2024/1866

4.7.2024

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2024/1866,

3. juuli 2024,

millega kehtestatakse ajutine tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määrust (EL) 2016/1037 kaitse kohta subsideeritud impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed, ([1]) eriti selle artiklit 12,

pärast konsulteerimist liikmesriikidega,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

1.1. Algatamine

(1) 4. oktoobril 2023 algatas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2016. aasta määruse (EL) 2016/1037 (kaitse kohta subsideeritud impordi eest riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed) (edaspidi „alusmäärus“) artikli 10 lõike 8 alusel omal algatusel subsiidiumivastase uurimise Hiina Rahvavabariigist (edaspidi „asjaomane riik“, „Hiina RV“ või „Hiina“) pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite liitu importimise suhtes. Komisjon avaldas algatamisteate *Euroopa Liidu Teatajas* ([2]) (edaspidi „algatamisteade“).

(2) Komisjon algatas uurimise põhjusel, et Hiina RVst pärit akutoitega elektrisõidukite importi subsideeritakse ja see tekitab kahju ([3]) liidu tootmisharule.

(3) Pärast hiljutiste turusuundumuste põhjalikku analüüsi ning arvestades elektrisõidukite sektori tundlikkust ja selle strateegilist tähtsust ELi majanduse jaoks innovatsiooni, lisaväärtuse ja tööhõive seisukohast, kogus komisjon turuteavet mitmesugustest sõltumatutest allikatest. See teave näis osutavat subsideerimise olemasolule Hiina RVs, mis mõjub halvasti liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu olukorrale.

(4) Kohe kättesaadava teabe põhjal oli piisavalt tõendeid selle kohta, et Hiina RVst pärit akutoitega elektrisõidukite import saab Hiina Rahvavabariigi valitsuselt (edaspidi „Hiina valitsus“) tasakaalustatavaid subsiidiume. Kõnealused subsiidiumid võimaldavad subsideeritud impordil liidu tootmisharu arvelt oma turuosa liidus kiiresti kasvatada.

(5) Kättesaadavad tõendid näitasid tõenäosust, et subsideeritud madala hinnaga import võib oluliselt kasvada, mis tekitaks otsese kahju ohu liidu juba niigi haavatavale tootmisharule. Selline madala hinnaga impordi sissevool, mis hõivab olulise turuosa kiiresti kasvaval turul, kus on vaja teha suuri ja pidevaid investeeringuid, kuna liidu turul toimub üleminek täielikule elektrifitseerimisele, põhjustaks liidu tootmisharule suuri kahjusid, mis võivad kiiresti tekitada jätkusuutmatu olukorra.

([1]) ELT L 176, 30.6.2016, lk 55.
([2]) Teade reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite Hiina Rahvavabariigist pärit importi käsitleva subsiidiumivastase menetluse algatamise kohta (ELT C/2023/160, 4.10.2023).
([3]) Alusmääruse artikli 2 punkti d kohaselt hõlmab üldmõiste „kahju“ tootmisharule tekitatud olulist kahju või olulise kahju tekitamise ohtu või tootmisharu rajamise olulist pidurdamist.

(6) Neid erakordseid asjaolusid silmas pidades ning kuna komisjonil oli piisavalt tõendusmaterjali, mis näib osutavat subsideerimise toimumisele, kahju tekitamise ohule ja põhjuslikule seosele, mis on subsiidiumivastase uurimise algatamise eeltingimuseks, otsustas ta vastavalt alusmääruse artikli 10 lõikele 8 algatada uurimise ilma eelneva kirjaliku kaebuse laekumiseta liidu tootmisharu poolt või selle nimel.

(7) Enne subsiidiumivastase uurimise algatamist teatas komisjon Hiina valitsusele, et on otsustanud algatada *ex officio* menetluse seoses akutoitega uute elektrisõidukite impordiga Hiina RVst, ning kutsus Hiina valitsust alusmääruse artikli 10 lõike 7 kohastele konsultatsioonidele. Hiina valitsus nõustus osalema konsultatsioonidel, mis leidsid aset 2. oktoobril 2023. Konsulteerimise käigus võeti nõuetekohaselt arvesse Hiina valitsuse märkuseid. Vastastikusele kokkuleppele siiski ei jõutud.

1.2. **Registreerimine**

(8) Komisjon kehtestas omal algatusel komisjoni 5. märtsi 2024. aasta rakendusmäärusega (EL) 2024/785 (edaspidi „registreerimismäärus“) ([4]) alates 7. märtsist 2024 registreerimisnõude Hiinast pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite impordi suhtes.

1.3. **Uurimisperiood ja asjaomane periood**

(9) Subsideerimise ja kahju tekitamise uurimine hõlmas ajavahemikku 1. oktoobrist 2022 kuni 30. septembrini 2023 (edaspidi „uurimisperiood“). Kahju hindamise seisukohast oluliste suundumuste uurimine hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2020 kuni uurimisperioodi lõpuni (edaspidi „asjaomane periood“).

1.4. **Huvitatud isikud**

(10) Algatamisteates kutsuti huvitatud isikuid uurimises osalemiseks komisjoniga ühendust võtma. Lisaks teavitas komisjon spetsiaalselt teadaolevaid liidu tootjaid, teadaolevaid eksportivaid tootjaid ja Hiina valitsust, teadaolevaid importijaid, tarnijaid, kasutajaid ja teadaolevalt asjassepuutuvaid ühendusi uurimise algatamisest ning kutsus neid selles osalema.

(11) Alusmääruse artikli 11 lõike 11 kohaselt paluti samasuguse toote liidu tootjatel teha komisjoniga koostööd.

(12) Mitu liidu tootjat taotlesid, et komisjon hoiaks nende nime konfidentsiaalsena („anonüümsus“ või „anonüümne käsitlemine“), sest oli oht, et neid võidakse märkimisväärselt kahjustada survemeetmetega. Komisjon uuris eraldi iga anonüümsustaotluse sisu. Komisjon tegi kindlaks, et äriühingud tõendasid selle asjakohast põhjendatust alusmääruse artikli 29 lõike 1 tähenduses ja et iga juhtumi puhul viitasid tõendid sellele, et survemeetmed on väga võimalikud. Seetõttu nõustus komisjon, et nende äriühingute nimesid ei tohiks avalikustada.

(13) Teised endast teada andnud liidu tootjad ei taotlenud anonüümsust. Komisjon pidas võimalikuks ohtu, et osatakse tuletada, kes on need liidu tootjad, kes taotlesid oma nime anonüümset käsitlemist ja tõendasid selle asjakohast põhjendatust. Anonüümsust taotlenud liidu tootjate nime konfidentsiaalsena hoidmiseks laiendati anonüümsust kõigile liidu tootjatele.

(14) Peale liidu tootjate taotles anonüümsust mitu muud huvitatud isikut (näiteks tarnijad ja importijad), kes viitasid ohule, et neid võidakse märkimisväärselt kahjustada survemeetmetega. Komisjon analüüsis saadud taotlusi hoolikalt ja leidis, et kõik asjaomased isikud tõendasid asjakohast põhjendatust alusmääruse artikli 29 lõike 1 tähenduses. Seetõttu võimaldati anonüümset käsitlemist ka kõnealustele huvitatud isikutele.

([4]) Komisjoni 5. märtsi 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/785, millega kehtestatakse registreerimisnõue Hiina Rahvavabariigist pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite impordi suhtes (ELT L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) Hiina valitsus palus komisjonil selgitada, millistel faktidel ja tõenditel põhineb liidu tootjate väide survemeetmete ohu kohta, mille alusel on teatavatele liidu tootjatele tagatud konfidentsiaalsus. Samuti palus Hiina valitsus komisjonil teha kättesaadavaks dokumendid, mille olid esitanud liidu tootjad, kes taotlesid oma nime konfidentsiaalsena käsitlemist. Hiina valitsus leidis ka, et tal ei olnud võimalust esitada märkusi liidu tootjatele anonüümsuse andmise kohta ega liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate konfidentsiaalsustaotluste väidetava asjakohase põhjendatuse kohta, olgugi et väidetav survemeetmete oht tulenes väidetavalt Hiina valitsuselt. Lisaks arvas Hiina valitsus, et anonüümsuse andmine liidu tootjatele, kes seda ei taotlenud, on vastuolus WTO eeskirjadega ja alusmääruse artikli 29 lõikega 1, sest anonüümsuse andmine oleneb sellest, kas need tootjad suudavad tõendada asjakohast põhjendatust. Hiina masinate ja elektroonikatoodete impordi ja ekspordi kaubanduskoda (edaspidi „Hiina kaubanduskoda“ või „kaubanduskoda“) väitis, et liidu tootjatele antud konfidentsiaalsus ei ole kooskõlas alusmääruse artikli 29 lõikega 1, sest komisjon ei tõendanud selle asjakohast põhjendatust.

(16) Komisjon leidis, et ta on selle kohta juba esitanud piisavalt teavet 25. oktoobri 2023. aasta toimikusse lisatud teates, ([5]) mille sisu esitatakse üksikasjalikult käesolevas põhjenduses. Teates selgitati, et liidu tootjad väitsid, et on oht, et neile võidakse avaldada märkimisväärset kahjulikku mõju survemeetmetega. Komisjon leidis, et iga liidu tootja väite aluseks olevaid fakte ja tõendeid käsitlevate täiendavate üksikasjade avalikustamine võib aidata tuletada koostööd tegevate liidu tootjate nime, sest akutoitega elektrisõidukeid tootvaid kontserne on liidu turul vähe ning nende kontsernide kohta on märkimisväärselt palju avalikku ja tellimuspõhist teavet. Seetõttu ei saanud komisjon esitatud anonüümsustaotlusi üheski vormis kättesaadavaks teha. Nagu on selgitatud põhjenduses 13, pidi komisjon tagama anonüümsuse ka liidu tootjatele, kes seda ei taotlenud, et kaitsta nende liidu tootjate identiteeti, kes taotlesid oma nime konfidentsiaalsena käsitlemist ja põhjendasid seda asjakohaselt, kuna vastasel korral oleks neid võimalik tuletada. Seepärast lükati Hiina valitsuse väited tagasi.

(17) Hiina valitsus väitis, et uurimise mittekonfidentsiaalses toimikus ei olnud teavet ega tõendeid liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate registreerimise kohta huvitatud isikutena seitsmepäevase tähtaja jooksul. Lisaks märkis Hiina kaubanduskoda, et liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate registreerimisteabe kättesaadavaks tegemata jätmine ja nende koostöö kohta selguse puudumine on teravas vastuolus sellega, kuidas käsitleti Hiina eksportivate tootjate registreerimisvorme, kirjavahetust ja esitatud dokumente, mis tehti viivitamata kättesaadavaks mittekonfidentsiaalses toimikus. Hiina kaubanduskoda väitis ka, et see on vastuolus tema kaitseõigusega esitada uurimises sisulisi märkusi liidu tootmisharu toetuse kohta.

(18) Komisjon märkis, et algatamisteate ([6]) kohaselt ei olnud liidu tootjatel ega muude kategooriate isikutel sellist seitsmepäevast tähtaega huvitatud isikutena registreerumiseks. Seitsmepäevane tähtaeg, millele Hiina valitsus komisjoni arusaamisel viitas, oli liidu tootjatele ette nähtud valikuuringu vormi esitamiseks. Sellega seoses tuletas komisjon meelde, et algatamisteate punkti 5.6 kohaselt käsitatakse valikuuringu jaoks teavet esitanud liidu tootjaid huvitatud isikutena alates hetkest, kui nad sellise teabe esitasid. Kõnealuses uurimises oli see nii.

(19) Erinevalt liidu tootjatest ei taotlenud anonüümsust ükski Hiina eksportiv tootja. Seetõttu ei olnud mittekonfidentsiaalses toimikus kättesaadav teave liidu tootjate registreerimise ja koostöö kohta võrreldav Hiina eksportivate tootjate kohta kättesaadava vastava teabega. Arvestades, et anonüümsuse säilitamiseks tuleb anonüümsuse saanud isikute esitatud mittekonfidentsiaalset teavet kõigepealt põhjalikult kontrollida, muutus see teave mittekonfidentsiaalses toimikus kättesaadavaks veidi hiljem. Sellest hoolimata oli huvitatud isikutel piisavalt aega esitada märkusi asjaomaste dokumentide kohta pärast nende lisamist mittekonfidentsiaalsesse toimikusse ja seega ei rikutud kaitseõigusi. Mis puudutab liidu tootmisharu toetust, siis nagu on selgitatud põhjenduses 45, ei ole *ex officio* uurimises liidu tootmisharu toetus tähtis.

([5]) t23.005006.

([6]) Viidatud eespool joonealuses märkuses 2.

(20) Huvitatud isikutel oli võimalik esitada uurimise algatamise kohta märkusi ning taotleda komisjonilt ja/või kaubandusmenetluses ärakuulamise eest vastutavalt ametnikult enda ärakuulamist. Komisjoni talitused kuulasid ära Hiina valitsuse, Hiina kaubanduskoja, Tesla (Shanghai) Co., Ltd. (edaspidi „Tesla“), Smart Europe GmbH (edaspidi „Smart“), äriühingu 24, äriühingu 22 ja Green World Mobility B.V. (edaspidi „Green World Mobility“) ([7]).

(21) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjon kahjustas kaubanduskoja kaitseõigust, sest viivitas põhjendamatult kaubanduskojale huvitatud isiku staatuse andmisega ja suurendas kaubanduskoja halduskoormust, uurides ülemäära üksikasjalikult volikirju.

(22) Kõnealusel juhul sai Hiina kaubanduskoda huvitatud isiku staatuse 10. oktoobril 2023. Hiina kaubanduskojal paluti tõendada, et ta esindab äriühinguid, kelle tegevus on uuritava tootega objektiivselt seotud. Seetõttu hindas komisjon hoolikalt volikirju, mille eksportivad tootjad olid Hiina kaubanduskojale esitanud. Komisjon otsustas, et see hindamine ei piiranud Hiina kaubanduskoja kaitseõigust, sest kaubanduskoda sai uurimise esialgses etapis piisavalt võimalusi märkuste esitamiseks. Eelkõige pikendati algatamise kohta märkuste esitamise tähtaega, et kaubanduskojal oleks märkuste esitamiseks sama aeg kui teistel huvitatud isikutel. Seepärast lükati see väide tagasi.

1.5. **Valikuuring**

(23) Komisjon andis algatamisteates teada, et ta võib teha huvitatud isikute valikuuringu kooskõlas alusmääruse artikliga 27.

1.5.1. *Liidu tootjate valikuuring*

(24) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik ja sellisel juhul moodustada valim, palus komisjon kõikidel liidu tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe.

(25) Küsitud teabe esitas mitu liidu tootjat, kes nõustusid ka valimis osalema.

(26) Vastavalt alusmääruse artiklile 27 võeti valimi moodustamisel aluseks samasuguse toote suurim representatiivne müügi- ja toodangumaht liidus uurimisperioodil. Komisjon võttis arvesse ka liidu tootjate geograafilist paiknemist liidus ja tagas paljude erinevate akutoitega elektrisõidukite mudelite kaasamise. Esialgne valim koosnes neljast liidu tootjast. Valimisse kaasatud liidu tootjate toodang moodustas 38 % liidu tootmisharu müügimahust ja 34 % liidu tootmisharu kogutoodangust uurimisperioodil. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada esialgse valimi kohta märkusi.

(27) Komisjon sai esialgse valimi ja liidu tootjate koostöö kohta märkusi äriühingult 21, Hiina valitsuselt ja Hiina kaubanduskojalt.

(28) Hiina valitsus väitis, et erinevalt Hiina eksportivate tootjate valikuuringu vormidest, ei olnud komisjoni valikuuringu vormide päises salvestamise kuupäeva. Hiina valitsus, Hiina kaubanduskoda ja äriühing 21 väitsid, et kuna liidu tootjate nime ei avalikustatud ja komisjoni kasutatud valimisse kaasamise kriteeriumid ei olnud piisavalt üksikasjalikud, ei saanud nad liidu tootjate valimi kohta märkusi esitada ega komisjoni esitatud teavet kontrollida. Seetõttu palus Hiina valitsus komisjonil selgitada: i) kui paljud liidu tootjad registreerisid õigeaegselt oma huvi uurimise vastu ja tegid koostööd; ii) mitu koostööd teinud liidu akutoitega elektrisõidukite tootjat ei olnud Euroopa Autotootjate Ühenduse (edaspidi „ACEA“) liikmed; iii) kas äriühingud 2, 4, 6, 10, 23 ja 25 esitasid valikuuringu vormid ja miks nende valikuuringu vormid ei olnud uurimise mittekonfidentsiaalses toimikus kättesaadavad – seda küsis ka Hiina kaubanduskoda, kes lisas asjassepuutuvate ettevõtjate hulka ka

([7]) Hiina valitsus 10. oktoobril 2023, 31. oktoobril 2023 ja 23. novembril 2023; Hiina kaubanduskoda 11. aprillil 2024; Tesla 30. oktoobril 2023 ja 12. aprillil 2024; Smart 8. novembril 2023; äriühing 24 22. novembril 2023; äriühing 22 5. detsembril 2023 ja 11. aprillil 2024 ning Green World Mobility 15. aprillil 2024.

äriühingud 30 ja 31; iv) kas mõni valimisse kaasatud äriühingutest kuulus samasse kontserni; v) kas komisjon kohaldas valimisse kaasatud liidu tootjate suhtes ühtse majandusüksuse põhimõtet ja kas kõigilt valimi tootjatega seotud isikutelt nõuti asjakohase teabe esitamist; vi) milleks kasutati valimi moodustamisel mudeleid ja kuidas olid mudelid seotud väidetavate „segmentidega“, kuna Hiina eksportivate tootjate puhul kasutati valimi moodustamise kriteeriumina määratlemata „segmente“; vii) kas valimisse kaasati liidu tootjad, kelle toodangu- ja müügimahud olid uurimisperioodil suurimad, või mitte, ning kui neid ei kaasatud, siis selgitada, mille alusel ja mis põhjustel otsustas komisjon neid äriühinguid valimisse mitte kaasata; viii) iga kriteeriumi kaalu ja asjakohasust liidu tootjate valimi moodustamisel.

(29) Ka Hiina kaubanduskoda küsis uurimise käigus osa sellest teabest. Äriühing 21 väitis, et valimisse tuleks kaasata veel üks liidu tootja, et võimaldada komisjonil viia läbi otsestel tõenditel põhinev objektiivne kahju uurimine, võttes arvesse komisjoni poolt valimi moodustamiseks kasutatud kriteeriumide üldist asjakohasust.

(30) Komisjon märkis, et uurimise mittekonfidentsiaalse toimiku dokumentidel esitatud salvestamiskuupäeva lõi automaatselt rakendus TRON.tdi, mida komisjon ja huvitatud isikud kasutavad kaubanduskaitse uurimistes. Liidu tootjatele antud anonüümsuse tõttu esitasid koostööd tegevad liidu tootjad valikuuringu vormid e-posti teel, mitte TRON.tdi platvormi kaudu, nagu tegid Hiina eksportivad tootjad. Kõik liidu tootmisharu valikuuringu vastused lisati mittekonfidentsiaalsesse toimikusse kokku pakitud kausta pärast põhjalikku kontrolli, mis aitas säilitada koostööd tegevate liidu tootjate konfidentsiaalsust. TRON.tdi rakendus ei saa lisada pakitud kaustale salvestamiskuupäeva. Seetõttu ei ole selline salvestamiskuupäev liidu tootjate valikuuringu vormil nähtav.

(31) Komisjon märkis, et kõik liidu tootjate esitatud valikuuringu vormid tehti uurimise mittekonfidentsiaalses toimikus kättesaadavaks 30. oktoobril 2023 ([8]). Nagu on märgitud mittekonfidentsiaalses toimikus, esitasid liidu tootjad valikuuringu vormid 11.–13. oktoobril (pärast mõnele liidu tootjale valikuuringu vormi keerukuse tõttu antud lühikest kahepäevast pikendust). Komisjon lisas need aga mittekonfidentsiaalsesse toimikusse pärast seda, kui oli kontrollinud, et valikuuringu vastuste mittekonfidentsiaalsetes versioonides ei avalikustatud tahtmatult anonüümsuse saanud liidu tootjate nime, nagu on selgitatud põhjendustes 12–14. Kuna liidu tootjatele anti anonüümsus, ei saanud komisjon avalikustada, kas valimisse kaasatud liidu tootjad kuuluvad samasse kontserni ja kas nad on ACEA liikmed, sest see võinuks muuta asjaomased ettevõtjad äratuntavaks ja seega nende anonüümsuse ohtu seada.

(32) Samadel põhjustel ei saanud komisjon avalikustada, kas valimisse kaasati suurimate toodangu- ja müügimahtudega liidu tootjad. Komisjon tuletas siiski meelde, et alusmääruse artikkel 27 ei sisalda kohustust valida välja ainult suurima toodangu- ja müügimahuga tootjad ega selles loetletud kriteeriumide tähtsuse järjekorda. Selle sätte eesmärk on tagada, et komisjon valib kõige representatiivsema valimi, mida on võimalik ette antud aja jooksul selliste kriteeriumide alusel uurida. Kõnealuse uurimise valimi moodustamisel järgiti täielikult seda põhimõtet, võttes samal ajal arvesse selle juhtumi eripära.

(33) Komisjon tagas valimi representatiivsuse ka sellega, et kaasas paljud erinevad akutoitega elektrisõidukite mudelid, mida on võimalik võrrelda liidu ja ekspordi poolel. Seoses küsimusega, kas komisjon kohaldas valimisse kaasatud liidu tootjate suhtes ühtse majandusüksuse põhimõtet ja kas kõik valimi tootjatega seotud isikud pidid esitama asjakohase teabe, märkis komisjon, et ühtse majandusüksuse põhimõtet kohaldatakse eksportijate suhtes kolmandates riikides asuvate kauplejate/importijate kaudu toimuva ekspordi ekspordihinna arvutamisel, ning seetõttu ei olnud selge, mida Hiina valitsus selle küsimusega taotles. Nagu on täpsustatud liidu tootjatele ettenähtud valikuuringu vormil, paluti valikuuringu vorm esitada tootmisega tegeleva juriidilise isiku, mitte kontserni tasandil. Seepärast paluti valikuuringu vorm esitada igal liidus tootmisega tegeleval juriidilisel isikul.

