品销售价格下降,国内产业销售收入的增长幅度大幅下滑,产品税前利润、投资收益率大幅下降,国内产业盈利能力受到严重影响,部分国内生产者的投资计划和新建项目被迫搁置、延缓或取消。国内产业受到实质损害。

(二)其他因素分析。

调查机关对可能使国内产业受到损害的其他已知因素进行了调查。

1. 其他国家(地区)进口产品情况。

除被调查国家外,调查期内,向中国出口排气量在2.5升以上小轿车和越野车产品的国家(地区)还有欧盟、韩国、日本等。

根据中华人民共和国海关统计数据,调查期内,其他国家(地区)对中国出口数量及占中国国内市场份额均呈现先增后降趋势,而被调查产品对中国出口数量及占中国国内市场份额则呈现持续增长趋势,尤其是2009年1—9月,被调查产品对中国出口数量大幅增加20.12%,在中国总进口量中占比及占中国国内市场份额上升,而同期其他国家(地区)对中国出口数量大幅减少32.63%,在中国总进口量中占比及占中国国内市场份额下降。自其他国家(地区)的进口不影响本案的因果关系认定。

2. 市场需求、消费模式的变化和替代产品情况。

调查证据显示,调查期内我国2.5升以上小轿车和越野车市场需求总体呈增长趋势,表观消费量2007

年比 2006 年增长 44.54%，2008 年比 2007 年增长 13.39%，虽然 2009 年 1—9 月份同比下降 21.65%，但 9 个月的表现消费量已接近 2006 年全年水平。而且，2009 年 1—9 月国内产业产量和销量均实现了增长，表现消费量变化并没有对国内产业造成不利影响。综上，调查机关没有发现市场需求变化、消费模式变化和出现其他替代产品而导致国内产业受到损害的情况。

3. 国内产业生产经营管理和技术进步情况。

国内产业生产工艺与被调查产品生产者基本相同。国内产业生产的同类产品与被调查产品在产品质量等方面基本相同，客户群体也基本相同，部分客户相互重合。调查显示，国内产业无论是在生产工艺、技术装备、产品质量，还是生产经营管理上都具备良好的市场竞争能力，不存在生产工艺及技术落后和管理不善对国内产业造成负面影响的情况。

4. 商业流通渠道和贸易政策。

随着改革开放的进一步深入以及市场经济体制的不断完善，目前国内产业同类产品实行市场化的价格机制，生产经营受市场规律调节。国内产业同类产品的销售渠道、销售区域与被调查产品基本相同，在商业流通和贸易政策方面没有发现存在其他阻碍国内同类产品销售或造成国内产业损害的因素。国内外正当的竞争也没有对国内产业造成损害。

5. 国内同类产品出口情况。

调查数据显示，调查期内国内产业同类产品出口数量占总销售量的比例小，没有证据显示国内同类产品的出口对国内产业造成损害。

6. 不可抗力情况。

调查期内，没有发现不可抗力事件对国内产业的正常生产经营造成意外影响。

综上所述，受到补贴支持和以倾销价格进口的被调查产品造成了国内产业的实质损害。上述可能使国内产业受到损害的其他有关因素的调查表明，这些因素未影响本案的因果关系认定。

(三) 产业损害调查中的其他问题。

1. 信息披露、评论时限等程序正当性问题

(1) 美方初裁评论意见中，美国政府提出申请人于 2011 年 3 月 21 日向调查机关提供了关于排气量 2.5 升以上的轿车和越野车的数据和信息，但没有提供进一步的解释或细节。在对新提交的、与申请人提出的产品范围调整相关的国内产业信息做出初步裁定之前，美国政府或相应的美国企业均未得到任何通知，也没有机会对产品范围调整进行实质性评估，或为商务部提供可在初步裁定中考虑的信息。美方认为，商务部信息披露的不完整性和初裁评论时限过短限制了美国就初步损害裁定提出重要意见的能力。