([8]) Vt t23.005111.

(34) Pärast kõigi märkuste hoolikat analüüsimist leidis komisjon, et valim on kooskõlas ELi ja WTO õigusega. Valim esindas piisavalt samasuguse toote liidu tootjaid. Komisjon tuletas kohe alguses meelde, et asjakohased valimit puudutavad normid on sätestatud alusmääruse artiklis 27. Asjakohastes normides on ette nähtud ulatuslik kaalutlusõigus valimi moodustamisel vastavalt nendes loetletud asjakohastele kriteeriumidele. Eelkõige on alusmääruse artikli 27 lõikes 2 selgelt sätestatud, et „isikute […] lõplik valik [...] jääb komisjoni ülesandeks“. Komisjon tuletas ka meelde, et WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingus ei ole sätteid valimi moodustamise kohta, mis samuti kinnitab komisjoni ulatuslikku kaalutlusõigust selles küsimuses. Nagu on selgitatud põhjenduses 26, esindas valimi moodustamiseks saadud vastustes esitatud teabe põhjal kavandatud valim uurimisperioodil liidus 38 % müügist ja 34 % toodangust. Komisjon pidas neid protsendimäärasid alusmääruse artikli 27 alusel representatiivseks. Valimi moodustamise metoodikat selgitati üksikasjalikult 30. oktoobri 2023. aasta teates esialgse valimi kohta.

(35) Liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate suurima representatiivsuse nimel võttis komisjon lisaks mahtudele arvesse ka liidu tootjate geograafilist paiknemist liidus ja tagas paljude erinevate akutoitega elektrisõidukite mudelite kaasamise. Nagu teisteski subsiidiumivastastes uurimistes, võeti arvesse geograafilist jaotust, et kinnitada valimi representatiivsus vastavalt alusmääruse artiklile 27.

(36) Komisjon võttis arvesse paljusid erinevaid akutoitega elektrisõidukite mudeleid selleks, et tagada suur representatiivsus nende võrdlemisel Hiina eksportivate tootjate eksporditud vastavate mudelitega kooskõlas komisjonile lõpliku valimi moodustamiseks antud kaalutlusõigusega.

(37) Seetõttu leidis komisjon, et valim oli representatiivne (sealhulgas geograafiliselt) ja suuremat valimit ei oleks ettenähtud aja jooksul võimalik mõistlikul määral uurida. Seepärast lükati see väide tagasi.

(38) Hiina kaubanduskoda väitis, et liidu tootjate valikuuringu vormide mittekonfidentsiaalsed vastused ei olnud kooskõlas alusmääruse artikli 29 lõikega 2, sest liidu tootjad ei vastanud kõigile valikuuringu vormis esitatud küsimustele. Eelkõige märkis Hiina kaubanduskoda, et äriühing 11 vastas valikuuringu vormil esitatud 22 küsimusest ainult viiele. Lisaks väitis Hiina kaubanduskoda, et äriühingud 11, 12 ja 15 ei esitanud teavet tööhõive kohta ning äriühingud 7, 8, 9 ja 13 esitasid ainult indekseeritud andmed uurimisperioodi tööhõive kohta, kuid ei esitanud andmeid eelmiste aastate tööhõive kohta, kuigi valikuuringu vormilt nähtus, et nendel aastatel toimus tootmine. Hiina kaubanduskoda väitis ka, et ükski liidu tootja ei põhjendanud üheski kontekstis „erandlike asjaolude“ olemasolu ja jätsid kogu teabe välja.

(39) Komisjon ei olnud nende väidetega nõus. Valikuuringu vormis oli kümme küsimust. Lisaks oli nii küsimuses 5 kui ka 6 üks täiendav alaküsimus, mis olid liidu tootjatele antud anonüümsuse tõttu olemuselt konfidentsiaalsed, sest neis küsiti liidus toodetud samasuguse toote tootmise ja müügiga seotud äriühingute ja alltöövõtjate nimesid. Samuti on selge, et kui äriühingul ei olnud liidus toodetud samasuguse toodangu tootmise ja müügiga seotud äriühinguid ega alltöövõtjaid, siis ei pidanud ta vastavale alaküsimusele vastama. Nii oli äriühingu 11 puhul, kes vastas küsimuses 6, et tal ei ole alltöövõtjaid. Seetõttu ei olnud kõnealusel juhul selge, miks Hiina kaubanduskoda leidis, et äriühing 6 ei vastanud küsimuse 6 alaküsimusele 1. Küsimustes 8 ja 9 oli vastavalt viis ja neli täiendavat alaküsimust. Nagu aga selgitati toimikusse 25. oktoobril 2023. aastal lisatud teates, ([9]) võivad küsimused 8 ja 9, kus tuli vastata jah/ei, paljastada asjaomase liidu tootja nime liidu tootmisharu struktuuri puudutavate turuteadmiste abil ning seetõttu järeldas komisjon, et nendele küsimustele (ja alaküsimustele) antud vastuseid ei saa valikuuringu vormi mittekonfidentsiaalses versioonis kokkuvõtlikult esitada ilma konfidentsiaalse teabe avalikustamise ohuta alusmääruse artikli 29 lõike 2 tähenduses, mis seab seega ohtu liidu tootjatele antud anonüümsuse. Seetõttu ei olnud liidu tootjatel vaja nendele küsimustele mittekonfidentsiaalset vastust anda. Äriühing 11 vastas küsimustele 1, 2, 4, 5, 6 ja 7. Vastus küsimusele 3, milles paluti liidu tootjatel nimetada liidus toodetud ja müüdud akutoitega elektrisõidukite mudelid, oli neile antud anonüümsuse tõttu olemuselt konfidentsiaalne, kuna see võinuks muuta asjaomased ettevõtjad äratuntavaks ja seega anonüümsuse ohtu seada.

([9]) Toimikusse 25. oktoobril 2023. aastal lisatud märkus (t23.005006).

(40) Seoses töötajate arvuga märkis komisjon, et äriühing 11 tootis akutoitega elektrisõidukeid ainult uurimisperioodil ja väikestes kogustes. Pealegi ei ole töötajate arv valikuuringus osalemise kriteerium. Nagu on selgitatud põhjenduses 26, olid liidu tootjate valimi moodustamise kriteeriumid toodangu- ja müügimaht, geograafiline jaotus ja akutoitega elektrisõidukite mudelid. Järelikult asjaolu, et üks liidu tootja ei teatanud uurimisperioodi töötajate arvu või mõned liidu tootjad teatasid ainult uurimisperioodi töötajate arvu, ei muutnud kehtetuks nende valikuuringu vormil antud vastust. Seepärast lükati see väide tagasi.

(41) Seoses väitega, et liidu tootjad ei põhjendanud „erandlike asjaolude“ olemasolu üheski kontekstis ja jätsid kogu teabe välja, pidas komisjon ebaselgeks, millisele teabele Hiina kaubanduskoda viitas. Kui kaubanduskoda viitas äriühingute kontaktandmetele, siis ei pidanud liidu tootjad valikuuringu vormi vastuses kasutama „erandlikke asjaolusid“, sest liidu tootjatele oli antud anonüümsus, nagu on selgitatud põhjendustes 12 ja 13. Samuti ei saanud liidu tootjad esitada oma kontaktandmeid, sest see võinuks muuta asjaomased ettevõtjad äratuntavaks ja seega ohustanuks anonüümsust. Seepärast lükati see väide tagasi.

(42) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et MLexi pressiteate kohaselt ei kaasatud valimisse Saksamaa akutoitega elektrisõidukite tootjaid, nagu Volkswagen, BMW ja Mercedes-Benz. Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et juba teist korda pärast uurimise algatamist oli MLexil liidu tootjate valikuuringu kohta teavet, mis ei olnud kättesaadav uurimises koostööd teinud Hiina eksportivatele tootjatele ja kaubanduskojale. Hiina kaubanduskoda ja valitsus väitsid, et MLex oli liidu tootjate anonüümsustaotlustest teadlik 13. oktoobril 2023, samas kui huvitatud isikud said sellest teada umbes kaks nädalat hiljem. Seetõttu teatas Hiina kaubanduskoda, et kui liidu tootjate valimit käsitlev pressiteade oli õige, on kaubanduskoda kindlalt vastu eksportivate tootjate kontsernide valimile, väites, et komisjon peaks kasutama statistiliselt representatiivset valimit. Sellega seoses viitas kaubanduskoda Euroopa Kohtu otsusele kohtuasjas Fliesen-Zentrum Deutschland ([10]). Lisaks väitis kaubanduskoda, et peamiste liidu tootjate valimist väljajätmine kujutas endast märkimisväärset kõrvalekaldumist komisjoni väljakujunenud tavast, et põhjaliku ja representatiivse analüüsi tegemiseks kaasatakse tavaliselt valimisse suurimad tootjad.

(43) Komisjon ei saa kommenteerida pressiteadete sisu, sest kõnealuses uurimises on oluline toimikus olev teave. Lisaks, nagu on selgitatud põhjendustes 12 ja 13, anti liidu tootjatele anonüümsus ja seetõttu ei saa komisjon avaldada valimisse kaasatud liidu tootjate nimesid. Põhjenduse 26 kohaselt moodustas kavandatud valim uurimisperioodil 38 % müügist ja 34 % toodangust liidus ning neid protsendimäärasid peeti vastavalt alusmääruse artiklile 27 representatiivseks. Seepärast lükati need väited tagasi.

(44) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjon peaks avalikustama liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate koostöö taseme, sest see on keskne faktiline aspekt komisjoni läbiviidavas olulise kahju ohu hindamises. Hiina kaubanduskoda väitis, et kui liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite tootjad ei soovi kaitset, ei tohiks Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes meetmeid kehtestada.

(45) Komisjon märkis, et uurimise raames tehtava koostöö tase on vajalik üksnes representatiivsuse hindamiseks. Kuna kõnealune uurimine algatati *ex officio*, ei pidanud komisjon koostöö taset avalikustama. Valikuuringu etapis tegid liidu tootjad piisavalt koostööd, et komisjon saaks moodustada liidu tootjatest representatiivse valimi ja jätkata uurimist. Nagu on selgitatud põhjenduses 26, moodustas valimisse kaasatud liidu tootjate toodang 38 % liidu tootmisharu müügimahust ja 34 % liidu tootmisharu kogutoodangust uurimisperioodil, mida peeti representatiivseks. Allpool jaotises „Liidu huvid“ hindas komisjon, kas Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes tasakaalustusmeetmete kehtestamine on liidu huvides. Seepärast lükati need väited tagasi.

([10]) Euroopa Kohtu 10. septembri 2015. aasta otsus Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH *vs.* Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, punkt 86.

1.5.2. *Importijate valikuuring*

(46) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ja sellisel juhul valim moodustada, palus komisjon, et sõltumatud importijad esitaksid algatamisteates nimetatud teabe.

(47) Ükski sõltumatu importija koostööd ei teinud ja seetõttu ei olnud valikuuring vajalik.

1.5.3. *Hiina RV eksportivate tootjate valikuuring*

(48) Selleks et otsustada, kas valikuuring on vajalik, ning vajaduse korral moodustada valim, palus komisjon kõigil Hiina RV teadaolevatel eksportivatel tootjatel esitada algatamisteates nimetatud teabe. Lisaks palus komisjon Hiina Rahvavabariigi esindusel Euroopa Liidu juures kindlaks teha muud eksportivad tootjad, kes võiksid olla huvitatud uurimises osalemisest, ja/või võtta nendega ühendust.

(49) Nõutud teabe esitasid asjaomase riigi 21 eksportivat tootjat / eksportivate tootjate kontserni, kes nõustusid kuuluma valimisse. Komisjon moodustas esialgse valimi kolmest koostööd tegevast tootjate kontsernist. Lisaks liitu suunatud ekspordi kogumahule võttis komisjon arvesse ka akutoitega elektrisõidukite mudelite müüki eri turusegmentides (eri tooteliikide järgi), et nõuetekohaselt tagada uuritava toote tootmisharu suurim representatiivsus. Komisjon kaalus valikuuringu küsimustikele antud vastuste põhjal ka eksportivate tootjate kontsernide võimalikku õigust tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas esitatud subsiidiumikavadele. Võttes arvesse kõnealuse subsideerimise laadi ja mõju, mis toob kaasa akutoitega elektrisõidukite tootmise suurenemise ja liidu tootmisharule võimaliku kahju ohu, võeti valiku tegemisel arvesse ka vaba tootmisvõimsuse kättesaadavust. Valimisse kaasati järgmised kontsernid:

— BYD kontsern, mis koosneb järgmistest eksportivatest tootjatest:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited;

— SAICi kontsern, mis koosneb järgmistest eksportivatest tootjatest:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation;

— Geely kontsern, mis koosneb järgmistest eksportivatest tootjatest:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernidele (edaspidi „valimisse kaasatud eksportivad tootjad“) kuulus uurimisperioodil 43 % toodangust, 51 % omamaisest müügist ja 39 % Hiina RVst liitu suunatud ekspordi hinnangulisest kogumahust.

(51) Kooskõlas alusmääruse artikli 27 lõikega 2 konsulteeriti valimi moodustamisel kõigi teadaolevate eksportivate tootjate ja Hiina valitsusega.

(52) Kavandatud valimi kohta saadi märkuseid Hiina valitsuselt ja kaubanduskojalt, kolmelt eksportivate tootjate kontsernilt, millest üks kaasati valimisse (BYD) ja kaht – nimelt Tesla ja Great Wall Motor Company Limited (edaspidi „GWM“) – ei kaasatud, ning ühelt liidu tootjalt (äriühing 24).

(53) Kõik need pooled küsisid, miks kaldutakse kõrvale komisjoni tavapraktikast kasutada eksportivate tootjate valimiseks otsustava kriteeriumina lihtsalt suurimat liitu suunatud representatiivset ekspordi mahtu. Nad väitsid ka, et kasutades valimi moodustamisel muid aspekte kui suurim ekspordimaht, näiteks eksportivate tootjate õigust subsiidiumikavadele ja paljude eri mudelite müümist eri turusegmentides, ei moodustanud komisjon valimit kooskõlas alusmääruse artikli 27 lõikes 1 ja WTO dumpinguvastase lepingu artiklis 6.10 sätestatud nõuetega, arvestades et subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingus puudub säte valikuuringu kohta. Tesla taotles enda kaasamist valimisse, lähtudes komisjoni tavast kasutada „suurimat liitu suunatud representatiivset ekspordi mahtu“.

(54) Sellega seoses märkis komisjon, et alusmääruse artikkel 27 ei sisalda kohustust valida välja ainult mahu poolest suurimad tootjad, samuti ei sisalda see valikuuringus osalemise kriteeriumide tähtsuse järjekorda. Tulemusliku uurimise tagamiseks on komisjonil kaalutlusõigus, ([11]) et moodustada valim selliste kriteeriumide alusel, mis tagavad, et see on representatiivne algatamisteates väidetud subsiidiumide saamise õiguse suhtes. Eelkõige on alusmääruse artikli 27 lõikes 2 sätestatud, et „isikute […] lõplik valik […] jääb komisjoni ülesandeks“. Sellest tulenevalt kaalus komisjon muid elemente, mida on arvesse võetud ka varasemates subsiidiumivastastes uurimistes, ([12]) et tagada valimi representatiivsus Hiina akutoitega elektrisõidukite tootmisharu suhtes.

([11]) Kohtuasi T-444/11, Gold East Paper ja Gold Huasheng Paper *vs.* nõukogu, 11.9.2014 (T-444/11) (punkt 275). Üldkohus tuletab meelde kohtupraktikas tunnustatud ELi institutsioonide kaalutlusõigust ja asjaolu, et hindamise kohtulik kontroll peab piirduma ilmsete hindamisvigadega.

([12]) Komisjoni 14. septembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1519, millega kehtestatakse Ameerika Ühendriikidest pärit biodiislikütuse impordi suhtes lõplikud tasakaalustavad tollimaksud (ELT L 239, 15.9.2015, lk 99, punkt 20). Komisjon moodustas valimi kolmest eksportivast tootjast, kelle omamaise ja ekspordi müügi maht oli suurim;
komisjoni 17. detsembri 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/2287, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit töödeldava alumiiniumfooliumi impordi suhtes ning muudetakse rakendusmäärust (EL) 2021/2170, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit töödeldava alumiiniumfooliumi impordi suhtes (ELT L 458, 22.12.2021, lk 344);
komisjoni 18. jaanuari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/72, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes (ELT L 012, 19.1.2022, lk 34, punkt 49). Komisjon võttis arvesse ka valimisse kaasatud äriühingute geograafilist jaotust;
komisjoni 8. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/969, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärinevate teatavate rauast või legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes lõplik tasakaalustav tollimaks (ELT L 146, 9.6.2017, lk 17, punkt 28). Komisjon leidis, et neli valimisse kaasatud koostööd tegevat eksportivate tootjate kontserni on representatiivsed mitte ainult mahtude poolest, vaid ka seoses nende õigusega saada kaebuses väidetavaid subsiidiume ning seoses algatamisteate kohaselt uuritavate subsideerimistavadega;
komisjoni 9. novembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1690, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes (ELT L 283, 12.11.2018, lk 1, põhjendus 41: „[…] valimi eesmärk on esindada kogu HRV rehvitööstust selles osas, mis puudutab kõiki arvessevõetavaid väidetavate subsiidiumide tüüpe.“);
nõukogu 26. mai 2003. aasta määrus (EÜ) nr 930/2003, millega lõpetatakse dumpinguvastane ja subsiidiumidevastane menetlus Norrast pärit tehistingimustes kasvatatud atlandi lõhe suhtes ja dumpinguvastane menetlus Tšiilist ja Fääri saartelt pärit tehistingimustes kasvatatud atlandi lõhe suhtes (ELT L 133, 29.5.2003, lk 1, punkt 25). Tšiili valimi moodustamisel olulisteks kriteeriumideks peeti ka representatiivset omamaist müüki ja märkimisväärset toodangut.

(55) Eksportivate tootjate valimi moodustamisel ei tuginetud mitte ainult ekspordimahule, vaid ka eri akutoitega elektrisõidukite mudelite müügile eri turusegmentides (st tooteliikides), äriühingute/kontsernide representatiivsusele tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas esitatud kavade suhtes ning üldisele tootmisvõimsusele, sealhulgas vabale tootmisvõimsusele. Kõiki neid tegureid koos arvesse võttes leiti, et selline on kõige representatiivsem valim, mida on ettenähtud aja jooksul võimalik uurida. Valimi moodustamisel järgiti täielikult alusmääruse artikli 27 sätteid, võttes arvesse juhtumi eripära. Põhjenduses 49 loetletud kriteeriumide alusel tekkinud suure representatiivsuse ja uurimiseks ettenähtud aja tõttu ei pidanud komisjon asjakohaseks kaasata valimisse veel üht eksportivat tootjat. Seetõttu lükati tagasi Tesla valimisse kuulumise taotlus.

(56) Hiina valitsus väitis, et komisjon ei esitanud taotletud selgitust eksportivate tootjate valimi moodustamise kohta, eelkõige selle kohta, kuidas kaaluti valimi moodustamisel arvesse võetud nelja kriteeriumi ja milline oli nende suhteline osatähtsus, mille põhjal tehti kindlaks eri turusegmentide eksportmüük, mille alusel hinnati eksportivate tootjate kontsernide võimalikku vastavust subsiidiumikavade tingimustele ja vaba tootmisvõimsuse kättesaadavust ning mida tähendab komisjoni otsus tugineda valimi moodustamisel valikuuringu vormides antud vastustele, ilma et see mõjutaks nende eksportivate tootjate seoseid teiste eksportivate tootjate kontsernidega ja olenemata sellest, kas need seosed on olemas.

(57) Komisjon pidas kolme kontserni sisaldavat valimit mahu poolest kõige representatiivsemaks valimiks, mida ta sai ettenähtud aja jooksul uurida ja mille puhul ta ei vaadelnud üksnes toodangu, müügi ja ekspordi absoluutnäitajaid, vaid arvestas valimi representatiivsuse hindamiseks mitut täiendavat elementi, sealhulgas eri akutoitega elektrisõidukite mudelite müüki eri turusegmentides, äriühingute/kontsernide representatiivsust tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas esitatud kavade suhtes ning üldist tootmisvõimsust, sealhulgas vaba tootmisvõimsust, tuginedes valikuuringu vormil esitatud teabele. Nende elementide hindamisel kasutati terviklikku lähenemisviisi, kusjuures ühtegi üksikut elementi ei peetud otsustavaks. Turusegmentide arvestamisel võeti aluseks avalikult kättesaadav teave liidu turul eksportivate tootjate müüdud mudelite kohta. Nagu on märgitud eksportivate tootjate lõplikku valimit käsitlevas teates, pidas komisjon valimisse kaasatud eksportivate tootjate õigust subsiidiumikavadele objektiivseks kriteeriumiks, mille eesmärk on tagada, et valim on asjaomases riigis subsideerimistaseme suhtes representatiivne. Valiku aluseks olid koostööd teinud eksportivatelt tootjatelt saadud valikuuringu vormid, kus peaks olema nimetatud kõik uurimise seisukohast olulised seotud isikud. Komisjon tegi selgeks, et kuna need vastused on eksportivate tootjate endi antud, võib olla õigustatud hinnata hiljem valimisse kaasatud eksportivate tootjatega seotud isikuid.

(58) Hiina valitsuse ja kaubanduskoja sõnul ei põhjendatud lõplikus valimiotsuses Hiina suurima eksportiva tootja Tesla väljajätmist eksportivate tootjate valimist.

(59) Tesla oli tõepoolest üks suurimaid liitu eksportivaid tootjaid uurimisperioodil. Vastupidiselt Hiina kaubanduskoja väitele ja nagu on selgitatud põhjendustes 54 ja 57, ei tohiks valimi moodustamisel siiski lähtuda üksnes suurimast toodangu-, müügi- või ekspordimahust, vaid suurimast representatiivsest mahust. Nagu on märgitud eksportivate tootjate lõplikku valimit käsitlevas teates, leiti et lõplik valim esindab piisavalt Hiinas tegutsevaid akutoitega elektrisõidukeid eksportivaid tootjaid ning põhines uurimisperioodi suurimal representatiivsel liitu suunatud toodangu, müügi või ekspordi mahul, mida oli ettenähtud aja jooksul võimalik uurida, võttes arvesse põhjenduses 57 esitatud elemente. Seetõttu lükkas komisjon Hiina valitsuse ja kaubanduskoja väited tagasi.