克莱斯勒集团有限公司提出，商务部给予应诉企业就初裁中损害和因果关系问题发表评论意见的期限明显少于世贸组织反倾销协议和补贴与反补贴措施协议的规定。美国产业没有看到中国产业提交给商务部任何作为商务部肯定性损害初裁基础的信息。

(2) 申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出：

① 世贸相关协定和中国反倾销条例均规定利害关系方可申请将重要信息予以保密，调查机关根据申请人的申请将涉及企业经营的重要信息进行保密处理完全符合中国法律和世贸规定；

② 申请人在本案调查过程中提交的所有信息和数据均提交了公开版本和保密版本，并对保密内容做出了概要，各利害关系方均可了解、查询；

③ 世贸相关协定规定应当给予利害关系方充分评论的机会，并未规定提交评论的具体时间限制；中国反倾销调查信息披露暂行规则第八条规定，调查机关在向有关利害关系方进行披露后，应给予利害关系方不少于 10 天的时间进行评论。因此，商务部在初裁中给予利害关系方 10 天评论期限完全符合世贸相关协

定和中国法律规定。

(3)调查机关认为：

①在本案调查过程中，调查机关已按照相关规定将利害关系方提交信息的公开版本送交商务部贸易救济措施公开信息查阅室，其中包括申请人于2011年3月21日向调查机关提供的关于排气量在2.5升以上小轿车和越野车数据和信息的公开版本。包括美国政府、应诉美国公司在内的各利害关系方均可查找、阅览、摘抄、复印公开信息。

②初裁公告中，调查机关已给予利害关系方合理的时间进行评论，对提交评论意见的时限要求符合中国法律规定。

2. 调查期问题

(1)美方初裁评论意见中，美国政府援引墨西哥大米反倾销措施世贸争端案中专家组和上诉机构的意见，认为调查机关在本案中使用了过期的调查期，可能不符合反倾销协定相关规定，要求将本案调查期延长到2010年底或以后；克莱斯勒集团有限公司据此对2009年和2010年的数据进行分析，得出了国内产业没有受到损害的结论。

(2)申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出：

①墨西哥大米反倾销案与本案差别很大，墨西哥大米反倾销案中，立案与调查期期末之间相隔15个月，而在本案中，这一间隔仅为2个月；在墨西哥大米反倾销案中，开始征收最终反倾销税的日期与调查期期末之间相隔3年，而在本案中这一间隔最多为20个月。因此专家组在墨西哥大米反倾销措施世贸争端案中关于调查期的认定不适用于本案；

②本案中的事实与墨西哥钢管反倾销措施世贸争端案的事实更为接近。在墨西哥钢管反倾销案中，立案与调查期期末之间相隔8个月，开始征收最终反倾销税的日期与调查期期末之间相隔2年。专家组认为该案中的调查期符合世贸相关协议的规定，该调查期并不“久远”(“remote”)。显然，本案中调查期期末与另外两个时间点之间的间隔远远短于墨西哥钢管案，绝非“久远”，完全符合世贸相关协议的规定；

③在墨西哥钢管反倾销措施世贸争端案中，专家组强调调查期应为“最近的过去”(“recent past”)。如果在本案中将产业损害调查期调整至2010年，则就立案日期而言，调整后调查期的损害数据将会成为“将来”的数据，这与上述世贸争端案中专家组意见相悖；

④美方评论意见中基于对调查期以外数据的分析，得出国内产业没有损害的结论不能成立。

(3)调查机关认为：

①本案产业损害调查期的确定符合相关规定，不存在美国政府提出的问题。立案后的评论期内，相关利害关系方也未对此提出异议。

②本案立案公告中确定的产业损害调查期为2006年1月1日至2009年9月30日，克莱斯勒集团有限公司提出的2009年第四季度和2010年数据已超出本案产业损害调查期。调查机关基于本案调查期作出的裁定符合中国法律规定。