(60) Tesla väitis veel, et komisjon ei kaasanud valimisse terveid kontserne, vaid valis kontsernist ainult mõned eksportivad tootjad ja seotud äriühingud.

(61) See väide ei vasta tõele. Komisjon ei moodustanud valimit üksikutest äriühingutest, vaid valikuuringu vormide vastustes esitatud teabes nimetatud kontsernidest. Valimisse kaasati kõik sellistesse kontsernidesse kuuluvad tootmisüksused, olenemata sellest, kas neid on eraldi nimetatud eksportivate tootjate lõplikku valimit käsitlevas teates.

(62) Nii Hiina valitsus kui ka kaubanduskoda väitsid, et kolme Hiina äriühingu valimisega ja välismaiste äriühingute või ühisettevõtete valimist väljajätmisega diskrimineeritakse Hiina kaubamärke. Hiina valitsus, BYD ja Tesla juhtisid tähelepanu sellele, et tõendusmaterjali piisavust käsitlev märgukiri, mille alusel komisjon hindas võimalikku vastavust subsiidiumikavade tingimustele ja moodustas valimi, on erapoolik ning selles käsitleti sihipäraselt teatavaid Hiina RV tootjaid. Hiina valitsus, kaubanduskoda, Tesla ja GWM väitsid, et komisjon ei täitnud alusmääruse artikli 8 lõikes 1 sätestatud kohustust kahju objektiivselt uurida, sest lähtus valimi moodustamisel sellistest kriteeriumidest, mille alusel saab tõenäoliselt teha kahju ohtu kinnitava järelduse. Kõik märkusi esitanud isikud rõhutasid, et valimi moodustamiseks kasutatud metoodikat ja analüüsi ei ole piisavalt avalikustatud.

(63) Komisjon lükkas tagasi väite, et ta käitus diskrimineerivalt. Nagu on selgitatud lõpliku valimi moodustamist käsitlevas toimikule lisatud teates, on esiteks mõnel valimisse kaasatud kontsernil ühisettevõtted Euroopa autotootjatega. Teiseks kohaldatakse kõiki uurimise tulemusel kehtestatud meetmeid kõigi Hiina RVs toodetud ja sealt eksporditud akutoitega elektrisõidukite suhtes, olenemata sellest, kes on eksportivate tootjate omanik. Kolmandaks on enamik äriühinguid/kontserne, kes endast valimisse kaasamiseks teada andsid, kas täielikult või osaliselt Hiina omandis ja/või neil on ühisettevõtte lepingud välispartneritega.

(64) Võimalik vastavus tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas esitatud kavade tingimustele oli üks mitmest elemendist, mis komisjoni hinnangul tagas akutoitega elektrisõidukite tootjate suurima representatiivsuse ja tõendas valimi representatiivsust vastavalt alusmääruse artiklile 27. Pealegi on võimalik vastavus subsiidiumikavade tingimustele element, mis ei ole kaugeltki erapoolik, vaid objektiivne kriteerium, mis tagab, et valim on asjaomase riigi subsideerimistaseme mõistes representatiivne. Seega, kui komisjon kasutas koostööd tegevate eksportivate tootjate valimise kriteeriumina võimalikku õigust subsideerimisele, ei valinud ta suurima subsiidiumiga äriühinguid, sest valimi moodustamise otsuse tegemise ajal ei olnud nende äriühingute saadavad täpsed summad teada. Samuti ei tähenda äriühingu *a priori* võimalik õigus konkreetsele subsiidiumikavale automaatselt seda, et äriühingut uurimisperioodil sellisest kavast toetati. Seetõttu leidis komisjon, et äriühingud ei suutnud tõendada, et komisjon tegi valimisse eksportijate valimisel ilmse hindamisvea, ([13]) mis oleks kaasa toonud eksitavad tulemused ja tähendanud, et komisjon rikkus kohustust kahju objektiivselt uurida, mille puhul on komisjonil mäletatavasti samuti ulatuslik kaalutlusõigus ([14]).

(65) Vastupidiselt mõne isiku väidetele selgitati valimi moodustamise metoodikat üksikasjalikult juba 25. oktoobril 2023 avaldatud teates esialgse valimi kohta.

(66) Eksportiv tootja GWM taotles enda kaasamist valimisse ja ühe valimisse kaasatud äriühingu väljajätmist, väites et valitud äriühing ei olnud piisavalt representatiivne kogu Hiina RV akutoitega elektrisõidukite tootmisharu suhtes oma liitu eksporditava peamise akutoitega elektrisõidukite mudeli kaubamärgi, tehnoloogia ja hinnakujunduse poolest. GWM väitis, et ta tuleks valimisse kaasata, sest ta on üks vähestest eksportivatest tootjatest, kes esitas õigeks ajaks valimi moodustamiseks nõutud teabe, ning on üks suurimaid representatiivseid akutoitega elektrisõidukite eksportijaid Hiina RVs, arvestades kui palju erinevaid akutoitega elektrisõidukite mudeleid ta liitu ekspordib, tema geograafilist asukohta, vastavust tooteohutuse ja keskkonnatehnoloogia nõuetele, tema märkimisväärseid investeeringuid teadus- ja arendustegevusse ning tema tarneahela süsteemi vertikaalset integratsiooni.

([13]) Kohtuasjad T-30/19 ja T-72/19, CRIA ja CCCMC *vs.* komisjon, 4.5.2022, (T-30/19, punkt 115). Tuleb märkida, et liidu tootmisharule tekitatud kahju ja selle suuruse ning põhjusliku seose kindlaksmääramine eeldab keeruka majandusliku olukorra hindamist, mille puhul on liidu institutsioonidel ulatuslik kaalutlusõigus.

([14]) *Samas.*

(67) Kõik valimi moodustamiseks endast teada andnud äriühingud esitasid oma vastused algatamisteates sätestatud tähtaja jooksul või pärast põhjendatud pikendamistaotlusi kokkulepitud tähtaja jooksul. Nagu on märgitud põhjendustes 53–57, pidas komisjon moodustatud valimit kõige representatiivsemaks valimiks, mida oli ettenähtud aja jooksul võimalik uurida. Valimi moodustamisel järgiti täielikult alusmääruse artikli 27 sätteid, võttes arvesse juhtumi eripära. Kuna ükski GWMi esitatud väidetest ei seadnud kahtluse alla komisjoni valikut, lükati GWMi valimisse kaasamise taotlus tagasi.

(68) Hiina kaubanduskoda, BYD, GWM ja Tesla väitsid veel, et vaba tootmisvõimsust ei saa kasutada valimi moodustamise tegurina, vaid seda tuleks alles uurimise käigus hinnata.

(69) Kõnealune uurimine põhineb kahju ohul. Seepärast peeti representatiivse valimi moodustamisel oluliseks teavet eksportivate tootjate lähituleviku võimaliku müügitaseme kohta. Vaba tootmisvõimsuse kasutamine ühe elemendina, mis oli aluseks komisjoni valimi moodustamise otsusele, ei välistanud selle teguri hindamist uurimise käigus, et teha kindlaks olulise kahju oht liidu tootmisharule.

(70) Eespool nimetatud põhjustel otsustas komisjon jätta kavandatud valimi lõplikuks valimiks.

(71) Pärast valimi moodustamise otsust esitatud märkustes palus NIO täiendavaid selgitusi oma konkreetse olukorra kohta valimisse kaasamata tootjate hulgas.

(72) Komisjon vastas äriühingu märkustele eraldi dokumendis, mis saadeti ainult sellele äriühingule.

(73) Pärast valimi moodustamist toimus 8. novembril 2023 Smarti ärakuulamine, kus äriühing taotles, et teda ei käsitataks Geely kontserni osana, vaid eraldi eksportiva tootjana. Smart tugines taotluses eelkõige ühinemismenetluses Euroopa Komisjoni konkurentsi peadirektoraadi tehtud järeldustele Smarti akutoitega elektrisõidukite tootmise kohta Hiina RVs ([15]).

(74) Komisjon lükkas selle väite tagasi. Esiteks ei ole ühinemisotsuste õiguslik alus alusmäärus, vaid nende õiguslikus aluses peavad olema kehtestatud teistsugused eesmärgid ja selles tuleb nõuda teistsugust liiki hindamist. Teiseks oli ühinemisotsuses ette nähtud, et Daimleri ja Geely ühisettevõte on täielikult toimiv ühisettevõte, kuid selles ei tehtud mingeid järeldusi selle sõltuvuse kohta Geely kontsernist. Otsusest ilmnes, et Smarti tootmis- ja turustustegevus Hiina RVs toimub Geelyga loodud ühisettevõtte kaudu. Ühisettevõtte alla kuuluvad ka müük ja turustamine liidus. Arvestades Smarti ja Geely kontserni vahelist olemasolevat ärisuhet, näisid need kaks poolt olevat selgelt omavahel seotud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 ([16]) artikli 127 tähenduses. Selle põhjal järeldas komisjon, et Smarti tuleks käsitada Geely kontserni osana.

(75) Hiina kaubanduskoda pidas liiga koormavaks valimisse kaasatud Hiina eksportivatele tootjatele esitatud aruandlusnõudeid, eriti tootjatega seotud sisenditarnijatelt teabe küsimist ja aastaaruannete tõlkimist.

(76) Tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas teatati, et Hiina valitsus subsideeris akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kogu tootmis- ja tarneahelas, muu hulgas tarniti osi ja komponente piisavast väiksema tasu eest. Komisjon pidas valimisse kaasatud eksportivate tootjatega seotud isikutelt nõutud teavet vajalikuks, et hinnata tasakaalustatavate subsiidiumide olemasolu seoses akutoitega elektrisõidukite osade ja komponentidega, sealhulgas akudega, ning lükkas seetõttu Hiina kaubanduskoja väite tagasi.

([15]) Juhtum M.9360 – Daimler/Geely/JV, komisjoni 10. detsembri 2019. aasta otsus vastavalt nõukogu määruse nr 139/2004 artikli 6 lõike 1 punktile b ja Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artiklile 57.

([16]) ELT L 343, 29.12.2015, lk 558–893.

1.5.4. *Küsimustiku vastused ja kontrollkäigud*

(77) Komisjon saatis küsimustikud Hiina valitsusele, kolmele valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernile, neljale valimisse kaasatud liidu tootjale ja kahele kasutajale.

(78) Komisjon sai küsimustikule vastused Hiina valitsuselt, kolmelt valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernilt, neljalt valimisse kaasatud liidu tootjalt ja kahelt kasutajalt.

(79) Komisjon kogus ja kontrollis teavet, mida ta pidas vajalikuks subsiidiumi, sellest tuleneva kahju (sealhulgas kahju ohu) ja liidu huvi kindlakstegemiseks.

(80) Alusmääruse artikli 26 kohased kontrollkäigud tehti järgmiste äriühingute valdustesse:

liidu tootjad ja nendega seotud äriühingud:

— äriühing 7;

— äriühing 17;

— äriühing 18;

— äriühing 27;

kasutajad:

— Leasys Luxembourg S.A.;

— Leasys Mobility Portugal SA;

Hiina RV eksportivad tootjad ja nendega seotud äriühingud:

— BYD kontsern:

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Hiina;

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Hiina;

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Hiina;

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Hiina;

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Hiina;

  — BYD Europe B.V., Madalmaad;

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Hiina;

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Hiina;

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Hiina;

  — BYD Hong Kong, HongKongi erihalduspiirkond;

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Hiina;

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Hiina;

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Hiina;

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Hiina;

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Hiina;

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Hiina;

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Hiina;

- — Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, Hiina;
- — Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, Hiina;
- — Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, Hiina;
- — Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, Hiina;
- — Nanjing BYD Co., Ltd., Nanjing, Hiina;
- — Shanghai BYD Co., Ltd., Shanghai, Hiina;
- — Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, Hiina;
- — Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwei, Hiina;
- — Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, Hiina;
- — Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, Hiina;
- — Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, Hiina;

— Geely kontsern:

- — Asia Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd.;
- — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co. Ltd.;
- — Chongqing Ruilan Automobile Research Institute Co., Ltd.;
- — Geely Automobile Group Co., Ltd.;
- — Geely Automobile Research Institute (Ningbo) Co., Ltd.;
- — Hangzhou Geely Automobile Co. Ltd.;
- — Hangzhou Zeekr Automobile Sales Service Co., Ltd.;
- — Lingwu Automobile Technology (Chongqing) Co., Ltd.;
- — Ningbo Geely Automobile Research and Development Co., Ltd.;
- — Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co. Ltd.;
- — Ningbo Hangzhou Geely Automobile Parts Co. Ltd.;
- — Polestar Automotive China Distribution Co. Ltd.;
- — Polestar Automotive Consulting Service Co. Ltd.;
- — Qizheng New Energy Auto (Jinan) Co., Ltd.;
- — Quzhou Jidian Electric Vehicle Technology Co. Ltd.;
- — Shanghai Zeekr Blue New Energy Technology Co., Ltd.;
- — Shanxi Geely Automobile Parts;
- — Shanxi Geely Geometry Auto Co. Ltd.;
- — Shanxi New Energy Automobile Co. Ltd.;
- — Shidai Geely (Sichuan) Power Battery Co. Ltd.;
- — Sichuan LYNK&CO Automobile Manufacturing Co., Ltd.;
- — Smart Automobile Sales (Nanning) Co., Ltd.;

- — Smart Automobile Co., Ltd.;
- — Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.;
- — Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.;
- — Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.;
- — Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.;
- — Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.;
- — Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.;
- — Wuhan Lotus car sales (export sales) Co., Ltd.;
- — Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.;
- — Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.;
- — Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.;
- — ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.;
- — Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., Ningbo filiaal;
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Wuhani filiaal;
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Chengdu filiaal;
- — Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., peakontor;
- — Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.;
- — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.;
- — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.;
- — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.;
- — Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.;
- — Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.;
- — Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.;
- — Polestar Performance AB, Göteborg, Rootsi;
- — Smart Europe GmbH, Stuttgart, Saksamaa;

— SAICi kontsern:

- — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.;
- — SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.;
- — SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.;
- — SAIC General Motors Co., Ltd.;
- — SAIC General Motor Sales Co., Ltd.;
- — SAIC Motor Co., Ltd.;
- — United Auto Battery Co., Ltd.;
- — United Auto Battery System Co., Ltd.;

— Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.;

— Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.;

— Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.;

— Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.;

— SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd;

— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.;

— Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.;

— Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.;

— SAIC Motor International Co., Ltd.;

— Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.;

— Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.;

— Rising Auto Technology Co., Ltd.;

— Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.;

— Z-One Technology Co., Ltd.;

— SAIC Motor Europe B.V.;

— SAIC Motor France SAS;

— SAIC Motor Deutschland GmbH;

— SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

(81) Nagu rõhutatakse punktis 3.3, oli komisjonil probleeme koostööga, kuna mitu valimi moodustamise vormi saanud Hiina kontserni ei esitanud küsimustiku vastuseid teatavate äriühingute kohta või esitasid puudulikku teavet oma äriühingu struktuuri või tootmiskulude kohta või jätsid selle teabe esitamata. Seetõttu ei olnud komisjonil täielikku ülevaadet äriühingutest, kes pidid küsimustikule vastama, ega nende osakaalust tootmise kogukuludes.

(82) Seega otsustas komisjon toimikus oleva teabe põhjal keskenduda akutoitega elektrisõidukite tootjatele, peamiste sisendite tarnijatele ja muudele äriühingutele, kes osalesid rahastamises ning teadus- ja arendustegevuses, kes vastasid küsimustikule ja keda oli võimalik kontrollida ajutiste meetmete kehtestamisele eelnenud perioodil.

(83) Kuigi komisjon sai küsimustikule vastuseid ka teistelt seotud äriühingutelt, kelle tegevus kuulus tegevuse alla, mille kohta oli kohustuslik küsimustikule vastata, ei saanud komisjon neid vastuseid ajutiste meetmete kehtestamisele eelnenud perioodil hinnata. Komisjon jätab endale õiguse hinnata selliseid vastuseid kuni kõnealuse menetluse lõppetapini.

1.5.5. *Läbipaistvust ja menetlust käsitlevad nõuded*

(84) Hiina valitsuse sõnul kinnitas asjaolu, et MLexil näis olevat liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate valimi kohta rohkem teavet kui huvitatud isikutel, et uurimine ei olnud läbipaistev ja oli vastuolus huvitatud isikute nõuetekohase menetluse õigusega.

(85) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Nagu on märgitud eespool põhjenduses 43, ei saa komisjon kommenteerida pressiteadete sisu ja asjakohane teave on esitatud kõnealuse uurimise toimikus. Komisjon lisas uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse õigeaegselt kogu asjakohase teabe ja andis pooltele rohkelt võimalusi märkuste esitamiseks. Komisjon hindas uurimise käigus nõuetekohaselt kõiki saadud märkusi ja neid on selgitatud käesoleva määruse vastavas jaotises.

(86) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjon viivitas küsimustikule liidu tootmisharu antud vastuste lisamisega uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse, mis oli teravas kontrastis sellega, kui kiiresti komisjon laadis üles küsimustikule Hiina eksportivate tootjate antud vastuste mittekonfidentsiaalsed versioonid. Hiina kaubanduskoda väitis, et need viivitused suurendasid läbipaistvuse puudumist seoses liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharuga ja uurimises kahju puudutavate aspektidega.

(87) Komisjon ei ole selle väitega nõus. Nagu on selgitatud põhjendustes 12 ja 13, anti liidu tootjatele anonüümsus. Seepärast pidi komisjon hoolikalt kontrollima, et liidu tootmisharu esitatud dokumentides ei avalikustata tahtmatult liidu tootjate nimesid ega seata sellega ohtu antud anonüümsust. Sellised kontrollid olid aeganõudvad. Hiina kaubanduskojal ja teistel huvitatud isikutel oli piisavalt aega kommenteerida küsimustiku vastuseid pärast nende lisamist uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse.

(88) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjoni ja ACEA vahelise kirjavahetuse puudumine mittekonfidentsiaalsest toimikust oli selge märk uurimise läbipaistmatusest, kuna makromajanduslikke näitajaid käsitlevaid andmeid esitavad tavaliselt kaubandusühendused. Hiina kaubanduskoda palus komisjonil selgitada, kuidas uurimise käigus makromajanduslikke andmeid kogutakse ja hinnatakse.

(89) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Komisjonil ei ole õiguslikku kohustust hankida makromajanduslike näitajate kohta andmeid kaubandusühenduselt, näiteks ACEA-lt. Komisjon võib kasutada ka muid teabeallikaid. Need allikad ja hinnang makromajanduslikele näitajatele on esitatud jaotises „Kahju“. Komisjon ei saanud avalikustada makromajanduslike näitajate allikat ega hindamismetoodikat enne uurimise lõpetamist esialgses etapis.

(90) Hiina kaubanduskoda märkis, et äriühing 29 esitas teatava teabe ainult konfidentsiaalses versioonis ning seetõttu ei saanud huvitatud isikud äriühingu 29 esitatud teabest aru ega selle kohta märkusi esitada. Seetõttu palus Hiina kaubanduskoda komisjonil teha see teave kättesaadavaks mittekonfidentsiaalses toimikus.

(91) Komisjon kontrollis seda teavet ja jõudis järeldusele, et selle kohta ei saa teha sisulist kokkuvõtet. Komisjon ei kasutanud seda konkreetset teavet ka kõnealuses uurimises. Seepärast lükati taotlus tagasi.

(92) Komisjon lisas küsimustiku tabelites valimisse kaasatud liidu tootjatelt nõutud peamise teabe mittekonfidentsiaalse versiooni uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse indekseeritult ja konsolideeritult (st valimisse kaasatud liidu tootjate andmed liideti). Komisjon pidas asjakohaseks mitte lisada iga liidu tootja kohta eraldi vastavate tabelite mittekonfidentsiaalset versiooni, et kaitsta valimisse kaasatud liidu tootjate anonüümsust, kuna indeksite suundumused äriühingute kaupa võinuks tahtmatult paljastada valimisse kaasatud liidu tootjate identiteedi ja seega ohustada anonüümsust.

(93) Hiina kaubanduskoda palus komisjonil selles küsimuses selgitada, i) kuidas toetasid toimikus olevad faktid põhjenduses 92 esitatud põhjendust komisjoni praktika muutmise kohta, sest iga valimisse kaasatud liidu tootja esitas asjaomase perioodi mitme majandusnäitaja kohta (sealhulgas tootmisvõimsus, toodang, müügimaht, väärtus seotud ja sõltumatutele isikutele ning tööhõive) oma individuaalselt indekseeritud andmed valikuuringu vormi vastustes, mis tehti kättesaadavaks uurimise mittekonfidentsiaalses toimikus, ii) kuidas ülejäänud kahjunäitajatega seotud individuaalselt indekseeritud andmed ja nende suundumused võivad paljastada liidu akutoitega elektrisõidukite tootja identiteedi, ning iii) kuidas nelja liidu tootja individuaalselt indekseeritud andmed võivad tuua kaasa nende identiteedi tuvastamise, kui majandusnäitajaid ja eriti akutoitega elektrisõidukeid käsitlevad andmed ei olnud liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate aastaaruannetes ega muudes aruannetes avalikult kättesaadavad, kusjuures enamik akutoitega elektrisõidukite tootjaid liidus toodavad ka muid sõidukitüüpe peale akutoitega elektrisõidukite.

(94) Seetõttu palus Hiina kaubanduskoda komisjonil lisada uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse nelja valimisse kaasatud liidu akutoitega elektrisõidukite tootja indekseeritud andmed äriühingute kaupa, sest nende andmete põhjal ei ole võimalik tuvastada liidu akutoitega elektrisõidukite tootjaid. Lisaks tuletas kaubanduskoda meelde, et see teave on kaubanduskoja vastuse esitamiseks vajalik järgmistel põhjustel: i) valimisse kaasatud liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate nimed on hoitud konfidentsiaalsena ja oli võimatu teada, millised olid äriühingute tegelikud tulemusnäitajad ja kas Hiina akutoitega elektrisõidukite import võis neid kahjustada; ii) komisjoni kättesaadavaks tehtud indekseeritud koondandmed ei andnud sisulist teavet ja näisid üldse olevat ebaõiged; iii) äriühingupõhised indekseeritud andmed võimaldaksid Hiina kaubanduskojal mõista valimisse kaasatud liidu tootjate majanduslikku olukorda, sest nende andmete põhjal hinnatakse mikromajanduslikke näitajaid ja hindade allalöömist / turuhinnast madalama hinnaga müüki, ning iv) kuigi Hiina kaubanduskojal ei olnud kuidagi võimalik kontrollida liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate esitatud andmete täpsust, võimaldaks äriühingupõhine indekseerimine kaubanduskojal vähemalt võrrelda esialgu valikuuringu vormi vastustes ja seejärel küsimustiku vastustes esitatud andmeid.