3. 国内产业定义问题

(1)美方初裁评论意见中，克莱斯勒集团有限公司提出，初裁中的国内生产数据显示商务部已经将国内产业限定为“中国本土汽车企业”，排除了外国汽车公司和“中国本地公司”的合资公司，据此对国内产业代表性和损害认定数据基础提出质疑，并称未找到证明“中国汽车工业协会代表的国内生产者同类产品合计产量占国内同类产品总产量的主要部分”的相关证据。

(2)申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出，克莱斯勒集团有限公司认为初裁将国内产业限定为中国“本土企业”，排除了中国本地的合资公司，此结论属于主观臆断。申请人提交的相关国内产业数据既

包括中国“本土企业”，也包括合资公司。因此，克莱斯勒集团有限公司基于此结论做出的评论意见毫无依据。

(3)调查机关认为：

①调查机关在本案调查中并未将国内产业限定为中国“本土汽车企业”，也未排除外国汽车公司和中国“本土汽车企业”的合资公司，克莱斯勒集团有限公司提出的上述主张与事实不符。

②调查机关在初步裁定中已经认定，中国汽车工业协会代表相关国内生产者提交了排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车的相关数据和材料，上述国内生产者同类产品合计产量占国内同类产品总产量的主要部分，可以代表国内排气量在 2.5 升以上的小轿车和越野车产业。

③2011 年 3 月 21 日，中国汽车工业协会代表相关国内生产者同时提交了排气量在 2.5 升以上小轿车和越野车相关数据和材料的保密版本和公开版本。由于担心披露相关信息会招致报复，影响国内生产者的生产经营活动和合资合作等关系，损害国内生产者的利益，相关国内生产者申请对其提供的部分信息和证据内容进行保密，但在公开版本中列明了相关国内生产者提供的证据清单、保密理由和非保密概要。上述公开版本已在法定时限内送交商务部贸易救济措施公开信息查阅室，包括美国政府、应诉美国公司在内的各利害关系方均可查找、阅览、摘抄、复印上述公开信息。

4. 价格影响及竞争性问题

(1)美方初裁评论意见中，美国政府、克莱斯勒集团有限公司和通用汽车有限公司均提出，调查期内被调查产品进口价格远超过国内同类产品，说明被调查产品进口价格没有压制或削减国内同类产品价格。

克莱斯勒集团有限公司和通用汽车有限公司均提出，被调查产品与国内同类产品价格存在巨大差异，因此两者之间没有竞争性，主张被调查产品主要是与国内合资企业生产的产品竞争，同时认为“国内产业”为中国“本土汽车公司”，国内合资企业生产的产品造成了“国内产业”的损害。克莱斯勒集团有限公司还提出，“国内产业”主要生产和销售“入门级”产品，绝大多数被调查产品为“奢侈级”产品，因此不存在竞争性。

(2)申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出：

①世贸相关争端案例中早有定论，“价格压低”作用是否存在与进口涉案产品销售价格是否高于国内同类产品销售价格无关。

②商务部在初裁中裁定涉案进口产品与国内同类产品存在相互替代性和竞争关系。而克莱斯勒声称商务部的数据显示涉案进口产品和国内同类产品的竞争重叠区很小，这完全是对商务部初裁的歪曲和误读。

③克莱斯勒公司一方面主张被调查产品与国内合资企业的产品相互竞争，另一方面认为合资企业的产品造成本地公司的实质性损害，即合资企业产品与本地产品相互竞争，恰恰说明三者之间存在相互竞争关系。

(3)调查机关认为：

①根据《反倾销条例》《反补贴条例》和《反倾销产业损害调查规定》《反补贴产业损害调查规定》，被调查产品对同类产品的价格影响分为价格削减、价格压低、价格抑制三种情况。价格压低、价格抑制这两种价格影响形式并不要求被调查产品进口价格低于国内同类产品价格。证据显示，自 2009 年起被调查产品进口价格的下降压低了国内同类产品的价格。

②价格并非认定被调查产品和国内同类产品之间竞争性的唯一标准，仅凭价格差异不能否定两者之间的竞争性。调查机关已经就物理特征、性能、生产工艺流程、产品用途、产品的可替代性、消费者和生产者评价、销售渠道和价格等因素对被调查产品和国内生产的同类产品进行了全面考察，调查显示两者具有相似性和可比性，可以相互替代，具有竞争关系。

③调查机关在以上国内产业定义问题中已进行了认定,本案中的国内产业并非仅限于中国“本土公司”,也包括国内合资公司,不存在美方提出的国内产业仅为中国“本土公司”的问题。

④克莱斯勒集团有限公司提供的证据 1 表格 6 中显示,包含“中国本国生产者”和“中国国际生产者”的国内产业与“美国进口的被调查产品”均生产“入门”、“中档”、“高档”、“豪华”四个类别的产品,进一步说明国内产业的产品与被调查产品具有竞争性。

5. 损害认定问题

(1)美方初裁评论意见中选择了销量、利润、市场份额等单个指标进行分析,主张国内产业没有受到损害,并引用了相关媒体报道国内 5 家生产厂商 2009 年和 2010 年的利润等数据,认为中国“本土汽车制造商”在 2009 年和 2010 年的获利达到了历史新高。

(2)申请人在其对美方初裁评论意见的评论中提出:

①美方评论意见就相关指标进行比较分析时,将非年度数据与年度数据相比,不具有可比性,得出的比较结果不正确,由此得出的结论也不能成立。

②美方评论意见从调查期内选取对己方最有利的时间段,以片面的数据支持其观点,而非就调查期内相关指标的整体趋势和全面情况进行分析,得出的结论不客观。

③调查期以外的数据无法说明调查期内国内产业的状况。国内 5 家生产厂商的报告数据不能代表中国全行业的数据,且美方援引的国内 5 家生产厂商的报告数据并非国内同类产品的经营数据,这些数据仅能说明上述厂商的总体运营情况,不能说明同类产品的经营状况。基于上述数据质疑国内产业受到实质损害不能成立。

(3)调查机关认为,损害认定应对调查期内国内产业的有关经济因素和指标进行全面、综合、动态的评估,并分析其内在联系,不应仅对单个或几个指标进行简单、孤立、静止的分析。

6. 自其他国家(地区)进口问题

(1)美方初裁评论意见认为,被调查产品在中国市场中占据的市场份额有限,国内产业的损害不是由被调查产品造成,而是由占有较大市场份额的自其他国家(地区)进口造成。

(2)申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出,美方评论意见中的上述主张与事实不符,2009 年 1—9 月,在其他国家(地区)进口产品大幅减少的情况下,被调查产品进口大幅增加,造成了国内产业损害。

(3)调查机关认为,仅以市场份额大小判断能否造成损害不符合法律规定。调查机关在初步裁定中已经分析了自其他国家(地区)进口的影响,从中华人民共和国海关统计数据看,调查期内自其他国家(地区)进口与被调查产品进口的变化趋势不同,尤其在 2009 年 1—9 月,自其他国家(地区)进口大幅减少 32.63%,而同期被调查产品进口大幅增加 20.12%,自其他国家(地区)的进口不影响本案的因果关系认定。美方抗辩意见也未提供充分的证据支持其“其他国家(地区)进口造成了国内产业损害”的主张。

7. 消费税、购置税等政策影响

(1)美方初裁评论意见中,克莱斯勒集团有限公司提出,调查期内中国实施了对小排量汽车的优惠税收政策,提高了大排量汽车的税率,要求调查机关解释为何调查机关认定 2008 年到 2009 年国内同类产品产量和销量的下降应由被调查产品的进口负责而不是由上述税收政策变化造成。