(95) Komisjon märkis, et liidu akutoitega elektrisõidukite turg koosneb väikesest arvust tootjate kontsernidest. Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kohta on saadaval märkimisväärne hulk avalikku teavet ja tasu eest tellitavat väga üksikasjalikku teavet, mis on kaubanduskojale ligipääsetav. Seetõttu on suur oht, et komisjoni küsimustikus nõutud majandus- ja finantsteabe suundumused koos teatava avaliku ja tasulise tellimuspõhise teabega võivad muuta asjaomased üksused äratuntavaks ja seega oleks nende anonüümsus ohus.

(96) Pealegi oli valikuuringu vormides nõutud teave märksa vähem üksikasjalik kui küsimustikus nõutud teave. Näiteks majandus- ja finantsteabe valdkonnas küsiti valikuuringu vormil teavet i) toodangumahu, ii) tootmisvõimsuse, iii) liidus toimunud müügi kogumahu ja -väärtuse, iv) seotud äriühingutele müüdud mahu ja väärtuse ning v) töötajate arvu kohta. Sellele teabele lisaks oli uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse lisatud konsolideeritud indeksitega dokumendis esitatud ka järgmine teave: i) kogumüügi keskmine müügihind, liidu turul sõltumatutele klientidele ja seotud klientidele suunatud kogumüügi keskmine müügihind, ii) sõltumatutele ja seotud klientidele suunatud eksportmüügi maht, väärtus ja hinnad, iii) ühiku keskmine tootmiskulu, iv) liidus sõltumatutele ja seotud klientidele suunatud müügi kasum enne tulumaksu, v) tootmisvõimsuse rakendamine, vi) lõppvaru kogus, vii) akutoitega elektrisõidukite tootmise tööjõukulud, viii) rahavoog, ix) uuritava toote tootmiseks kasutatud põhivara koguväärtus, x) investeeringutasuvus, xi) uuritavasse tootesse tehtud koguinvesteering ning xii) uuritava toote kogukulum.

(97) Komisjon lisas kõnealuse dokumendi uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse pärast seda, kui valimisse kaasatud liidu tootjad olid küsimustikule vastanud. Seega põhines kõnealune dokument kontrollimata andmetel. Pärast andmete kontrollimist lisas komisjon uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse muudetud dokumendi. Komisjon analüüsis seda väidet läbivaadatud teabe alusel ja leidis, et see ei ole enam asjakohane. Pärast valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud andmete kontrollimist lisas komisjon toimikusse ka valimisse kaasatud liidu tootjate müügil ja toodangul põhinevad representatiivsuse protsendimäärad.

(98) Seetõttu lükati taotlus eespool kirjeldatu põhjal tagasi.

(99) Hiina kaubanduskoda taotles, et alternatiivina põhjenduses 94 esitatud taotlusele peaks komisjon esitama iga kahjunäitaja kohta nelja valimisse kaasatud liidu tootja koondandmed absoluutarvudes või arvulistes vahemikes.

(100) Nagu on selgitatud põhjenduses 95, esitas komisjon mikromajanduslikud näitajad absoluutväärtustena jaotises „Kahju“. Ülejäänud makromajanduslikud näitajad, mille komisjon samuti samas jaotises esitas, ei põhine ainult valimisse kaasatud liidu tootjate andmetel, vaid kogu liidu andmetel, nagu kõnealuses jaotises on selgitatud. Seepärast lükati taotlus tagasi.

(101) Valimisse kaasatud liidu tootjate müügimahu kohta palus Hiina kaubanduskoda komisjonil esitada i) protsendimäärana nelja valimisse kaasatud liidu tootja asjaomase perioodi müügi otse sõltumatutele klientidele ja seotud äriühingutele liidus ja väljaspool liitu, ii) liidu tootjate seotud ja sõltumatutele isikutele suunatud müügi geograafilise ulatuse, iii) teabe selle kohta, kas kogu müük ELis seotud isikutele oli suunatud seotud üksustele, kes on täitnud küsimustiku I lisa, ning iv) selle, kui suur osa nelja valimisse kaasatud liidu tootja ELi kogutoodangust eksporditi vaatlusaluse perioodi igal aastal. Lisaks väitis Hiina kaubanduskoda, et kui kõik seotud äriühingud ei ole I lisa täitnud, tähendaks see, et valimisse kaasatud liidu tootjate müük sõltumatutele klientidele ei moodusta 38 % müügist liidus, nagu komisjon on märkinud toimikusse lisatud teates.

(102) Komisjon esitas liidu sõltumatutele ja seotud äriühingutele müüdud osa kohta täiendavad selgitused toimikusse lisatud 4. juuni 2024. aasta teates, ([17]) milles ta märkis, et kogus need müügiandmed esimeselt sõltumatult kliendilt küsitud hinna tasemel ja liitis need müügiandmed valimisse kaasatud liidu tootjate poolt sõltumatutele klientidele suunatud müügi andmetega. Seoses müügiga väljaspool liitu tuletatakse meelde, et uurimise eesmärk on muu hulgas hinnata liidu tootmisharu tootmise ja müügi majanduslikku ja rahalist olukorda liidus, mitte väljaspool liitu. Liidu tootmisharu ekspordi mõju selgitatakse põhjendustes 1183–1185. Samuti oli valimisse kaasatud liidu tootjate müügi geograafiline ulatus konfidentsiaalne ja ka Hiina eksportivatelt tootjatelt ei nõutud sellise teabe esitamist mittekonfidentsiaalses toimikus. Hiina kaubanduskoda ei selgitanud, miks see konkreetne teave on asjakohane.

(103) Hiina kaubanduskoda palus komisjonil esitada ka akutoitega elektrisõidukite ja muude sõidukitüüpide tootmise võimsuse ja toodangu suhte vaatlusalusel perioodil.

(104) Komisjon tuletas meelde, et kõnealune uurimine hõlmas ainult akutoitega elektrisõidukeid ning seetõttu ei olnud valimisse kaasatud liidu tootjate muude sõidukite tootmise võimsus ja toodang asjakohased. Seepärast lükati taotlus tagasi.

(105) Hiina kaubanduskoda palus komisjonil esitada valimisse kaasatud liidu tootjate asukohaliikmesriikide loetelu, väites, et juhtudel, kus valimisse kaasatud liidu tootjatele on antud anonüümsus, on liidu tootjate geograafiline asukoht avalikustatud.

(106) Komisjon tuletas meelde, et liidus on väike arv akutoitega elektrisõidukite tootjate kontserne. Nende tootmise asukoht on pealegi avalik teave. Seetõttu ei saanud komisjon käesoleval juhul avalikustada valimisse kaasatud liidu tootjate asukohta, kuna see võinuks muuta asjaomased üksused äratuntavaks ja seega ohustada anonüümsust. Seepärast lükati taotlus tagasi.

(107) Hiina kaubanduskoda palus komisjonil esitada ka i) kombineeritud loetelu selliste toodete kontrollnumbritest, mida neli valimisse kaasatud liidu tootjat müüsid asjaomasel perioodil liidus ja väljaspool liitu, eristades müüki seotud äriühingutele ja sõltumatutele äriühingutele, ii) turusegmendid, kus liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad müüsid seotud ja sõltumatutele üksustele liidus ja väljaspool liitu, ning iii) liidu tootjatele ettenähtud küsimustiku tabelis „Toote omadused“ nõutud tooteomadused.

(108) Komisjon märkis, et ta küsis küsimustikus teavet toote kontrollnumbri tasandil ainult uurimisperioodi, mitte kogu vaatlusaluse perioodi kohta. Seda tehti nii valimisse kaasatud liidu tootjate kui ka valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate puhul. Seetõttu ei saanud komisjon esitada Hiina kaubanduskojale teavet, mida tal ei olnud. Pealegi on teave iga valimisse kaasatud liidu tootja ja Hiina eksportiva tootja toote kontrollnumbrite ja toote omaduste kohta olemuselt konfidentsiaalne ning seetõttu ei saanud seda lisada uurimise mittekonfidentsiaalsesse toimikusse. Kui toote kontrollnumbrid ei ole konfidentsiaalsed, avalikustatakse need tavaliselt valimisse kaasatud Hiina eksportivatele tootjatele ja liidu tootjatele individuaalselt. Nagu on selgitatud põhjendustes 1040–1048, ei pidanud komisjon vajalikuks teha turusegmentide analüüsi. Seepärast lükati taotlus tagasi.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Uurimise algatamise kohta esitatud märkused*

(109) Uurimise algatamise kohta saadi märkuseid Hiina valitsuselt ja kaubanduskojalt ning äriühingult 24.

(110) Hiina valitsus väitis, et uurimine on puhtalt poliitiline ja diskrimineeriv ning et EL ise on viimastel aastatel andnud miljardeid eurosid subsiidiume akutoitega elektrisõidukite tarneahela loomiseks ja jätkab tulevikus oma akutoitega elektrisõidukite tootmisharu subsideerimist. Hiina valitsus leidis, et kõnealune uurimine kahjustab ülemaailmse akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut, eriti kuna Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukite tarneahelad on teineteisest sõltuvad ja sügavalt integreeritud, ning et uurimine takistab kahepoolseid jõupingutusi kliimamuutuste vastu võitlemisel.

(111) Kõik subsiidiumid ei ole subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu alusel tasakaalustatavad ning kõnealuses uurimises piirdutakse subsiidiumidega, mida antakse Hiinas asjaomast toodet eksportivatele tootjatele. Igal juhul ei mõjuta Hiina valitsuse väited komisjoni esialgseid järeldusi, et Hiina valitsus on andnud akutoitega elektrisõidukite eksportivatele tootjatele subsiidiume, mis on subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu ja alusmääruse kohaselt tasakaalustatavad. Vastupidiselt Hiina valitsuse väitele tekitavad Hiina tasakaalustatavad subsiidiumid ebaausat konkurentsi, mis üksnes takistaks ülemaailmse akutoitega elektrisõidukite tootmisharu, eelkõige liidu tootmisharu arengut. Kahepoolsed jõupingutused kliimamuutuste vastu võitlemiseks ei saa põhineda madala hinnaga subsideeritud akutoitega elektrisõidukite ebaausal konkurentsil, vaid peaksid põhinema võrdsetel tingimustel, kus rohepööret viivad edasi aus konkurents ja innovatsioon. Seepärast lükati need väited tagasi.

(112) Hiina valitsus väitis, et talle ei antud subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 13.1 tähenduses sisulist ja nõuetekohast võimalust uurimise algatamisele eelnevateks konsultatsioonideks, sest komisjon teatas avalikult uurimise algatamisest enne Hiina valitsuse kutsumist konsultatsioonidele, mis olid kavandatud Hiina riigipühade perioodile, seades ohtu Hiina valitsuse suutlikkuse korraldada nõuetekohaseid konsultatsioone. Hiina valitsus väitis ka, et talle ei esitatud teavet ega tõendeid toote määratluse, *ex officio* uurimist õigustavate eriasjaolude, liidu tootmisharu koosseisu, subsideerimist puudutavate väidete aluseks olevate teabe ja tõendite, kahju ohtu puudutavate andmete ega põhjusliku seose aluseks olevate andmete kohta. Algatamiseelsed konsultatsioonid ei puudutanud ka kõiki väidetavaid subsiidiumikavasid.

(113) Kooskõlas alusmääruse artikli 10 lõikega 7 ning subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikliga 13.1 kutsus komisjon Hiina valitsust konsultatsioonidele, et selgitada enne uurimise algatamist väidetavate subsiidiumidega seotud olukorda. Komisjoni presidendi 13. septembri 2023. aasta kõnes olukorrast Euroopa Liidus tehtud teadaanne, et komisjon algatab Hiinast pärit elektrisõidukite suhtes subsiidiumivastase uurimise, ei kujutanud endast uurimise algatamist. Hiina valitsus sai 22. septembril 2023 verbaalnoodi, milles Hiina valitsust teavitati Euroopa Komisjoni otsusest algatada *ex officio* subsiidiumivastane menetlus. See oli enne Hiina riigipühade perioodi. Koos selle verbaalnoodiga esitati Hiina valitsusele subsideerimise ja kahjuohu kokkuvõte, milles oli piisavalt tõendeid tasakaalustatavate subsiidiumide, kahju ja põhjusliku seose olemasolu kohta. Alusmääruse artikli 11 lõikes 8 ega subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artiklis 13.1 ei nõutud, et komisjon saadaks Hiina valitsusele enne uurimise algatamist *ex officio* täieliku toimiku. Kavad, mida konsultatsioonid väidetavalt ei hõlmanud, ei ole muud kindlakstehtud subsiidiumikavad, vaid kavad, mida komisjon ja Hiina valitsus konsultatsioonide käigus arutasid. Seepärast lükati need väited tagasi.

(114) Hiina valitsus väitis, et komisjoni keeldumine tähtaja nõuetekohasest pikendamisest mõjutas tema kaitseõigusi, kuigi Hiina valitsus esitas pikendamiseks mitu põhjust.

(115) Algatamisteate punktis 9 on sätestatud, et tähtaegade pikendamist võib taotleda üksnes erandlikel asjaoludel ja seda võimaldatakse üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhul, kui selleks on tõendatud mõjuv põhjus. Ühtlasi on selles täpsustatud, et muude andmete kui küsimustiku vastuste esitamise tähtaegu pikendatakse kuni kolme päeva võrra, välja arvatud juhul, kui tõendatakse erandlikke asjaolusid. Hiina valitsus ei tõendanud selliseid erandlikke asjaolusid, mis õigustaksid tähtaja pikendamist rohkem kui kolme päeva võrra. Kuna selle kolmepäevase pikenduse aeg hõlmas nädalavahetust, anti Hiina valitsusele pikendust nelja kalendripäeva võrra. Seepärast lükati see väide tagasi.

(116) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et alusmääruse artikli 10 lõike 8 kohaseid *ex officio* uurimise algatamise nõudeid ei täidetud. Hiina valitsuse ja kaubanduskoja arvamusel ei suutnud komisjon kindlaks teha mingeid erilisi asjaolusid, mis õigustaksid uurimise algatamist, ilma et ta oleks saanud liidu tootmisharult või selle nimel kirjalikku kaebust. Hiina valitsus väitis, et liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu oleks saanud esitada kaebuse ise ning tõsiasi, et ta seda ei teinud, tõendas selgelt, et puuduvad erandlikud ja erilised asjaolud, mis õigustaksid uurimise *ex officio* algatamist. Veel väitis Hiina valitsus, et pressiteadete kohaselt olid liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad avalikult kõnealuse uurimise vastu ning et see tõendas selgelt, et puudusid erandlikud ja erilised asjaolud, mis õigustaksid juhtumi *ex officio* algatamist.

(117) Algatamisdokumendis põhjendas komisjon uurimise *ex officio* algatamist piisavalt. Eelkõige leidis komisjon, et Hiina odavate ja subsideeritud akutoitega elektrisõidukite impordi kiire turu hõlvamine, mis ähvardab liidu tootmisharu pöördumatult kahjustada, on erilist laadi ja õigustab *ex officio* uurimise algatamist. Hiina akutoitega elektrisõidukite sektori subsideerimine põhjustas Hiinas toodetud akutoitega elektrisõidukite impordi suure ja kiireneva sissevoolu liidu turule hindadega, mis langetavad hindu või takistavad hinnatõusu, mis oleks muidu aset leidnud, ähvardades põhjustada liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule olulist kahju, mis võib olla tehnoloogia arengu ning vajaliku teadus- ja arendustegevuse rahastamise taseme tõttu pöördumatu. Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu võimalus ise kaebus esitada ei mõjuta komisjoni järeldust sellel konkreetsel juhul, sest olid olemas erilised asjaolud, mis õigustasid uurimise *ex officio* algatamist. Pressiteateid komisjon ei kommenteeri. Seepärast lükati need väited tagasi.

(118) Hiina valitsus väitis, et algatamisdokumendis ei olnud tõendeid sooduslaenude ega ekspordikrediidikindlustuse kohta, piisavaid tõendeid toetuste andmise kohta, tõendeid kaupade ja teenuste osutamise kohta piisavast väiksema tasu eest, valitsuse saamata või kogumata jäänud tulu uurimist õigustavaid tõendeid ega õiget arusaama ekspordimaksu vähendamise kohta.

(119) Algatamisdokumendis esitatud tõendid kujutasid endast teavet, mis oli komisjonile mõistlikult kättesaadav enne uurimise algatamist. Nagu nähtub tõendusmaterjali piisavust käsitlevast märgukirjast, mis sisaldab komisjoni hinnangut kõigi komisjoni käsutuses olevate Hiinat puudutavate tõendite kohta ja mille alusel komisjon uurimise algatas, oli uurimise algatamise etapis piisavalt tõendeid, mis viitasid sellele, et väidetavad subsiidiumid olid olemasolu, summa ja laadi poolest tasakaalustatavad. Kõigi algatamisdokumendis nimetatud eri kavade puhul esitas komisjon õigusliku aluse, nende subsiidiumikavade kohaldatavuse akutoitega elektrisõidukite sektoris ning, niivõrd kui komisjonil oli sellele juurdepääs, avalikult kättesaadavatest allikatest pärit üksikasjaliku teabe Hiina valitsuselt akutoitega elektrisõidukite eksportivatele tootjatele antud subsiidiumisummade kohta. Seetõttu leidis komisjon, et tal on alusmäärusele ning subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingule vastavalt piisavalt tõendeid tasakaalustatava subsideerimise kohta.

(120) Hiina valitsus märkis, et liidu tootmisharu kaebuse põhjal algatatud uurimistes kontrollib komisjon enne uurimise algatamist representatiivsuse hindamise käigus üldiselt küsimusi, mis on seotud liidu tootjate imporditava kaubaga uuritavast riigist, liidu tootjate suhetega eksportivate tootjatega ja nende tegevusega liidus. Seetõttu palus Hiina valitsus komisjonil i) selgitada, kas komisjon võttis algatamisdokumendis esitatud liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu määratluses arvesse asjaolu, et mõnel liidu tootjal on tootmine Hiinas, mõnel on tootmine Hiina äriühingute omandis või väike tootmine liidus, ii) esitada iga vaatlusaluse perioodi aasta kohta liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu koosseis tootjate ja tootjate kontsernide arvu, liidu akutoitega elektrisõidukite toodangu kogumahu ning liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu müügi kogumahu ja -väärtusena, iii) selgitada, kas komisjon jättis mõne liidu akutoitega elektrisõidukite tootja algatamisdokumendis nimetatud 12 tootja loetelust välja, iv) esitada Hiinast ja muudest riikidest kui Hiinast pärit liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate impordi kogumaht ja -väärtus ning v) esitada kasvõi vahemikena liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate Hiinast imporditud kauba maht ja väärtus võrrelduna nende kogutoodangu ja müügiga ELis.

(121) Komisjon märkis, et kõnealust uurimist alustati omal algatusel, mitte kaebuse alusel. Seetõttu ei olnud komisjonil kõnealuses uurimises vaja olukorda hinnata. Sellest järeldub, et Hiina valitsuse selgitustaotlused ja algatamisdokumendiga seotud teabenõuded ei olnud asjakohased ja lükati seetõttu tagasi.

(122) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et komisjon kasutas algatamisdokumendis kahju hindamise eri aspektide jaoks valikuliselt ja põhjendamatult mitut andmebaasi, nagu Global Trade Atlas (edaspidi „GTA“), Eurostat ja S&P Global Mobility, püüdmata teavet kooskõlastada või selgitada, kuidas või miks konkreetne andmestik oli kahju hindamise konkreetse osa puhul asjakohane.

(123) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Algatamisdokumendis kasutas komisjon teavet, mis oli tema käsutuses enne uurimise algatamist. Erinevalt Eurostatist ei kuulu ülejäänud kaks andmebaasi komisjonile ja seetõttu ei saanud komisjon nendes andmebaasides sisalduvat teavet omavahel täielikult vastavusse viia. Komisjon selgitas algatamisdokumendis, et võimaluse korral võrdles ta nendes andmebaasides sisalduvat teavet ja kohandas seda vajaduse korral muu talle kasutada oleva teabega. Komisjon selgitas ka, et S&P Global Mobility andmed andsid üksikasjalikuma ülevaate liidu turul müüdavate akutoitega elektrisõidukite tüüpide kohta, ning selgitas kahte andmemoodulit, mida ta kasutas. Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi mahu puhul kasutati Eurostati andmebaasi ja Hiinast liitu suunatud ekspordi mahu puhul GTAd. Hiinast liitu imporditud akutoitega elektrisõidukite maht ja Hiinast liitu eksporditud akutoitega elektrisõidukite maht ei ole samad, sest need põhinevad eri tolliasutuste esitatud andmetel. Olenemata teabeallikast oli järeldus sama, st algatamisdokumendis käsitletud perioodil suurenes Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi/ekspordi maht. Seepärast lükati see väide tagasi.

(124) Hiina valitsus väitis, et komisjon võrdles algatamisdokumendis 2023. aasta poolaasta andmeid eelmiste täisaastatega, näiteks 2020., 2021. ja 2022. aastaga, et teha järeldusi Hiina impordihindade ja turuosa ning nende hinnamõju kohta liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule, hinnata selle impordi tulevast hinnamõju ja liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu olukorda, ning et selline hindamine ei olnud objektiivne.