(2)申请人在对美方初裁评论意见的评论中提出:第一,克莱斯勒所称“商务部发现 2008 年到 2009 年国内同类产品生产量和销售量下降”与事实不符,调查机关在初裁中并未阐述此种事实,初裁中并未涉及 2009 年全年的数据,这是克莱斯勒公司以 2008 年全年数据和 2009 年 1—9 月份数据相比得出的错误论断;第二,2008 年 1—9 月份和 2009 年 1—9 月份国内产业的产销量总体持续增长,故税收政策的变化未对国内产业造成影响。因此,中国税收政策并不是导致国内产业实质性损害的因素。

(3)调查机关认为:

①初步裁定中,调查机关认定“2009年1—9月,虽然国内市场表观消费量有所下降,国内产业通过不断提高生产经营水平和产品竞争力,仍然保持了产量、销量的增长”,美方初裁评论意见中“国内产业产量和销量下降”的主张与事实不符。

②美方初裁评论意见提及的两项国内相关汽车产品税收政策的调整,分别自2008年9月和2009年1月开始实施,政策影响主要自2009年开始显现。如上所述,2009年1—9月,国内产业产量和销量并未受到上述税收政策影响,仍然保持了增长。同时调查机关注意到,2009年1—9月国内市场表观消费量有所下降,但与此同时,被调查产品进口量增价跌,加剧了国内市场的竞争。数据显示,2009年1—9月被调查产品进口数量大幅增加20.12%,同时价格下跌3.17%,造成国内同类产品销售价格下降,国内产业销售收入的增长幅度大幅下滑,产品税前利润、投资收益率大幅下降,国内产业盈利能力受到严重影响,部分国内生产者的投资计划和新建项目被迫搁置、延缓或取消。

8. 美国政府意见陈述情况

(1)2011年4月14日,调查机关听取了美国政府代表的意见陈述,美国政府代表在陈述中重复了其初裁评论意见中的相关主张,并认为调查机关应按照世贸组织反倾销协定第6.2条要求,向所有利害关系方提供与具有相反利益的当事方会面的机会,以便陈述对立的观点和提出反驳的论据,还对本案调查进程安排提出了质疑。

2011年4月15日,调查机关收到了申请人提交的《申请人对美国政府意见陈述会的发言材料的评论》。就美国政府提出关于听证会的抗辩意见,申请人表示在2011年4月14日的意见陈述会开始之前,美国政府表达了不希望申请人代理律师参加会议的立场,申请人律师因此退场。

(2)调查机关认为:

①美国政府意见陈述中仅援引了世贸组织反倾销协定第6.2条规定的一部分,其全部内容为“在整个反倾销调查期间,所有利害关系方均有为其利益进行辩护的充分机会。为此,应请求,主管机关应向所有利害关系方提供与具有相反利益的当事方会面的机会,以便陈述对立的观点和提出反驳的论据。提供此类机会必须考虑保护机密和方便有关当事方的需要。任何一方均无须出席会议的义务,未能出席会议不得对该方的案件产生不利。利害关系方还有权在说明正当理由后口头提出其他信息”。

②调查机关在本案调查过程中按照相关规定保障了利害关系方的抗辩权利。初裁前,调查机关接收了利害关系方应诉登记阶段评论意见、产品排除申请等书面意见,听取了申请人、通用汽车(中国)公司、克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司等利害关系方的意见陈述;初裁后,接收了利害关系方对初裁的评论意见。

③初裁后,应美国政府申请,调查机关专门安排听取美国政府意见陈述。听取美国政府意见陈述之前,在申请人律师在场的情况下,美国政府代表表示美方从来没有表达希望申请人参加会议的意愿;

④调查机关在本案中调查进程的安排,符合中国法律相关规定。

9. 关于终裁前信息披露有关评论

(1)美方终裁前信息披露有关评论中,再次重复了其在初裁后评论意见中提出的调查期、价格影响及竞争性、自其他国家(地区)进口、损害认定等抗辩主张,调查机关已经进行了充分考虑。

(2)关于调查机关听取美国政府代表意见陈述的情况,调查机关再次就相关事实澄清如下:

①如美国政府在其评论意见中所述,在4月14日听取美国政府代表意见陈述之前,调查机关向美国政府代表确认是否要求申请人代理律师参加会议,美国政府代表表示美方从来没有表达希望申请人参加会议的意愿。在作出上述明确表示之后,美国政府代表表示如申请人代理律师要求参加会议,则同意其留在会场。

②鉴于美国政府代表表达了未要求申请人参加会议的立场,同时申请人也并未提出参加美国政府代表

意见陈述的要求, 申请人代理律师退出了当天的会议。

(3)关于国内产业定义问题, 美国政府以“国内同类产品的市场份额在 2009 年仅为 9.59%”为由对国内产业定义及国内产业相关指标提出质疑。

调查机关认为:

①根据《反倾销条例》第十一条、《反补贴条例》第十一条、《反倾销产业损害调查规定》第十三条和《反补贴产业损害调查规定》第十三条的规定, 认定国内产业的标准是, 代表国内产业的相关国内生产者同类产品合计产量占国内同类产品总产量的比例, 而非市场份额。

②调查机关基于上述法律规定和调查获取的证据认定了国内产业及其相关经济指标, 美国政府并未提出相反的证据, 仅凭主观猜测就简单质疑调查机关的结论, 既缺乏事实基础, 又缺乏法律依据。

八、最终裁定

根据上述调查结果, 调查机关最终裁定: 在本案调查期内, 被调查产品存在倾销和补贴, 中国国内产业受到了实质损害, 而且倾销、补贴与实质损害之间存在因果关系。

(一)各公司倾销幅度。

1. 通用汽车有限公司 (General Motors LLC)	8.9%
2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	8.8%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	2.7%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	2.0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg., Inc., American Honda Motor Co, Inc.)	4.1%
6. 其他美国公司 (All Others)	21.5%

(二)各公司从价补贴率。

1. 通用汽车有限公司 (General Motors LLC)	12.9%
2. 克莱斯勒集团有限公司 (Chrysler Group LLC)	6.2%
3. 梅赛德斯—奔驰美国国际公司 (Mercedes—Benz U. S. International, Inc.)	0%
4. 宝马美国斯帕坦堡工厂 (BMW Manufacturing LLC)	0%
5. 美国本田制造有限公司及美国本田有限公司 (Honda of America Mfg., Inc., American Honda Motor Co, Inc.)	0%
6. 福特汽车公司 (Ford Motor Company)	0%
7. 其他美国公司 (All Others)	12.9%

《中国对外经济贸易文告》简介

《中国对外经济贸易文告》(以下简称《文告》)的前身为《中华人民共和国对外贸易经济合作部文告》,创刊于1993年,2002年6月经国务院批准更名。《文告》汇集刊登全国人大、国务院、各地方和各部门已按现行规定公布的所有有关或影响货物贸易、服务贸易、与贸易有关的知识产权(TRIPS)和外汇管制的法律、法规及其它措施等相关信息,并作为我国政府向WTO及其成员通报咨询和WTO对我贸易政策审议的官方刊物。

同时《文告》还承担商务部公报的职能。根据《中华人民共和国立法法》的相关规定,在《文告》上公布的由商务部制定的有关国内外贸易和国际经济合作方面的规章文本为标准文本,具有法律效力。

《文告》是了解中国国内外贸易和国际经济合作相关法律、法规、规章和其他措施的官方指定刊物,由商务部办公厅负责编辑,每周出版1—2期,不固定页码,全年出版不超过80期。

从2004年起《文告》简体中文版通过商务部政府网站(www.mofcom.gov.cn)向全社会免费赠阅。

《中国对外经济贸易文告》办公室联系方式:

地址:北京市东长安街2号 邮编:100731

电话:010-65198095,65198096

传真:010-65198094

Email:gazette@mofcom.gov.cn

主管部门:中华人民共和国商务部

主办单位:中华人民共和国商务部办公厅

编辑发行:《中国对外经济贸易文告》办公室

国内统一刊号:CN11-4893/D

版权所有·不得翻印