(125) Algatamisdokumendis kasutas komisjon hindamisperioodina täisaastaid 2020, 2021 ja 2022 ning 2023. aasta esimest poolaastat, arvestades et uurimine algatati 2023. aasta oktoobris, nagu on selgitatud põhjenduses 1. Selliste mahupõhiste kahjunäitajate nagu impordi-, müügi-, ekspordi-, toodangu- ja tarbimismahu suundumuste hindamiseks arvutas komisjon indeksi ainult täisaastate kohta, kasutades võrdlusaastana 2020. aastat. Komisjon ei kasutanud 2023. aasta esimese poolaasta indeksi arvutamisel võrdlusaastana kogu 2020. aastat, sest mahunäitaja puhul peaksid hindamisperiood ja võrdlusaasta olema identsed (st poolaastat ei saa võrrelda täisaastaga). Keskmised hinnad ei ole mahunäitaja ja seetõttu arvutas komisjon indeksi ka 2023. aasta esimese poole kohta, kasutades võrdlusaastana kogu 2020. aastat. Selline hindamine on täiesti objektiivne selliste tootmisharude puhul nagu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu, mille müügihind ei erine hooajati, ning juhul, kui vastav ajavahemik on avalikustatud. Turuosad arvutas komisjon iga täisaasta (2020, 2021 ja 2022) ja 2023. aasta esimese poolaasta kohta ning selgitas, kuidas turuosa sel perioodil muutus. Hiina valitsus ei selgitanud, miks täpselt ei olnud komisjon objektiivne oma järeldustes, millele komisjon jõudis algatamisdokumendis Hiina impordi hinnamõju kohta liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule ja selle impordi hinnangulise tulevase hinnamõju kohta. Seepärast lükati see väide tagasi.

(126) Hiina valitsus väitis, et liidu tootmisharu müügimahu ja müügihindade andmed põhinesid erinevatel andmeallikatel ja andmestikel ning et seetõttu ei olnud komisjoni hinnang objektiivne. Hiina kaubanduskoda väitis, et kuna komisjon kasutas kahju hindamise eri aspektides erinevaid andmestikke, ei olnud võimalik saada liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu olukorrast täpset ülevaadet.

(127) Komisjon ei olnud nende väidetega nõus. Algatamisdokumendis sisalduv teave põhineb teabel, mis oli komisjonile mõistlikult kättesaadav enne uurimise algatamist. Algatamisdokumendis pidi komisjon kasutama mitut andmebaasi, nagu Eurostat, GTA ja S&P Global Mobility, kuna puudus ühtne andmebaas, mis sisaldaks kogu teavet, mida komisjon oma hinnangus vajas. Asjaolu, et liidu tootmisharu müügimaht ei põhinenud samal andmebaasil kui müügihinnad, ei muuda komisjoni hinnangut mitteobjektiivseks. Nagu algatamisdokumendis selgitati, ei näidanud andmebaas, mida komisjon kasutas liidu tootmisharu hinnasuundumuste hindamiseks, auto päritolu. See oli eriti oluline Tesla kontserni toodetud akutoitega elektrisõidukite puhul, sest kontserni akutoitega elektrisõidukite teatavaid mudeleid oli võimalik toota nii Hiinas kui ka liidus. Seepärast lükati need väited tagasi.

(128) Hiina valitsus ja kaubanduskoda palusid komisjonil i) esitada täiendavad üksikasjad S&P Global Mobility andmemoodulite ja aruannete kohta, mida komisjon kasutas algatamisdokumendis, eelkõige S&P Global Mobility müügimahu ja -väärtuse andmete kogumise metoodika, sealhulgas andmete kogumise alus ja allikas ning kas andmed sisaldavad hinnangulisi näitajaid, ning sellisel juhul hinnangute laad, ning ii) avalikustada S&P Global Mobility alusandmed, mille komisjon on konkreetsete parameetrite alusel sorteerinud/valinud. Lisaks märgiti, et kuigi S&P Global Mobility on tasuline väljaanne, on see samaväärne GTAga, ning et kuna dumpinguvastastes uurimistes avalikustab komisjon GTAst saadud üksikasjalikud andmed (võrdlusriigi valimisel), siis sarnaselt GTAga peaks komisjon esitama üksikasjalikud andmed S&P Mobility moodulite kohta. Hiina kaubanduskoda väitis ka, et S&P Global Mobility alusandmed ning teave akutoitega elektrisõidukite müügimahtu ja -väärtust ning nende päritolu käsitlevate andmete kogumiseks kasutatud allika ja metoodika kohta on keskse tähtsusega, et võimaldada huvitatud isikutel kontrollida komisjoni kasutatavate andmete usaldusväärsust. Kaubanduskoda väitis, et ei ole selge, kas S&P Global Mobility andmed komisjoni kasutatud kahes moodulis langevad omavahel kokku ning kas need üldsegi hõlmavad Hiinas ja ELis toodetud akutoitega elektrisõidukite kogumüüki liidus.

(129) Nagu on selgitatud algatamisdokumendis, kasutas komisjon Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite liitu importimise hindamiseks kahte S&P Global Mobility andmemoodulit. Üks andmemoodul (1. moodul) põhines liidu turul müüdud toodangu mahtu käsitlevatel andmetel. Selles moodulis suutis komisjon kindlaks teha liidu turul müümiseks ettenähtud konkreetse akutoitega elektrisõiduki mudeli täpse tootmiskoha. See oli eriti tähtis nende akutoitega elektrisõidukite mudelite puhul, mida müüdi liidu turul, kuid toodeti mitmes riigis (mitte ainult Hiinas), näiteks Tesla kontserni mudelid. Teine andmemoodul (2. moodul) põhines akutoitega elektrisõidukite müüki liidu turul käsitlevatel andmetel. Selles moodulis ei olnud aga võimalik kindlaks teha konkreetse automudeli tootmise täpset asukohta. Nagu Hiina valitsus rõhutas, on S&P Global Mobility tasuline väljaanne ja seetõttu ei saa komisjon alusandmeid avalikustada. S&P Global Mobility andmete tase (liidus müügiks ettenähtud toodang iga tootja, sõidukimudeli jms kohta) ei ole võrreldav GTA teabega (impordiandmed), mille komisjon avaldab võrdlusriigi valimiseks dumpinguvastases uurimises. Sellest hoolimata saavad Hiina valitsus ja kaubanduskoda osta andmeid ettevõtjalt S&P Global Mobility. Igal juhul märkas komisjon, et Hiina kaubanduskojal oli juba juurdepääs S&P Global Mobility 2. mooduli andmetele, kuna neid andmeid kasutati kaubanduskoja 20. detsembri 2023. aasta dokumendi I lisas esitatud analüüsis. Seepärast lükati taotlus tagasi.

(130) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjon liigitas algatamisdokumendis liidu akutoitega elektrisõidukid eri segmentidesse, kuid ei esitanud teavet Hiina akutoitega elektrisõidukite kohta ega selle kohta, kas need on igas segmendis võrreldavad liidu akutoitega elektrisõidukitega. Kaubanduskoda väitis ka, et algatamisdokumendis ei võetud arvesse Hiina akutoitega elektrisõidukite ja liidu tootjate poolt igas segmendis liidus toodetavate akutoitega elektrisõidukite vahelist konkurentsi ja asendatavust. Kaubanduskoda väitis, et igas segmendis võib olla erinevaid akutoitega elektrisõidukite mudeleid ja keretüüpe, nagu autod ja linnamaasturid, ning see keretüüpide erinevus mõjutas hinna võrreldavust; samuti muudab keretüüpide erinevus lisaks muudele teguritele akutoitega elektrisõidukite mudelid konkreetses segmendis tõenäoliselt võrreldamatuks.

(131) Komisjon ei loonud hinnavõrdluseks kasutatud segmente (tooteliigid) kõnealuse uurimise käigus. Teave segmentide kohta oli olemas ettevõtjalt S&P Global Mobility saadud andmetes, kuna kõik liidu turul müüdavad akutoitega elektrisõidukid on sellistesse segmentidesse liigitanud muud kolmandad isikud, nagu tootjad, autode edasimüüjad, rendiettevõtted jne. Neid segmente kasutatakse nii liidu tootmisharu toodetud akutoitega elektrisõidukite kui ka Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite puhul. Komisjon ei pidanud algatamisdokumendis põhjalikult võrdlema Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukeid ja liidu tootmisharu toodetud akutoitega elektrisõidukeid. Selline võrdlus tehakse uurimise käigus toote kontrollnumbrite alusel, mille valimisse kaasatud Hiina eksportivad tootjad ja valimisse kaasatud liidu tootjad peavad esitama. Seepärast lükati see väide tagasi.

(132) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et Hiina akutoitega elektrisõidukite hinnamuutuste kohta liidu turul kasutas komisjon Eurostati andmeid, mis hõlmasid liidu tootmisharu omaimporti, ning järeldasid, et hinnad langesid 2020. aastal ja 2023. aasta esimesel poolel 2 %, kuid eirasid asjaolu, et S&P Global Mobility andmed näitasid Hiina akutoitega elektrisõidukite impordi kaalutud keskmise müügihinna 3 %-list tõusu ajavahemikul 2022. aastast kuni 2023. aasta esimese pooleni. Hiina valitsus väitis ka, et kuna suurema osa importis Hiinast liidu tootmisharu siirdehindadega, ei saa Eurostati andmete põhjal Hiina akutoitega elektrisõidukite impordihindu sisuliselt hinnata.

(133) Komisjon märkis, et Hiina valitsus esitas vastuolulisi väiteid. Ühest küljest väitis ta, et kui komisjon võrdles pooleaastase perioodi keskmisi hindu ühe aasta keskmiste hindadega, nagu on selgitatud põhjenduses 124, ei olnud see objektiivne, ning teisest küljest kritiseeris ta komisjoni selle eest, et ta ei võtnud oma analüüsis arvesse 2023. aasta esimese poole hinnatõusu võrreldes 2022. aastaga. Impordihindade suundumuste hindamisel peab komisjon võtma arvesse Hiinast pärit koguimporti, isegi kui osa sellest impordist toimus siirdehindadega. Liiati ei esitatud S&P Global Mobility andmetes Hiinast pärit impordi hinda, vaid Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite kaalutud keskmine hind lõpptarbija jaoks. Seepärast lükati need väited tagasi.

(134) Hiina valitsus väitis, et Eurostati andmetel põhinev kaalutud keskmine ühiku impordihind ei olnud seotud akutoitega elektrisõidukite tegeliku müügihinnaga tarbijale, nagu teatas S&P Global Mobility, ning see tähendas, et algatamisdokumendis esitatud hinnang hindade kohta ei olnud objektiivne ega põhinenud otsesel tõendusmaterjalil.

(135) Kahe andmebaasi, Eurostati ja S&P Global Mobility hinnad on erinevad, sest need on eri liiki klientidelt eri kauplemistasemetel küsitavad hinnad. Seepärast lükati see väide tagasi.

(136) Hiina valitsus väitis, et algatamisdokumendis esitatud komisjoni väide, et S&P Global Mobility 2. moodul, mida kasutati liidu tootmisharu ja Hiina impordi hindade võrdlemiseks, hõlmas enamikku kõigi akutoitega elektrisõidukite müügist liidu turul peamistes liikmesriikides, seab kahtluse alla S&P Global Mobility andmete ulatuse ja katvuse. Seda väidet kordas Hiina kaubanduskoda, kes palus komisjonil selgitada ka tema andmeallikate valikut ja kasutatud andmete representatiivsust.

(137) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Algatamisdokumendis ei pidanud komisjon võrdlema liidu tootmisharu kõigi akutoitega elektrisõidukite ja Hiina akutoitega elektrisõidukite hindu. Nagu algatamisdokumendis selgitati, hõlmas S&P Global Mobility 2. moodul suuremat osa kõigi akutoitega elektrisõidukite müügist liidu turul peamistes liikmesriikides ja seega olid need representatiivsed. Kuna uurimine algatati *ex officio*, ei olnud komisjonil algatamisdokumendis andmeid liidu tootmisharu kohta ja seetõttu kasutas ta hinnavõrdluseks parimat kättesaadavat teavet, st andmeid ettevõtjalt S&P Global Mobility, mis on autotootjate kasutatav usaldusväärne teabeallikas.

(138) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid ka, et kuna komisjon ei avalikustanud Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukite mahtu, mida võeti arvesse hinnamõjude puhul tervikuna ja segmentide kaupa, ei saanud nad aru, kas segmendipõhine ja üldine arvutatud hinnaerinevus olid representatiivsed.

(139) Algatamisdokumendis ei hinnanud komisjon hindu turusegmentide kaupa. Komisjon kasutas hinnavõrdluseks segmenditegurit tooteliikide tähenduses, et võrdlus oleks otstarbekas, arvestades liidu turul müüdavate akutoitega elektrisõidukite erinevaid mudeleid, kuna selle kohta ei olnud muud kättesaadavat teavet. Seetõttu ei olnud komisjonil vaja avalikustada hinnamõju puhul arvesse võetud Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukite mahtu. Seepärast lükati see väide tagasi.

(140) Hiina valitsus väitis, et komisjon ei täpsustanud, kas komisjoni osutatud ja hinnavõrdluses arvesse võetud sõiduautode segmendid valis komisjon ise või kasutas neid ka S&P Global Mobility.

(141) Komisjon tuletas meelde, et segmente käsitlev teave oli kättesaadav S&P Global Mobility 2. moodulis.

(142) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid ka, et algatamisdokumendis ei esitatud teatavate segmentide kohta hinnavõrdlust ega selgitatud nende väljajätmist. Veel väitsid Hiina valitsus ja kaubanduskoda, et kui Hiina akutoitega elektrisõidukeid nendes liidu turu segmentides ei müüda, tuleks need akutoitega elektrisõidukite liigid toote määratlusest välja jätta.

(143) Nagu on selgitatud põhjenduses 139, ei teinud komisjon segmentide kaupa hinnavõrdlust segmentideks jaotamise tähenduses. Pealegi hõlmas uurimine kõiki akutoitega elektrisõidukeid ja seetõttu ei olnud tähtis, kas Hiina eksportivad tootjad ei eksportinud teatavates segmentides akutoitega elektrisõidukeid liidu turule. Seepärast lükati need väited tagasi.

(144) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et komisjon oleks pidanud oma hinnavõrdluses võtma arvesse muid võrreldavust mõjutavaid tegureid, nagu klientidele suunatud müügimahtude ja kauplemistasandi erinevused.

(145) Algatamisdokumendis ei pea komisjon tegema hinnavõrdlust, milles võetakse arvesse kõiki võrreldavust mõjutavaid tegureid, sest enne uurimise algatamist ei ole komisjonil sellisele üksikasjalikule teabele juurdepääsu. Selline arvutus tehakse uurimise käigus valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate ja valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud üksikasjaliku teabe põhjal. Seepärast lükati see väide tagasi.

(146) Hiina valitsus, kaubanduskoda ja äriühing 24 väitsid, et komisjoni poolt algatamisdokumendis tehtud hinnavõrdlus ei olnud objektiivne, sest selles jäeti välja Tesla kontserni müük, kuigi see müük oli märkimisväärne.

(147) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Nagu on selgitatud algatamisdokumendis, ei olnud Tesla kontserni liidu turule suunatud müügi päritolu nimetatud S&P Global Mobility andmebaasis, mida komisjon kasutas hinnavõrdluseks. Ka ei olnud komisjon kohustatud tegema algatamisdokumendis hinnavõrdlust kogu eksportmüügi ja liidu tootmisharu kogumüügi kohta. Algatamisdokumendis esitatud teave põhineb teabel, mis oli komisjonile mõistlikult kättesaadav enne uurimise algatamist. Seepärast lükati see väide tagasi.

(148) Hiina valitsus väitis, et komisjon tegi algatamisdokumendis 2022. aasta ja 2023. aasta esimese poole hinnavõrdluse ega võtnud arvesse 2020. ja 2021. aasta andmeid ega kaalunud ka seda, kuidas Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukite hinnad aja jooksul vastastikku toimisid, ning viitas sellega seoses apellatsioonikogu aruandele „Hiina – kõrgtehnoloogilised roostevabast terasest õmblusteta torud (EL ja Jaapan)“ ([18]). Hiina kaubanduskoda kordas seda väidet oma 20. detsembri 2023. aasta esildises ja viitas ka vaekogu aruandele „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“ ([19]).

([18]) Apellatsioonikogu aruanded „China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST“) from Japan“ (Hiina – meetmed, millega kehtestatakse dumpinguvastased tollimaksud Jaapani päritolu kõrgtehnoloogilistele roostevabast terasest õmblusteta torudele) ja „China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST“) from the European Union“ (Hiina – meetmed, millega kehtestatakse dumpinguvastased tollimaksud Euroopa Liidu päritolu kõrgtehnoloogilistele roostevabast terasest õmblusteta torudele), WT/DS454/AB/R ja Add.1 / WT/DS460/AB/R ja Add.1, vastu võetud 28. oktoobril 2015, DSR 2015:IX, lk 4573, punktid 5.159–5.160.

([19]) Vaekogu aruanne „Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia“ (Maroko – lõplikud dumpinguvastased meetmed Tuneesiast pärit koolivihikute suhtes), WT/DS578/R ja Add.1, mis edastati WTO liikmetele 27. juulil 2021, kaevati edasi 28. juulil 2021, punktid 7.218–7.220.

(149) Komisjon märkis, et kahes WTO aruandes viidatakse uurimise käigus tehtud hinnaanalüüsile, mitte kaebuses või algatamisdokumendis esitatud analüüsile, mille puhul on nõutavate tõendite tase madalam. Komisjon leidis, et enne uurimise algatamist oli algatamisteates esitatud hinnaanalüüs piisav. Uurimise käigus tehakse põhjalikum analüüs valimisse kaasatud Hiina eksportijate ja valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud andmete põhjal. Seepärast lükati see väide tagasi.

(150) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid ka, et komisjon ei võtnud hinnavõrdluses arvesse liidu akutoitega elektrisõidukite tootjatele suunatud importi ning et liidu tootjate Hiinas toodetud akutoitega elektrisõidukite puhul kasutatud hinnastrateegiat mõjutas tõenäoliselt liidu tootjate üldine äristrateegia.

(151) Hindade võrdlemisel jättis komisjon välja ainult Tesla müügi, sest nagu on selgitatud põhjenduses 147, ei olnud tema käsutuses oleva teabe põhjal võimalik eristada Hiinas toodetud Tesla akutoitega elektrisõidukeid liidus toodetud elektrisõidukitest. Komisjon märkis ka, et Hiina valitsus ja kaubanduskoda ei põhjendanud oma väidet liidu tootmisharu hinnastrateegia kohta. Seepärast lükati need väited tagasi.

(152) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et komisjon ei võtnud hinnavõrdluses arvesse kaubamärgi tegurit, selgitamata, kuidas komisjon peaks seda tegurit oma hinnavõrdluses arvesse võtma. Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et liidu tootmisharu müügihindade tõus koos müügimahu suurenemisega tekitab küsimusi selle kohta, millisel määral Hiina kaubamärgiga akutoitega elektrisõidukid konkureerivad liidu tootmisharuga, ning et Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite väidetavalt madalamad hinnad ei viita iseenesest hindade allasurumisele ega langusele. Hiina valitsus ja kaubanduskoda märkisid, et aruandes „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“ ([20]) märkis vaekogu, et hinnamõju uurimisel peab uurimisasutus võtma arvesse kolme hinnamõju erinevusi, sest märkimisväärse hinna allalöömise arvestamiseks olulised elemendid erinevad märkimisväärse hinnalanguse ja hinna allasurumise arvestamiseks olulistest elementidest. Hiina valitsus ja kaubanduskoda märkisid, et hinnalanguse ja hindade alasurumise sõltumatut analüüsi ei tehtud ning et väide hinnalanguse kohta ei olnud põhjendatud, sest liidu tootmisharu hinnad tõusid kogu vaatlusaluse perioodi jooksul. Äriühing 24 lisas teguritena, mida komisjon ei võtnud algatamisdokumendis hinnaanalüüsi tegemiseks arvesse, i) turusegmendid ja ii) muud tegurid, mis mõjutavad konkurentsidünaamikat autotööstuses, kuid ei täpsustanud neid tegureid.

(153) Komisjon leidis, et ta esitas algatamisdokumendis hindade kohta piisavalt teavet, mis põhines enne uurimise algatamist komisjonile mõistlikult kättesaadaval teabel. Uurimise käigus analüüsib komisjon hindu põhjalikult, tuginedes valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate ja valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud teabele.

(154) Seoses liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu väidetava haavatavuse hindamisega väitsid Hiina valitsus ja kaubanduskoda, et: i) komisjon keskendus algatamisdokumendis valikuliselt liidu tootmisharu konkreetsetele majandusnäitajatele, nagu toodangumaht, müügimaht, turuosa, müügihinnad ja tööhõive, jättes samal ajal tähelepanuta muud näitajad, mis on olulised liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu olukorra ja väljavaadete hindamiseks, nagu tootmisvõimsus, võimsuse rakendamine, tootmiskulud, müügihindu mõjutavad tegurid, kasumlikkus ja investeeringutasuvus; ii) näitajad, mida komisjon algatamisdokumendis kasutas, viitasid sellele, et liidu tootmisharu on elujõuline, kuna liidu tootmisharule kuulus asjaomasel perioodil suurim turuosa ja et turuosa väike vähenemine kuue kuu jooksul ei olnud usaldusväärne haavatavuse näitaja, sest liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad müüsid edukalt kogu oma toodangut ja suurendasid tootmist ning samal ajal kasvas nende müük laieneval turul olulisel määral; iii) liidu tootmisharu müük suurenes aastatel 2020–2022 kiiremini kui liidu tarbimine; iv) liidu tootmisharu müügihinnad, mis tõusid 30 %, viitavad sellele, et liidu tootjad suutsid säilitada oma turuosa ja tõsta hindu hoolimata Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordist; v) kasvav tööhõive näitab, et liidu tootmisharu on oma tulevikuväljavaadete suhtes optimistlik, ning vi) liidu tootmisharu eksport suurenes. Äriühing 24 väitis ka, et liidu tootmisharu ei ole haavatavas olukorras, vaid hoopis kasvab, sest müügimahtu, tootmist ja eksporti käsitlevad andmed näitavad positiivset suundumust, samas kui turuosa käsitlevad andmed ei näita ühtki selget suundumust, kuigi turu olukord on alates 2021. aastast paranenud.

([20]) Vaekogu aruanne „Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)“ (Maroko – lõplikud dumpinguvastased meetmed Tuneesiast pärit koolivihikute suhtes), punktid 7.195–7.196.

(155) Algatamisdokumendis esitas komisjon avalikult kättesaadava teabe, võttes arvesse, et uurimine algatati *ex officio*. Komisjon leidis, et ta esitas algatamisdokumendis liidu tootmisharu haavatavuse kohta piisavalt teavet. Eelkõige selgitas komisjon, et liidu tootmisharu olukord ei osutanud Hiinast pärit impordi põhjustatud olulise kahju olemasolule. Hiina eksportijad on aga väga lühikese aja jooksul märkimisväärselt suurendanud liidu turu hõlvamist hindadega, mis on liidu tootmisharu hindadest märkimisväärselt madalamad, surudes seega hindu alla või takistades hinnatõusu, mis muidu oleks toimunud, ning avaldades seega märkimisväärset survet liidu müügile, turuosadele ja kasumimarginaalidele. See oli eriti tähtis olukorras, kus liidu tootmisharu peab saavutama akutoitega elektrisõidukite turul suurema müügimahu, et katta suured investeeringud, mida ta vajab konkurentsivõime säilitamiseks täielikule elektrifitseerimisele üleminekul. Hiinast pärit odavate akutoitega elektrisõidukite impordi järsk kasv, millega saavutatakse kasvaval turul märkimisväärne turuosa, tooks liidu tootmisharule kaasa suure kahjumi, mis võib kiiresti muutuda jätkusuutmatuks.

(156) Kahju ohu kohta väitsid Hiina valitsus ja kaubanduskoda, et komisjon ei olnud esitanud tõendeid ega selgitusi alusmääruse artikli 8 lõike 8 sissejuhatavas lõigus sätestatud õigusliku nõude kohta seoses asjaolude muutumisega, mille tulemuseks on olukord, kus kahju on selgelt prognoositav ja peatselt toimuv, ning et komisjon ei teinud tulevikku suunatud analüüsi.

(157) Algatamisdokumendis esitas komisjon piisavalt tõendeid, mis viitavad sellele, et subsideeritud impordi kasv kujutaks endast vahetut kahju ohtu juba niigi haavatavale liidu tootmisharule. Eelkõige esitas komisjon tõendeid selle kohta, et Hiina akutoitega elektrisõidukite suurte mahtude ja väga madalate hindadega turuosade kombinatsioon võib ohustada liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu püsimajäämist. Hiina akutoitega elektrisõidukite eksportivad tootjad peavad liidu turgu elektrifitseerimise, suuruse ja hindade selget tegevuskava silmas pidades väga atraktiivseks. Lisaks märkis komisjon seoses tulevikku suunatud analüüsiga, et kahju ohu analüüs on oma olemuselt tulevikku suunatud ja et algatamisdokumendi punktis 6 esitatud elementide analüüs kujutab endast tulevikku suunatud analüüsi. Seepärast lükati see väide tagasi.

(158) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid, et Hiina impordi kasvumäära hindamiseks algatamisdokumendis võttis komisjon arvesse ainult Hiina kaubamärkide turuosa, kuigi ta oleks pidanud arvesse võtma kogu Hiinast pärit importi.

(159) Komisjon ei ole selle väitega nõus. Algatamisdokumendis arvutas komisjon kogu Hiinast pärit impordi turuosa kahju käsitlevas jaotises. Kahju ohtu käsitlevas jaotises täiendas komisjon selles jaotises esitatud teavet turuosa kohta ja selgitas, et akutoitega elektrisõidukite impordi Hiinast võib jagada kolme kategooriasse, näiteks Euroopa kaubamärgid, Ameerika kaubamärgid ja Hiina kaubamärgid, ning esitas ka Hiina kaubamärkide turuosa. Seepärast lükati see väide tagasi.

(160) Äriühing 24 väitis, et komisjon ei selgitanud algatamisdokumendis nõuetekohaselt metoodikat, mille alusel arvutati liidu turule suunatud subsiidiumide impordi märkimisväärne kasvumäär. Eelkõige väitis äriühing 24, et komisjon tugines suurel määral Hiina akutoitega elektrisõidukite ekspordiandmetele GTA andmebaasist ega selgitanud GTA andmebaasi aluseks olevat metoodikat, võttes arvesse märkimisväärseid erinevusi GTA andmete ja muude allikate, näiteks Eurostati ja S&P Global Mobility andmete vahel.

(161) Komisjon ei nõustunud äriühingu 24 põhjendamata järeldusega, et ta tugines liitu suunatud subsiidiumide impordi kasvumäära hindamisel suurel määral GTA andmetele. Lisaks ei ole selge, millist metoodikat pidi komisjon GTA puhul selgitama. Komisjon kasutas Hiina akutoitega elektrisõidukite liitu suunatud impordi/ekspordi kasvu hindamiseks kolme allikat, mis olid tema käsutuses enne uurimise algatamist: Eurostat, S&P Global Mobility ja GTA. Komisjon ei omistanud oma hinnangus ühelegi neist andmebaasidest erilist kaalu. Nagu äriühing 24 ise rõhutas, esitas GTA andmed Hiinast liidu turule suunatud ekspordi kohta. Eurostat esitas andmed Hiinast liidu turule suunatud impordi kohta. Ekspordimaht võib erineda impordimahust, eriti juhul, kui andmeid esitavad erinevad tolliasutused. Seepärast lükati see väide tagasi.

(162) Hiina valitsus väitis, et Hiina kaubamärkide turuosa, mille komisjon arvutas mitme andmeallika põhjal, näis sihilikult ülehindavat Hiina kaubamärkide osakaalu, et luua võltsmulje Hiina kaubamärkide impordi märkimisväärsest kasvust liidus, kuna komisjoni arvutatud turuosa oli suurem kui ACEA teatatud vastav turuosa.

(163) Komisjon ei olnud selle väitega nõus. Komisjon ei saa kommenteerida ACEA esitatud andmeid turuosa kohta ega selle allikaid ja metoodikat, kuna tal puudus juurdepääs üksikasjalikele andmetele, mida ACEA sellega seoses kasutas. Sellest hoolimata ilmneb ACEA teatatud turuosa võrdlemisel komisjoni arvutatud turuosaga Hiina kaubamärkide puhul, et ACEA ei võtnud selles arvutuses arvesse Hiina kontsernilt Geely pärit importi, eelkõige Polestari müüki.

(164) Hiina valitsus ja Hiina kaubanduskoda väitsid, et komisjoni hinnang ei olnud objektiivne, sest liidu tootmisharu omaimport jäeti Hiina impordi tulevase kasvumäära ja liidu müügimahu hindamisest välja.

(165) Liidu tootmisharu importi ei jäetud Hiina impordi tulevase kasvu hindamisel kõrvale. Ühtlasi peab liidu tootmisharu müügimaht kahjuanalüüsis hõlmama ainult liidus toodetud akutoitega elektrisõidukite mahtu, Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite maht on tegelikult liidu tootmisharu edasimüük liidu turul, sest seda liiki müügi puhul tegutseb liidu tootmisharu liidu turul kauplejana, mitte tootjana. Seepärast lükati see väide tagasi.

(166) Hiina valitsus ja äriühing 24 väitsid, et komisjon ei teinud objektiivset uurimist, sest Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite importi ei hinnatud segmendipõhiselt, nagu seda tehti hinnamõju analüüsi puhul.

(167) Algatamisdokumendis ei teinud komisjon segmendipõhist hinnamõju analüüsi. Komisjon lihtsalt võrdles liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite hindu Hiina akutoitega elektrisõidukite hindadega eri segmentides tooteliikide lõikes, et muuta hinnavõrdlus sisukaks, võttes arvesse liidu tootmisharu müüdavate akutoitega elektrisõidukite eri liike. Seepärast lükati see väide tagasi.

(168) Seoses algatamisdokumendis esitatud S&P Global Mobility andmetel põhineva Hiina kaubamärkide turuosaga palus Hiina valitsus komisjonil i) kinnitada, kas esitatud turuosade vahemikud on õiged, ii) selgitada, miks on esitatud vahemikud, kuigi algatamisdokumendi kohaselt olid komisjonil täpsed andmed ja Hiina kaubamärkide täpne turuosa 2021. aasta kohta (s.o 3 %) on esitatud.

(169) Hiina kaubamärkide turuosa esitati vahemikena, sest komisjon kasutas kahte S&P Global Mobility andmemoodulit, mille andmekogumise alus oli erinev, nagu on selgelt selgitatud algatamisdokumendis. Komisjoni esitatud vahemikud näitasid nendel kahel moodulil põhinevate turuosade arvutamise tulemust. Komisjon ei esitanud vahemikke 2021. aasta kohta, sest turuosa arvutamise tulemus oli mõlema andmemooduli puhul sama.

(170) Hiina valitsus ja kaubanduskoda väitsid ka, et komisjoni väited Hiina liigse tootmisvõimsuse kohta on ebatäpsed ning et olulise osa Hiina akutoitega elektrisõidukite tootmisvõimsusest võib omistada liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisele. Äriühing 24 väitis, et komisjoni analüüs Hiina vaba tootmisvõimsuse kohta ei olnud piisavalt üksikasjalik, sest selles ei võetud arvesse erinevaid turusegmente ega poliitilisi arenguid Hiinas ja kolmandates riikides, mis suurendavad tulevikus nõudlust akutoitega elektrisõidukite järele kõigis segmentides. Lisaks väitsid Hiina valitsus ja kaubanduskoda, et komisjon ei hinnanud Hiina sisenõudluse eeldatavat kasvu, kuigi Hiina on maailma suurim akutoitega elektrisõidukite turg, enamik akutoitega elektrisõidukite toodangust Hiinas oli mõeldud Hiina siseturule, ega muude turgude vastuvõtuvõimet. Äriühing 24 väitis, et komisjon ei hinnanud piisavalt arengutendentse ja suundumusi akutoitega elektrisõidukite turgudel kolmandates riikides.

(171) Komisjon leidis, et ta esitas algatamisdokumendis piisavalt teavet Hiina tootmisvõimsuse ja vaba tootmisvõimsuse kohta. Komisjon selgitas eelkõige, et mitu allikat teatasid, et Hiina vaba tootmisvõimsus on ligikaudu 50 % ja peaks tulevikus suurenema, sest ehitatakse rohkem tehaseid. Kuigi Hiina on tõepoolest suurim akutoitega elektrisõidukite turg, on ta ka ekspordile orienteeritud. Suur hulk Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjaid on avalikult väljendanud huvi akutoitega elektrisõidukite liitu eksportimise vastu ja nad ehitavad akutoitega elektrisõidukite mudeleid spetsiaalselt liidu turu jaoks, nagu on selgitatud algatamisdokumendis. Komisjon selgitas algatamisdokumendis ka seda, et suuruselt kolmas akutoitega elektrisõidukite turg Hiina ja liidu järel oli USA, mis oli Hiina eksportivatele tootjatele tegelikult suletud, arvestades 27,5 % suurust koguimporditollimaksu (2,5 % tollimaks ja 25 % maks ([21]) 1974. aasta kaubandusseaduse ([22]) artikli 301 alusel). Ka muudel väiksematel turgudel, nagu Türgi ja India, kehtisid Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kõrged imporditollimaksud. Uurimise käigus hindab komisjon põhjalikult teiste turgude suutlikkust Hiina vaba tootmisvõimsust vastu võtta.

(172) Kaubanduskoda väitis, et komisjon ei hinnanud, kas Hiina akutoitega elektrisõidukite import ja liidu akutoitega elektrisõidukite import on konkurentsisuhtes ja omavahel asendatavad, nii et esimene võib põhjustada kahju ohtu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. Kaubanduskoda viitas sellega seoses apellatsioonikogu aruandele „Hiina – kõrgtehnoloogilised roostevabast terasest õmblusteta torud (EL ja Jaapan)“ ([23]).

(173) Komisjon märkis, et selles aruandes viidati vastavale hindamisele, mille komisjon peab läbi viima uurimise ajal, mitte kaebuses või algatamisdokumendis, mispuhul tõendite tase on madalam kui uurimise ajal. Komisjon näitas algatamisdokumendi punktis 5.4.2 Hiina akutoitega elektrisõidukite ja liidu akutoitega elektrisõidukite hinnavõrdlust segmendipõhiselt tooteliikide lõikes, punktis 5.4.4 selgitas komisjon akutoitega elektrisõidukite tootmiskulude komponente, mis on Hiina eksportivate tootjate ja liidu tootjate jaoks samad, punktis 5.5 järeldas komisjon, et Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad on väga lühikese aja jooksul märkimisväärselt hõlvanud rohkem ELi turgu hindadega, mis on liidu tootmisharu hindadest märksa madalamad, ning punktides 6.2 ja 6.3 selgitas komisjon, miks liidu turg on atraktiivne Hiina tootjatele, eelkõige teatavatele Hiina eksportivatele tootjatele, keda komisjon kirjeldas punktis 6.3. Komisjon selgitas põhjuslikku seost käsitlevas punktis 7.1, et Hiina autode olemasolu liidu turul suurtes kogustes ja oluliselt madalamate hindadega kui liidu tootmisharu hinnad ei võimalda liidu tootmisharul luua liidu turul nõuetekohast akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Seega oli algatamisetapis piisavalt tõendeid, mis näitasid, et Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukid konkureerivad otseselt ja on omavahel asendatavad. Seepärast lükati see väide tagasi.

(174) Äriühing 24 väitis, et puuduvad tõendid selle kohta, et väidetavalt subsideeritud akutoitega elektrisõidukite import Hiinast põhjustaks olulise kahju ohu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule, võttes arvesse i) kasvavat liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu, mis äriühingu 24 sõnul ei olnud haavatavas olukorras, ii) liidu akutoitega elektrisõidukite turu eeldatavat kasvu ja iii) muudest kolmandatest riikidest pärit impordi arengut. Äriühing 24 väitis ka, et komisjon ei võtnud arvesse sõiduautode turu segmentimist, kuigi see element on asjakohane, sest see selgitaks, et Hiina akutoitega elektrisõidukite madalad hinnad ühes turusegmendis ei saa põhjustada väidetavat kahju ohtu liidu tootmisharule, mis tegutseb erinevates turusegmentides Lisaks väitis äriühing 24, et isegi kui liidu tootmisharule tekitataks kahju oht, ei saa sellist ohtu omistada Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordile, sest i) suur osa ELi tootmisharust keskendus sisepõlemismootoriga autodele, kus neil oli konkurentsieelis ja hakkasid alles hiljuti investeerima akutoitega elektrisõidukite turule, ii) vähe investeeringuid on tehtud ülemaailmsesse elektriakude tarneahelasse ning iii) akude tootmiseks napib taskukohast toorainet ja energiahinnad on kõrged, ning neid kergitavad välised šokid, eelkõige Venemaa agressioon Ukrainas.

(175) Hiina valitsus väitis, et komisjon ei hinnanud nõuetekohaselt i) kolmandatest riikidest pärit importi, ii) liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate enda Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite importi – küsimus, mille tõstatas ka Hiina kaubanduskoda –, ega iii) tarbimisharjumuste muutusi.

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

([22]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce.

([23]) Apellatsioonikogu aruanne „China – HP-SSST (Japan and EU)“ (Hiina – kõrgtehnoloogilised roostevabast terasest õmblusteta torud (EL ja Jaapan), punkt 5.262.

(176) Hiina kaubanduskoda väitis, et komisjon ei võtnud piisavalt arvesse muid teadaolevaid tegureid, mis võivad liidu akutoitega elektrisõidukite tootjaid tulevikus kahjustada, nagu i) liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate sõltuvus kolmandate riikide akudest ja muudest komponentidest, mis mõjutab nende konkurentsivõimet üldiselt ja tarneahela häirete korral, näiteks COVID-19 pandeemia ning Venemaa ja Ukraina sõja ajal, ii) inflatsioonisurve ja kõrged energiahinnad liidus, iii) ELi poliitika biokütuste edendamiseks, iv) sisepõlemismootoriga autode ja akutoitega elektrisõidukite vaheline konkurents, v) mitme liidu akutoitega elektrisõidukite tootja lähteolukord ja nende piiratud toodangumaht ning vi) akutoitega elektrisõidukeid tootvate traditsiooniliste ELi automarkide tootjate hinnapoliitika ja ELi-sisene tootjate konkurents.

(177) Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kasvas tõepoolest kooskõlas liidu turuga, kus sisepõlemismootoriga sõidukitelt minnakse järk-järgult üle akutoitega elektrisõidukitele. Algatamisdokumendis selgitas komisjon siiski veel, et kättesaadav teave näitas, et liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu on akutoitega elektrisõidukitega seotud äritegevuses jõudnud kasumiläve lähedale ja loodab jõuda kasumisse 2025. aasta paiku. Tootmisharu kehvad tulemused olid peamiselt tingitud akude kõrgest hinnast ning endiselt suhteliselt väikeste mahtude nimel tehtud kulukatest jõupingutustest teadus- ja arendustegevuse valdkonnas. Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu pidi konkurentsivõime säilitamiseks pidevalt investeerima eelkõige akutehastesse ning uute akutoitega elektrisõidukite mudelitega seotud teadus- ja arendustegevusse. Kuigi olukord on praegu jätkusuutlik, sest enamik liidu akutoitega elektrisõidukite tootjaid saab kompenseerida kulu sisepõlemismootoriga sõidukite müügist saadava suurema marginaaliga, väheneb see võimalus järk-järgult, kui liidu turg täielikult elektrifitseeritakse. Teisisõnu sõltub liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu tulevane kasumlikkus suurel määral sellest, kas see tagab akutoitega elektrisõidukite suure toodangu- ja müügimahu. Nagu algatamisdokumendis selgitatud, pidi liidu tootmisharu jätkama liidu turul akutoitega elektrisõidukite müügimahu märkimisväärset suurendamist. Hiina akutoitega elektrisõidukite olemasolu liidu turul suurtes kogustes ja liidu tootmisharu hindadest oluliselt madalamate hindadega ei võimalda liidu tootmisharul luua liidu turul toimivat akutoitega elektrisõidukite tootmisharu.

(178) Algatamisdokumendis esitatud andmed põhinesid teabel, mis oli komisjonile avalikult kättesaadav enne uurimise algatamist. Enne uurimise algatamist ei olnud komisjonil teavet, mis oleks viidanud segmendianalüüsi vajalikkusele. Komisjon vaatles seda küsimust uurimise käigus edasi ja jõudis järeldusele, et segmendianalüüs ei olnud kõnealusel juhul põhjendatud ega asjakohane, nagu on selgitatud põhjendustes 1041–1049.

(179) Ühtlasi ei pidanud komisjon lisama algatamisdokumenti ammendavat loetelu teguritest, mis võivad põhjustada liidu tootmisharule kahju ohtu, sest algatamisdokumendis on vaja oluliselt vähem tõendeid kui tasakaalustusmeetmeid kehtestava uurimise ajal. Algatamisdokumendis hindas komisjon kolmandatest riikidest pärit impordi arengut ja muid liidu tootmisharu tulemuslikkust mõjutavaid tegureid, nagu pooljuhtide nappus, raskused piisava tooraine hankimisel ja laadimistaristu. Uurimise käigus hindab komisjon üksikasjalikult selliseid tegureid, nagu on näidatud punktis 6.2. Seetõttu lükati need väited tagasi.

(180) Hiina valitsus möönis, et komisjon ei võta tavaliselt uurimise algatamisel arvesse liidu huve, kuid väitis, et kõnealuses uurimises oleks selline hindamine olnud oluline ja asjakohane, sest uurimine algatati *ex officio* ja liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad ei paistnud seda toetavat. Hiina valitsus leidis, et kõnealuse uurimise algatamine oli ELi jaoks ebamõistlik ja et meetmete kehtestamine oleks vastuolus liidu huvidega, sest: i) uurimine ei tooks kasu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule ja meetmete kehtestamise korral tekitaks see probleeme akutoitega elektrisõidukite taskukohasuse ja kättesaadavusega liidus ning ii) uurimine ei olnud kooskõlas ELi kliima- ja rohelise energia eesmärkidega.

(181) Puudub õiguslik nõue lisada liidu huvide hinnang kaebusele või *ex officio* algatatud uurimiste algatamist käsitlevale dokumendile. Komisjon ei nõustunud üldse Hiina valitsuse väidetega, mis on esitatud põhjenduses 180. Komisjon käsitles uurimise käigus üksikasjalikult liidu huvide aspekte ja esitas oma järeldused jaotises „Liidu huvid“.

(182) Algatamisdokumendis esitatud tõendid kujutasid endast teavet, mis oli komisjonile mõistlikult kättesaadav enne uurimise algatamist. Kuna uurimine algatati *ex officio*, ei olnud komisjonil juurdepääsu samale teabele kui juhul, kui uurimine algatatakse kaebuse alusel. Teatavad andmed, nagu täpsed andmed tootmiskulude ja seega ka kasumlikkuse kohta, ei ole avalikult kättesaadavad Algatamisdokumendis oli siiski piisavalt tõendeid, mis viitasid liidu tootmisharule kahju tekitamise ohu olemasolule ning põhjuslikku seost liidu tootmisharule kahju tekitamise ohu ja Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi vahel, mille põhjustas subsideeritud import. Seetõttu leidis komisjon, et tal on alusmääruse ning subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu kohaselt piisavalt tõendeid subsideeritud impordist tuleneva kahju ohu kohta.

1.6. **Individuaalne kontrollimine**

(183) Hiina RV eksportiv tootja Tesla (Shanghai) Co., Ltd esitas taotluse individuaalseks kontrollimiseks alusmääruse artikli 27 lõike 3 alusel. Seejärel esitas ta ka küsimustiku vastused. Taotlus on vastu võetud ja seda kontrollitakse uurimise lõplikus etapis.

2. UURITAV TOODE, ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUNE TOODE

2.1. **Uuritav toode**

(184) Uuritav toode on uued akutoitega elektrisõidukid, mis on mõeldud peamiselt kuni üheksa inimese, sealhulgas juhi, veoks, välja arvatud L6- ja L7-kategooria sõidukid vastavalt määrusele (EL) nr 168/2013, ([24]) ning mis liiguvad (olenemata liikuma pandud rataste arvust) ainult ühe või mitme elektrimootori abil, sealhulgas sisepõlemismootori sõiduulatuse pikendajaga (abijõuallikaga) sõidukid, mis kuuluvad praegu CN-koodi ex 8703 80 10 (TARIC-kood 8703 80 10 10) alla (edaspidi „uuritav toode“). Mootorrattad ei kuulu selle uurimise alla.

(185) Algatamisteates ei hõlmanud uuritava toote määratlus sõnaselgelt sõiduulatuse pikendajaid. Siiski pidas komisjon vajalikuks selgitada, et üks akutoitega elektrisõidukite liik on ka sõidukid, millel on sõiduulatuse pikendaja (abijõuseade), mis koosneb väikesest sisepõlemismootorist koos elektrigeneraatoriga, mida kasutatakse aku laadimiseks sõiduki liikumise ajal. Seda tüüpi akutoitega elektrisõidukitel on samad füüsilised omadused kui muud tüüpi akutoitega elektrisõidukitel ning see võistleb muude ilma sõiduulatuse pikendajata elektrisõidukitega. Asjaomasel perioodil imporditi neid Hiinast ja toodeti liidus väikestes kogustes. Seetõttu hõlmas komisjoni analüüs alates algatamisest seda tüüpi akutoitega elektrisõidukeid käsitlevaid andmeid.

2.2. **Asjaomane toode**

(186) Asjaomane toode on Hiinast pärit uuritav toode (edaspidi „asjaomane toode“).

2.3. **Samasugune toode**

(187) Uurimine näitas, et järgmistel toodetel on samad põhilised füüsikalised ja tehnilised omadused ning sama põhiline kasutusotstarve:

asjaomane toode, kui seda eksporditakse liitu;

(a) uuritav toode, mida toodetakse ja müüakse Hiina siseturul; ja

(b) uuritav toode, mida liidu tootmisharu toodab ja müüb liidu turul.

(188) Komisjon otsustas seega kõnealuse uurimise puhul käsitada neid tooteid samasuguste toodetena alusmääruse artikli 2 punkti c tähenduses.

([24]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

2.4. **Märkused toote määratluse kohta**

(189) Märkused toote määratluse kohta saadi äriühingutelt Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. (edaspidi „XEV“) ja Green World Mobility.

(190) XEV on Hiina kaubamärgi XEV all turustatavate ja liitu eksporditavate neljarattaliste sõidukite eksportiv tootja. Selle peamine mudel on XEV YOYO.

(191) XEV väitis, et XEV YOYO on määruse (EL) nr 168/2013 ([25]) I lisas määratletud sõidukikategooriate kohaselt täiselektriline L7-kategooria neljarattaline sõiduk. Sellisena erineb see XEVi sõnul reisijate ja nende pagasi veoks ette nähtud mootorsõidukitest, mida määruse (EL) 2018/858 ([26]) artiklis 4 määratletud sõidukikategooriate kohaselt nimetatakse M-kategooria sõidukiteks. Lisaks väitis XEV, et L7-kategooria neljarattalised sõidukid ei sarnane füüsiliste ja tehniliste erinevuste tõttu uuritavate akutoitega elektrisõidukitega. XEV viitas, et XEV YOYO-l oli lisaks erinevatele loanõuetele ja numbrimärgi erinevatele mõõtmetele väiksem võimsus, aku maht, maksimaalne sõiduulatus, tühimass ja maksimaalne kiirus kui mõnel väikesel M-kategooria akutoitega elektrisõidukil. XEV määratles ka erinevused kasutusviisides ja tarbijate arusaamades.

(192) Seetõttu palus XEV komisjonil kinnitada, et selliseid neljarattalisi sõidukeid nagu XEV YOYO ei käsitata kõnealuses uurimises akutoitega elektrisõidukitena ja seetõttu ei kuulu need uuritava toote määratluse alla.

(193) Komisjoni analüüs kinnitas, et tõepoolest ei ole neljarattalistel (L6- ja L7-kategooria) samu füüsikalisi ja tehnilisi omadusi kui uuritavatel akudega elektrisõidukitel. Eelkõige määratlevad neljarattalisi sellised füüsikalised ja tehnilised omadused nagu maksimaalne kiirus, kaal, mootori võimsus ja istmete arvu piirangud, samas kui uuritavate akudega elektrisõidukite suhtes selliseid piiranguid ei kehti. Seega järeldas komisjon, et neljarattalised sõidukid ei kuulu uuritava toote alla ja seetõttu uurimises neid ei käsitletud. Selle tulemusena leiti, et kõnealune uurimine ei puuduta muu hulgas XEVi neljarattaliste sõidukite eksporti liitu.

(194) Green World Mobility impordib Hiinast elektrimopeede ja teatavaid puuetega inimestele mõeldud elektrisõidukeid. Green World Mobility väitis, et sellised sõidukid erinevad uuritavast tootest. Mopeedid kuuluvad tõepoolest määruses (EL) nr 168/2013 määratletud L6-kategooriasse, samas kui Green World Mobility imporditud puuetega inimestele mõeldud elektrisõidukid olid varem liigitatud CN-koodi 8713 90 00 alla. Madalmaade toll liigitas need aga hiljem ümber CN-koodi 8703 80 10 alla. Sellised sõidukid võivad vedada kuni kahte inimest ja sõita avalikel teedel suurima kiirusega kuni 45 km/h. Green World Mobility kinnitas, et need on liigitatud ka määruses (EL) nr 168/2013 määratletud L-kategooriasse.

(195) Komisjoni analüüs kinnitas, et Green World Mobility imporditud mopeedidel ja puuetega inimestele mõeldud elektrisõidukitel ei ole samu füüsikalisi ja tehnilisi omadusi kui uuritavatel akutoitega elektrisõidukitel. Seega järeldas komisjon, et need tooted ei kuulu uuritava toote alla ja seetõttu uurimises neid ei käsitletud.

([25]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

([26]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

3. **SUBSIDEERIMINE**

3.1. **Sissejuhatus: valitsuse kavade, projektide ja muude dokumentide esitamine**

(196) Enne väidetava subsideerimise analüüsimist subsiidiumide või subsiidiumikavade lõikes hindas komisjon valitsuse kavasid, projekte ja muid dokumente, mis olid uuritud subsiidiumikavade analüüsi puhul asjakohased.

(197) Sissejuhatavas märkuses juhtis komisjon tähelepanu sellele, et Hiina majanduse üldist ülesehitust iseloomustab riigi eriti tugev roll, kusjuures riigivõimu kontrollib omakorda Hiina Kommunistlik Partei (edaspidi „HKP“), mis on riiki valitsev poliitiline üksus. Sellest tingituna tegutsevad Hiina ettevõtted eripärases keskkonnas, mis erinevalt lääneriikidest, kus valitsev korralduspõhimõte on turujõud, sisaldab arvukalt mehhanisme, mis annavad Hiina valitsusele olulise kontrolli riigis toimuva majandustegevuse kõigi aspektide üle. Selline kindel kontroll takistab ettevõtjaid tegutsemast ratsionaalsete turuosalejatena, kelle eesmärk on maksimeerida kasumit, ning sunnib neid tegelikult valitsuse poliitika ja kavade rakendamisel tema käepikendusena tegutsema.

(198) Hiina valitsuse poliitiliste otsuste ülevõtmisel ettevõtjate igapäevasesse äritegevusse on kõige tähtsam järgmine: *i)* sotsialistlik turumajanduse doktriin, *ii)* HKP juhtimine, *iii)* tööstuse planeerimise süsteem, *iv)* finantssüsteem.

(199) Hiina põhiseaduses ([27]) järgitav sotsialistlik turumajanduse doktriin annab riigile majanduse üle olemusliku ja kõikehõlmava kontrolli, mis läheb palju kaugemale kui vaid traditsioonilised standardid, mille abil kehtestada õigusraamistik, milles turuosalised on vabad tegutsema. Nimelt põhiseaduse artiklis 6 on sätestatud järgmine: „Hiina Rahvavabariigi sotsialistliku majandussüsteemi aluseks on asjaolu, et tootmisvahendid on sotsialistlik avalik omand […]. Sotsialismi esimeses etapis toetab riik põhilist majandussüsteemi, milles domineerib avalik omand ja millega kõrvuti arenevad välja mitmesugused omandivormid, ning kasutab jaotussüsteemi, milles domineerib tööpõhine jaotus ja kus kasutatakse kõrvuti erinevaid jaotusviise.“ Lisaks on põhiseaduse artiklis 15 sätestatud järgmine: „Riigis kehtib sotsialistlik turumajandus. Riik tugevdab majandusõigust ning edendab makrotasandi reguleerimist ja kontrolli. Riik keelab vastavalt seadusele mis tahes organisatsioonil või üksikisikul häirida sotsiaal-majanduslikku korda.“ Põhiseaduse artiklis 11 on riigile määratud sekkumisroll, mis läheb kaugemale mitteavaliku sektori õiguste ja huvide kaitsmisest, kuna riik „soodustab, toetab ja suunab riigi mitteavalike majandussektorite arengut ning teostab vastavalt seadusele järelevalvet ja kontrolli mitteavalike majandussektorite üle.“

(200) Need põhiseaduse alused kajastuvad kõigis asjakohastes õigusaktides, ([28]) milles rõhutatakse sotsialistlikku turumajandust kui Hiina majanduse aluseks olevat juhtivat põhimõtet. HKP juhtimisel kasutab riik laialdaselt paljusid eri vahendeid – nii ergutavaid kui ka piiravaid –, et suunata majandust sotsialistliku moderniseerimise poole, st Hiina valitsuse seatud eesmärkide (sealhulgas tööstuspoliitika eesmärkide) suunas.

([27]) Hiina RV põhiseadus, mis võeti vastu 4. detsembril 1982, muudetud kujul; kättesaadav aadressil http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Vt näiteks Hiina RV tsiviilseadustiku artikleid 1 ja 206, mille kohaselt: „See seadus on sõnastatud […] eesmärgiga kaitsta isikute tsiviilõigusest tulenevaid õigusi ja huve, reguleerida tsiviilõiguslikke suhteid, säilitada sotsiaalset ja majanduslikku korda, täita vajadus arendada Hiina eripäradega sotsialismi ja kanda edasi sotsialistlikke põhiväärtusi“ ning „[r]iik toetab ja täiustab fundamentaalseid sotsialistlikke majandussüsteeme, nagu omandisüsteem, mille raames arenevad kõrvuti mitmesugused omandivormid ja mille alustala on avalik omand, jaotussüsteem, mille raames eksisteerivad tööpõhise jaotuse kui alustala kõrval mitmed jaotusvormid, ning sotsialistlik turumajanduse süsteem. Riik konsolideerib ja arendab avalikku majandussektorit ning soodustab, toetab ja suunab mitteavaliku majandussektori arengut. Riik rakendab sotsialistlikku turumajandust […]“; kättesaadav aadressil https://www.translex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Hiina RV äriühinguseaduse artiklis 1 on samamoodi sätestatud järgmine: „Hiina Rahvavabariigi äriühinguseadus […] on kehtestatud selleks, et standardida ettevõtete korraldust ja tegevust, kaitsta äriühingute, aktsionäride ja võlausaldajate seaduslikke õigusi ja huve, kaitsta sotsiaalset ja majanduslikku korda ning edendada sotsialistliku turumajanduse arengut“; kättesaadav aadressil http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Kuigi HKP juhtimine on ametlikult sätestatud riigi põhiseaduses ([29]) ning asjakohastes teisestes õigusaktides ja partei põhikirjas, ([30]) esineb seda praktikas mitmes vormis; Hiinas ei ole võimude lahusust ja parteil on täielik kontroll riigiaparaadi seadusandliku, ([31]) täidesaatva ([32]) ja kohtuvõimu ([33]) üle; partei jälgib olulisi majandusvaldkondi, sealhulgas finantssektorit ja strateegiliseks peetavaid tööstussektoreid, eelkõige omandiõiguse ja/või tähtsaimate töötajate ametissenimetamise ja rotatsiooni kaudu; kõigis riigi- ja eraettevõtetes, kus on rohkem kui kolm partei liiget, ([34]) on lisaks kohustuslik luua parteirakukesed (vt ka põhjendus 785), ning ettevõtete parteistruktuurid nõuavad sageli õigust osaleda ettevõtte operatiivses otsustusprotsessis (vt ka põhjendus 786). Kõik need kontrollimehhanismid tagavad HKP-le tugeva kontrolli riigi majanduse üle ning võimaldavad parteil kujundada ja rakendada oma majanduspoliitikat kooskõlas oma strateegiliste kaalutluste ja prioriteetidega.

(202) Hiina majanduse juhtimine põhineb olulisel määral keerukal planeerimissüsteemil, millega määratakse kindlaks prioriteedid ja eesmärgid, millele keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused peavad keskenduma. Asjaomased kavad on kehtestatud kõikidel valitsemistasanditel ja hõlmavad kõiki majandussektoreid. Kavades seatud eesmärgid on siduvad ja kõikide haldustasemete ametiasutused jälgivad nende kavade rakendamist vastaval madalamal valitsemistasandil. Üldiselt suunatakse Hiina RV planeerimissüsteemi tulemusena ressursid sektoritesse, mille valitsus on kuulutanud strateegiliseks või muul viisil poliitiliselt tähtsaks, mitte ei eraldata neid kooskõlas turujõududega ([35]).

(203) Ressursside eraldamiseks kooskõlas Hiina valitsuse poliitiliste prioriteetidega on Hiina ametiasutuste jaoks väga oluline kasutada finantssektorit. Hiina finantssüsteemis domineerib jätkuvalt pangandussektor ja riik kontrollib pangandussektorit (vt ka punkt 3.5.1, eriti punkt 3.5.1.3), omandiõiguse (vt põhjendus 465) ja isiklike sidemete kaudu. Sellest tulenevalt on Hiina valitsusel enamus-/kontrollaktsionärina volitused määrata riigile kuuluvate arengupankade juhtkonnas kõige olulisemad ametikohad (vt põhjendus 454), samuti pankades, mis kuuluvad osaliselt või täielikult riigile või riigi omanduses olevatele juriidilistele isikutele (vt põhjendus 468).

(204) Lisaks on Hiina suuremate pankade põhikirjades tavapärane spetsiaalne peatükk parteikomitee loomise kohta ([36]). Näiteks Hiina tööstus- ja kommertspanga (edaspidi „ICBC“) põhikirja kohaselt on „panga direktorite nõukogu esimees ja parteikomitee sekretär sama isik“ ([37]). Artiklis 53 on loetletud parteikomitee ülesanded, sealhulgas partei ja riigi otsuste praktilise rakendamise järelevalve pangas. Parteikomiteel on koos direktorite nõukoguga oma roll ka töötajate valikul ja hindamisel. Parteikomitee tuleb kaasata ka peamiste tegevus- ja juhtimisküsimuste

([29]) Vt põhiseaduse artikkel 1: „Sotsialistlik süsteem on Hiina Rahvavabariigi fundamentaalne süsteem. Hiina kommunistliku partei juhtimine on Hiina eripäradega sotsialismi tunnusjoon. Mis tahes organisatsioonil või üksikisikul on keelatud kahjustada sotsialistlikku süsteemi.“

([30]) Vt HKP põhikirja üldprogramm, milles on sätestatud järgmine: „Hiina Kommunistliku Partei juhtimine on Hiina eripäradega sotsialismi kõige tähtsam omadus ja selle süsteemi suurim tugevus. Partei on poliitilise juhtimise kõrgeim jõud. Partei juhib kõiki tegevusvaldkondi riigi igas osas“; kättesaadav aadressil https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (vaadatud 3. juunil 2024).

([31]) Rahvakongressi koosseisu ja selle seoste kohta Hiina Kommunistliku Parteiga vt näiteks: https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Vt: https://www.gov.cn/.

([33]) Vt Hiina RV kohtunike seaduse artikkel 12, mis näeb ette, et kohtunikud peavad „[j]ärgima […] Hiina Rahvavabariigi põhiseadust, Hiina Kommunistliku Partei juhtkonda ja sotsialistlikku süsteemi“; kättesaadav aadressil www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Vt HKP põhikirja artikkel 30: „Partei esmatasandi organisatsioon moodustatakse igas ettevõttes, […], valitsusorganis, […] ja mis tahes muus esmatasandi [organisatsioonis, kus inimesed töötavad], kus on vähemalt kolm partei täisliiget“.

([35]) Komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations“ (Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses), 20. detsember 2017, SWD(2017) 483 final/2 (edaspidi „Hiinat käsitlev 2017. aasta aruanne“) – 4. peatükk, lk 41–42, 83. Vt ka ajakohastatud komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations“ (Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses), 10. aprill 2024, SWD(2024) 91 final (edaspidi „Hiina aruanne“) – peatükk 4, lk 57–59, 99.

([36]) ICBC põhikirja 6. peatüki artiklid 52–53; kättesaadav aadressil http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Samas, artikkel 52.

ning töötajate huve puudutavate oluliste küsimuste arutelusse ning esitab märkusi ja ettepanekuid“ ([38]). Direktorite nõukogu käsitlevate normide kohaselt tuleb parteikomiteega konsulteerida enne oluliste küsimuste otsustamist ([39]). Hiina põllumajanduspanga (edaspidi „ABC“) põhikirjas on samamoodi sõnastatud artikkel 58 parteikomitee asutamise kohta ja artikkel 161 komitee kaasamise kohta oluliste küsimuste arutamisse ([40]).

(205) Lisaks sellele, et Hiina valitsus suudab kontrollida pangandussektorit omandiõiguse ja organisatsioonilise ülesehituse kaudu, kontrollib ta sektorit ka kohaldatavate Hiina õigusaktide kaudu (vt asjakohaste regulatiivsete dokumentide analüüs punktis 3.5.1.5), mille kohaselt peavad pangad finantsotsuste tegemisel olema vastavuses riigi tööstuspoliitika eesmärkidega.

(206) Kokkuvõttes näitavad kõik need elemendid, et Hiina RV õigus- ja poliitilise süsteemi struktuur sõltub valitsuse rangest kontrollist majanduse ja kaubanduse kõigi aspektide üle, sest valitsus juhib ja jälgib neid kesksel tasandil. Ettevõtjad on lahutamatu osa sellest süsteemist, mitte kui vaba turu osalejad, kelle eesmärk on teha otsuseid ainuüksi majandusloogika järgi ja kasumi maksimeerimiseks, vaid kui ühed keskse tähtsusega osalejad, kes rakendavad Hiina valitsuse kesksel tasandil määratud üldpoliitikat ja konkreetseid poliitikaeesmärke.

3.2. Valitsuse kavad ja poliitika akutoitega elektrisõidukite tootmisharu toetamiseks

(207) Komisjon leidis, et sellistes tingimustes kuuluvad kõik hinnatavad subsiidiumid ja subsiidiumikavad Hiina valitsuse riikliku kava rakendamise alla eesmärgiga edendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu alljärgnevatel põhjustel.

(208) Hiina valitsus peab akutoitega elektrisõidukite tootmisharu strateegilise tähtsusega tootmisharuks ning on vähemalt alates 2010. aastast pidevalt rõhutanud poliitilist toetust sektori kiirendatud arengule. Selline kategoriseerimine on väga tähtis, sest selle käigus määratakse kindlaks konkreetsed sektorid, mis saavad kasu mitmesugustest poliitika- ja kõrvalmeetmetest, mille mõte on sektori arengut kiirendada ([41]).

(209) See ilmneb mitmest tööstuspoliitika dokumendist, mida on järjestikku kehtestatud vähemalt alates 2010. aastast ja mis on loetletud allpool.

Riiginõukogu otsus nr 40 ajutiste meetmete kehtestamise ja rakendamise kohta tööstuses struktuurimuudatuste tegemiseks

(210) Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu otsus nr 40 on 2005. aastal välja antud õiguslik dokument, mille eesmärk on edendada Hiina tööstusstruktuuri kohandamist, soodustades kõrgtehnoloogiliste tootmisharude arengut ja kõrvaldades aegunud tootmisvõimsuse. Tööstuse struktuurimuudatuste suuniskataloogiga, mis on otsuse nr 40 rakendusmeede, luuakse alus investeerimissuundade juhtimiseks, määrates kindlaks tööstussektorid, millel peaks olema eelisjuurdepääs krediidile. Otsusega suunatakse Hiina valitsust haldama investeerimisprojekte ning kujundama ja ellu viima riigi rahandus-, maksu-, laenu-, maa-, impordi- ja ekspordipoliitikat. Riiklik arengu- ja reformikomisjon avaldas 2013. aasta veebruaris ja 2019. aastal suuniskataloogi tööstuse struktuuri kohandamise kohta ja muutis seda hiljem.

(211) Nii 2013. kui ka 2019. aasta dokumentides viidatakse uue energiaallikaga sõidukite tootmisharule, mis hõlmab ka akutoitega elektrisõidukeid, kui soodustatud tootmisharule.

([38]) Samas, artikli 53 punkt 3.
([39]) Samas, artikkel 144.
([40]) ABC põhikiri; kättesaadav aadressil https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Hiinat käsitlev 2017. aasta aruanne – 2. peatükk, lk 17 ja 20.

Riiginõukogu 2010. aasta otsus strateegiliste kujunemisjärgus tootmisharude arengu kiirendamise kohta

(212) Riiginõukogu 2010. aasta otsuses strateegiliste kujunemisjärgus tootmisharude arengu kiirendamise kohta ([42]) nimetas Hiina valitsus uue energiaallikaga sõidukite sektori esmajärjekorras ajakohastatavate tootmisharude hulka.

(213) Otsuse II artikli kohaselt võttis Hiina valitsus kohustuse „eelistada selliste tootmisharude edendamist ja arendamist nagu energia säästmine, keskkonnakaitse, uue põlvkonna infotehnoloogia, bioloogia, kõrgtehnoloogiliste seadmete tootmine, uued energiaressursid, uued materjalid, uue energiaallikaga autod jne“.

(214) Otsus sisaldas ka tootmisharu selget pikaajalist arengueesmärki, mis hõlmab ka ülemaailmselt tegutsevate suurettevõtete loomist: „2020. aastaks on […] uutest energiaallikatest, uutest materjalidest ja uue energiaallikaga autode tootmisharust saanud riigi majanduses teerajajav tootmisharu. Innovatsioonivõimet on oluliselt parandatud, meie kontrolli all on hulk võtme- ja põhitehnoloogiaid ning teatavates valdkondades on saavutatud maailma juhtiv tase. Moodustatud on rahvusvahelise mõjuga suurettevõtete kontsern ning elujõuliste väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete kontsern.“ ([43]).

(215) Uue energiaallikaga sõidukite nimetamine strateegiliseks tootmisharuks näitas kõigile valitsustasanditele, kui oluliseks Hiina valitsus sektorit peab, tehes seega selgeks, et kesktasandil võetakse vastu tootmisharu toetav täiendav poliitika ja seda oodatakse riigi madalamatel haldustasanditel.

Energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukava (2012–2020)

(216) Uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arendamise toetamist kajastati juba 12. riiklikus viisaastakukavas ([44]) ajavahemikuks 2011–2015 ning seda väljendati täpsemalt energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukavas (2012–2020), ([45]) milles märgiti, et „käesolevas kavas osutatud uue energiaallikaga sõidukid hõlmavad peamiselt täiselektrisõidukeid, pistikühendusega hübriidsõidukeid ja kütuseelemendiga sõidukeid. Energiasäästlike sõidukite all mõeldakse sõidukeid, mille peamine toiteallikas on sisepõlemismootor […] ([46]).“

(217) Kavas täpsustati veel, et kuigi „Hiina uue energiaallikaga sõidukid on põhimõtteliselt industrialiseerimise arengu aluseks ning oluliste tehnoloogiate, nagu akud, mootorid, elektrooniline juhtimine ja süsteemide integreerimine, valdkonnas on tehtud märkimisväärseid edusamme ning turule on hakatud viima täiselektrisõidukeid ja pistikühendusega hübriidsõidukeid“, jäid püsima sektori arengut oluliselt takistavad tegurid: „Hiina uue energiaallikaga sõidukite põhitehnoloogiaid ja teatavaid põhikomponente ei ole veel kasutama hakatud, tootekulud on kõrged, uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu toetamiseks mõeldud meetmed ei ole täiuslikud ning selle tootmisharu industrialiseerimise ja turustamise areng on piiratud; autode energiasäästu põhitehnoloogiate kasutamist ei ole veel täielikult selgeks saadud […]“.

(218) Seda arvesse võttes sõnastas Hiina valitsus sektori üldise tööstuspoliitika eesmärgi järgmiselt: „peame kasutama võimalust, soodustama kasutuselevõttu, kiirendama energiasäästlike ja uue energiaallikaga autode tootmisharu arendamist, toetama autotööstuse optimeerimist ja ajakohastamist ning viima ellu muutuse suurest autotööstusest autotööstuse oluliseks jõuks.“

(219) Kavas sätestati ka nende *eesmärkide* saavutamise meetodid, mis tuginevad peamiselt valitsuse toetusmehhanismidele: „Lähtuda ühtaegu valitsuse suunistest ja turudünaamikast. Tööstuse arendamise perioodil seame aktiivselt planeerimissuuniseid ja poliitilisi stiimuleid, kogume teaduslikke, tehnoloogilisi ja tööstuslikke ressursse, julgustame energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite arendamist ja tootmist ning suuname tarbimist turul. Kui tööstus on jõudnud küpsesse perioodi, lähtume täiel määral turu juhtivast rollist tööstuse arengus […] ([47]).“

([42]) Kättesaadav aadressil http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Vt otsuse II artikli lõige 3.
([44]) Vt kava 10. peatüki 3. jagu, kättesaadav aadressil https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%20%282011-2015%29%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%20%28EN%29.pdf.
([45]) Kättesaadav aadressil www.gov.cn/zhengce/content/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Vt kava artikkel 1.
([47]) Vt kava artikli 2 punkt 2.

(220) Kava selles artiklis on sätestatud, et Hiina valitsuse turusuuniseid ei kohaldata mitte ainult valmis uue energiaallikaga sõidukite, vaid ka nende osade tootmisel: „Jätkame tootmisharude arendamise ja tugirajatiste tugevdamise kombinatsiooni kasutamist. Kui terve sõiduki tootmine on välja arendatud, suurendame ja kiirendame arengut tootmisahelas, näiteks akude, mootorite, autoelektroonika, täiustatud sisepõlemismootorite ja tõhustatud ülekande valdkonnas“ ([48]).

(221) Pärast eesmärkide ja nende saavutamise meetodite täpsustamist seati kavas konkreetsed (väljund)eesmärgid: „2015. aastaks ulatub täiselektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite kogutoodang ja -müük 500 000 ühikuni; 2020. aastaks ulatub täiselektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite tootmisvõimsus 2 miljoni ühikuni ning kogutoodang ja -müük ületavad 5 miljonit ühikut […]. ([49])“. Viimaseks loetleti kavas valitsuse toetusmehhanismid, mida uue energiaallikaga sõidukite sektor saaks kasutada, hõlmates selliseid valdkondi nagu rahvusvaheliste standardite kehtestamise või värbamise ja talentide õpetamisega seotud abi, valitsuse toetus, mis tähendab eelkõige eri liiki rahalisi toetusi ja mis jaguneb järgmiselt:

— toetused („Keskvalitsus eraldab vahendeid, et asjakohaselt toetada energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite tehnoloogia innovatsiooni projektide rakendamist, suunata ettevõtteid suurendama investeeringuid tehnoloogiaarendusse, inseneritöösse, standardite koostamisse, turul kohaldamisse ja muudesse arenguetappidesse ning luua tehnoloogilise innovatsiooni süsteem, mis ühendab tootmise, hariduse ja teadusuuringud; anda toetusi energia säästmiseks, uue energiaallikaga sõidukite tutvustamiseks avalike teenuste valdkonnas ja uue energiaallikaga sõidukite ostmiseks eraisikute poolt, ning julgustada tarbijaid ostma ja kasutama energiasäästlikke sõidukeid […].“);

— maksupoliitika toetamine („Energiasäästlikke ja uue energiaallikaga sõidukeid ning nende olulisi osi ja komponente tootvad ettevõtted, mis on tunnistatud kõrgtehnoloogiliste ettevõtete tulumaksusoodustuste saamise tingimustele vastavateks, võivad vastavalt seadusele kasutada asjakohast sooduspoliitikat.“);

— finantsteenuste toetus („Suunata finantseerimisasutusi krediidihaldus- ja laenuhindamissüsteemide loomisel, et soodustada energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengut, edendada aktiivselt selliste finantstoodete innovatsiooni nagu intellektuaalomandiõiguste rahastamine ja tööstusahela rahastamine, kiirendada mitmetasandilise tagatissüsteemi loomist, mis hõlmab rahalisi sissemakseid ja sotsiaalse kapitali investeeringuid, kasutada igakülgselt riskikompensatsiooni ja muid poliitikameetmeid ning edendada rahalise toetuse suurendamist.“); ja

— riskikapitalitoetus („Nõuetele vastav uue energiaallikaga sõidukite riskikapitalifond võib taotleda keskset finantsosalust kooskõlas eeskirjadega ning suunata sotsiaalfonde mitmel viisil investeerima energiasäästlikesse ja uue energiaallikaga sõidukitesse“).

Suunavad arvamused uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtmise kiirendamise kohta

(222) Riiginõukogu avaldas 2014. aastal suunavad arvamused uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtmise kiirendamise kohta ([50]) (Guobanfa [2014] nr 35). Uue energiaallikaga sõidukeid käsitlevate suunavate arvamuste eesmärk on „ühendada turgu valitsev seisund valitsuse toetusega“ ([51]) ning näha ette valitsuse toetuse eri vormid tootmisharu arendamiseks, näiteks kohalikud kavad uue energiaallikaga sõidukite edendamiseks, subsiidiumide ost, rahaline toetus, võlakirjad jne.

(223) 14. viisaastakukava eesmärke ja juhiseid täiendavad sageli rakenduskavad, tegevuskavad, suunavad arvamused, suunised jne. Suunavad arvamused on valitsuse välja antud dokumendid, mille eesmärk on suunata tootmisharu käitumist, et saavutada Hiina valitsuse poliitilised eesmärgid konkreetsetes sektorites. Kuigi suunavaid arvamusi peetakse Hiina õigussüsteemis suunisdokumentideks, osutatakse neis riigi konkreetsele sekkumisele Hiina majanduse eri sektorite kujundamise eesmärgil ([52]). See on nii eriti uue energiaallikaga sõidukeid käsitlevate suunavate arvamuste puhul, mis hõlmavad nii ülevalt alla suunatud juhiseid kohalikele omavalitsustele uue

([48]) *Samas*.
([49]) Vt kava artikli 3 punkt 2.
([50]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Vt uue energiaallikaga sõidukeid käsitlevate suunavate arvamuste I jaotise punkt 1.
([52]) Vt näiteks ELT L 228, 15.9.2023, lk 217–220, ja riikliku majandus- ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukava ning pikaajalised eesmärgid 2035. aastaks.

energiaallikaga sõidukite edendamise kavade ja stiimulite sõnastamiseks kui ka kesktasandi direktiive rahaliste vahendite eraldamise kohta, et premeerida linnu ja ettevõtteid, kes saavad eriti häid tulemusi uue energiaallikaga sõidukite edendamisel, ning valitsusasutuste, finantsasutuste jne maksu-, finants- ja investeerimisstiimuleid. Järelikult on suunavad arvamused veel üks vahend, mida riigiasutused kasutavad, et otseselt kontrollida seda, kuidas uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arendab Hiina 13. riiklikku viisaastakukava.

(224) Sarnast sõnastust sektori toetamise kohta võib leida kõigist hiljutistest valitsuse poliitikadokumentidest, alustades 13. riiklikust viisaastakukavast aastateks 2016–2020 (edaspidi „13. viisaastakukava“) ([53]). 13. viisaastakukava 23. peatüki 1. jao kohaselt kavatses Hiina valitsus „toetada järgmise põlvkonna infotehnoloogia, uue energiaallikaga sõidukite, biotehnoloogia, keskkonnahoidliku ja vähese CO_2 heitega tehnoloogia, tipptasemel seadmete ja materjalide ning digitaalse loomemajanduse arendamist“.

(225) Lisaks loetleti 13. viisaastakukava samas peatükis mitu poliitikat, mida Hiina valitsus kavatses rakendada sektori täieliku arengu toetamiseks, sealhulgas alates olulistest sisenditest kuni lõpptooteni, nimelt: i) „edendada uue energiaallikaga sõidukite kasutamist; ii) soodustada uue energiaallikaga sõidukite kasutamist linna ühistranspordis ja taksoteenustes; iii) arendada täiselektrisõidukeid ja hübriidelektrisõidukeid, keskendudes edusammudele peamistes tehnoloogiavaldkondades, nagu aku energiatihedus ja aku temperatuuri kohandatavus; iv) soodustada selliste laadimisseadmete ja -teenuste võrgustiku arendamist, mis on omavahel ühilduvad ja vastavad ühtsetele standarditele […]; v) tagada, et uue energiaallikaga sõidukite kumulatiivne kogutoodang ja müüginäitajad Hiinas ulatuvad viie miljonini; vi) suurendada jõupingutusi uue energiaallikaga sõidukitest pärit kasutatud akude taaskasutamiseks ja kõrvaldamiseks“ ([54]).

Made in China 2025

(226) Hiina valitsus avaldas 2015. aastal oma pikaajalise tervikliku tööstusstrateegia „Made in China 2025“ ([55]). Selles strateegias seati vahe-eesmärgid riigi valitud tootmissektorite ajakohastamiseks 2020. ja 2025. aastaks ning korrati Hiina valitsuse kavatsust „jätkata elektrisõidukite ja kütuseelemendiga sõidukite arendamise toetamist, omandada vähese CO_2 heitega, informeeritud ja intelligentsete autode põhitehnoloogiad, parandada selliste põhitehnoloogiate nagu käivitusakude, ajamimootorite, tõhustatud sisepõlemismootorite, täiustatud ülekannete, kergmaterjalide ja arukate juhtimisseadmete inseneri- ja industrialiseerimissuutlikkust, luua terviklik tööstussüsteem ja innovatsioonisüsteem alates põhikomponentidest kuni sõidukite komplekteerimiseni ning edendada energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite integreerimist sõltumatute kaubamärkidega rahvusvaheliselt kõrgel tasemel“, ([56]) ning sellest tulenevalt „korraldada ja rakendada mitut eriprojekti ja suuri projekte suurte õhusõidukite, lennukimootorite ja gaasiturbiinide, tsiviilõhusõidukite, intelligentsete keskkonnasäästlike rongide, energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite, laevaehitusseadmete ja kõrgtehnoloogiliste laevade, arukate võrkude, tipptasemel CNC-masinate, tuumaenergiaseadmete ja kõrgtehnoloogiliste meditsiiniseadmete innovatsiooniks ja industrialiseerimiseks“ ([57]).

(227) Nende eesmärkide saavutamiseks rõhutati strateegias „Made in China 2025“ vajadust „edendada finantsvaldkonna reformi, laiendada töötleva tööstuse rahastamiskanaleid ja vähendada finantskulusid, kasutada ära poliitilise rahastamise, arengu rahastamise ja kaubanduse rahastamise eeliseid ning suurendada toetust uue põlvkonna infotehnoloogiale, tipptasemel seadmetele ja uuele materjalile, toetada Hiina ekspordi-impordipanka, et suurendada töötleva tööstuse äritegevusele osutatavat teenust, mõjutada Hiina arengupanka suurendama tootmisettevõtetele antavaid laene ning suunata finantsasutusi uuendama tooteid ja ettevõtteid, mis sobivad tootmisettevõtete omadustega“ ([58]).

([53]) Kättesaadav aadressil https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Vt viisaastakukava 23. peatüki 8. selgitus.
([55]) Vt: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Tõlge inglise keelde on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Vt „Made in China 2025“ punkt 3.6.6.
([57]) Samas, 5. selgitus.
([58]) Samas, punkt 4.3.

(228) Strateegias on ette nähtud ka fiskaalvahendite kasutamine: „Kasutada täiel määral ära olemasolevaid kanaleid, suurendada rahalist toetust töötlevale tööstusele, keskenduda töötleva tööstuse ümberkujundamise ja ajakohastamise põhivaldkondadele, nagu […] tipptasemel seadmed, […] ning luua töötleva tööstuse arenguks soodne poliitiline keskkond. Kasutada avaliku ja erasektori partnerlust […], et suunata sotsiaalfonde osalema suurprojektide ehitamises, ettevõtete tehnoloogilises innovatsioonis ja töötleva tööstuse oluliste taristu ehitamises. Uuendada rahalise toetuse vahendeid, minna ehitustoetuselt üle tegevustoetusele ja tõhustada rahastamisvahendite kasutamist“ ([59]).

Mootorsõidukite akude tootmisharu standardeid käsitlev määrus

(229) Komisjon sai ka teada, et 2015. aastal andis tööstus- ja infotehnoloogiaministeerium välja määruse mootorsõidukite akude tootmisharu standardite kohta ([60]) (edaspidi „standardite määrus“), et „suunata ja reguleerida mootorsõidukite akude tootmisharu tervet arengut. […] Riik julgustab mootorsõidukite akusid tootvaid ettevõtjaid muutuma paremaks ja tugevamaks, kehtestama tootekirjeldusi ja kvaliteedi tagamise süsteeme, tugevdama tehnoloogilist ja juhtimisalast innovatsiooni, parandama tootealast teadus- ja arendustegevust ning tootmistaset ning parandama toodete toimivust ja kvaliteeti, et vastata uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arenguvajadustele“ ([61]). Määruses on sätestatud nõuded, mille kohaselt peavad mootorsõidukite akusid tootvad ettevõtjad taotlema enda kandmist nõuetele vastavate ettevõtjate kataloogi. Üks nendest nõuetest näeb ette, et ettevõtja on autotööstuse toodete tootja ja tarnija Hiina Rahvavabariigi territooriumil (välja arvatud Taiwan, Hongkong ja Macau)“ ([62]). Selle tulemusena on teadaandes esitatud ettevõtjate loetelu asjakohase poliitilise toetuse peamine alus ([63]). Pärast seda teadaannet on avaldatud neli kataloogi ettevõtjatest, kes vastavad standardite määruses sätestatud tingimustele, ning kataloogi ei ole kantud ühtegi välismaist akutootjat ([64]). Hoolimata asjaolust, et nõuded kaotati 2019. aastal Hiina Rahvavabariigi tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi teadaandega nr 22, ([65]) võib eeldada, et akutootjatest ettevõtjate kataloogi olemasolu andis Hiina akutootjatele konkurentsieelise välismaiste tootjate ees ajal, kui akutööstus oli oma arengu alguses.

Uue energiaallikaga sõidukite akude tootmisharu arengu edendamise tegevuskava

(230) Uue energiaallikaga sõidukite akude tootmisharu arengu edendamise 2017. aasta tegevuskavas ([66]) selgitatakse, et aku on elektrisõiduki süda ja tähtsaim komponent uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arendamiseks. Enam kui kümneaastase arengu järel on riigi akutööstus teinud suuri edusamme. Akutoodete praegune jõudlus, kvaliteet ja maksumus ei vasta aga veel uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja populariseerimise vajadustele, eriti peamiste materjalide, süsteemiintegratsiooni tehnoloogia, tootmisseadmete ja -protsesside jms valdkonnas. Kava koostati selleks, et kiirendada riigi autoakude tootmisharu arengusuutlikkuse ja taseme tõstmist ning edendada uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu tervislikku ja kestlikku arengut.

([59]) Samas, punkt 4.4.
([60]) Hiina Rahvavabariigi tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi (MIIT) 2015. aasta teadaanne nr 22, kättesaadav aadressil http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Standardite määruse artikli 1 lõige 2.
([62]) Standardite määruse artikli 1 lõige 4.
([63]) Standardite määruse artikli 8 lõige 26.
([64]) Esimene kataloog: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; teine kataloog: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; kolmas kataloog: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; neljas kataloog: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Hiina Rahvavabariigi tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi 2019. aasta teadaanne nr 22, kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm.
([66]) https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

(231) MIIT ja teadus- ja tehnoloogiaministeerium tuginevad akude ajakohastamise projekti elluviimisel riiklikele teadus- ja tehnoloogiakavadele (eriprojektid, fondid) ja muudele akusid käsitleva teadus- ja arendustegevuse üldistele toetustele, et saavutada 2020. aastaks ühtne energiatase üle 300 Wh/kg, suurendada pidevalt toote jõudlust ning kiirendada toote kõrgetasemelist paigaldamist ja rakendamist. Eesmärk oli julgustada juhtivaid akutootjaid tegema koostööd tarneahelas eelnevate ja järgnevate paremate ressursside pakkujatega, keskenduma läbimurdele materjalide ja komponentide, akuelementide ja süsteemide võtmetehnoloogiates, oluliselt suurendama akutoodete jõudlust ja ohutust ning püüdma saavutada ühik 350 Wh/kg ning uute liitiumioontoodete industrialiseerimine ja sõidukites kasutamine 260 Wh/kg süsteemiga.

(232) Kavas on ette nähtud ka poliitikatoetuse suurendamine, tuginedes valitsuse poolt sotsiaalsesse kapitali tehtavate investeeringute suunavale rollile, julgustades sotsiaalse kapitali kasutamist akutööstuse arendusfondide loomiseks ja suurendades toetust akude industrialiseerimise tehnoloogiale. Kavas on sätestatud, et kui akutooted vastavad tingimustele, vabastatakse need eeskirjade kohaselt tarbimismaksust. Kui akutootjad vastavad tingimustele, kohaldatakse nende suhtes eeskirjade kohaselt kõrgtehnoloogiliste ettevõtete, tehnosiirde ja tehnoloogiaarenduse jaoks mõeldud soodusmaksupoliitikat.

Hiina 14. riiklik viisaastakukava

(233) Strateegiast „Made in China 2025“ kõrvale kaldumata näitab 14. riiklik viisaastakukava ([67]) aastateks 2021–2026, et Hiina valitsuse poliitika uue energiaallikaga sõidukite sektori prioriseerimisel ja toetamisel *jätkus* ning tegelikult laieneb. Kava IX artikli kohaselt lubasid Hiina ametiasutused „suurendada strateegiliste kujunemisjärgus tootmisharude lisaväärtust rohkem kui 17 %ni SKPst“. Uue energiaallikaga sõidukite sektori kui ühe strateegilise kujunemisjärgus tootmisharu jaoks tähendab see kohustus „suuri läbimurdeid peamistes tehnoloogiates, nagu uue energiaallikaga sõidukite ohutud akud, tõhusad ajamimootorid ja suure jõudlusega jõusüsteemid, ning selliste põhikomponentide teadus- ja arendustegevuse kiirendamist nagu arukate (ühendatud) sõidukite põhilised tehnoloogiaplatvormid, tarkvara- ja riistvarasüsteemid, isejuhtivad šassiid ja arukad terminalid“ ([68]).

(234) Arvestades Hiina planeerimissüsteemi olemust, peavad kõik asjaomased ametiasutused võtma järelmeetmeid ja rakendama kõrgema tasandi kavasid, nagu 12., 13. või 14. riiklik viisaastakukava. Riiklikes kavades on sellega seoses sätestatud sõnaselged kohustused, näiteks 14. riikliku viisaastakukava LXV artikli kohaselt tugevdab Hiina valitsus „selle kava rakendamise korraldamist, koordineerimist ja järelevalvet ning kehtestab kavandamise ja rakendamise järelevalve ja hindamise, usaldatava poliitika ning hindamis- ja järelevalvemehhanismid ning arendab neid.“ Sellele vastavalt peavad madalama tasandi ametiasutused „looma soodsa poliitilise keskkonna, institutsioonilise keskkonna ja õiguskeskkonna. Selles kavas esitatud arengueesmärgid ja põhiülesanded viiakse ellu iga-aastaste kavade abil ([69])."

(235) Hiina valitsus võtab ühemõtteliselt kohustuse toetada kavas kindlaksmääratud projekte ja sektoreid rahaliselt ning muude tootmisteguritega, näiteks maa: „järgime põhimõtet, et kava määrab suuna, selle tagatis on eelarvekulutused ning seda toetab rahastamine ja kooskõlastamine teiste poliitikavaldkondadega. […] Jätkame selle nimel, et avaliku sektori eelarvekulutused järgiksid ja teeniksid avalikku poliitikat, suurendaksid rahalist toetust peamistele riiklikele strateegilistele ülesannetele, tugevdaksid keskpika perioodi rahastamiskavade ja aastaeelarvete koordineerimist, valitsuse investeerimiskavasid ja selle kava rakendamist ning seaksid esikohale kesksed eelarvevahendid käesolevas kavas kindlaks määratud suurte ülesannete ja suurte inseneriprojektide jaoks. Nõuame, et projektid järgiksid kava ning rahalised vahendid ja tootmistegurid järgiksid projekte, koostame selle kava põhjal suurte inseneriprojektide loendi, lihtsustame loendisse kuuluvate projektide heakskiitmise menetlusi ning seame esikohale asukoha valiku, maa pakkumise ja kapitalivajaduste kavandamise. Üksikute suurte inseneriprojektide maavajaduse rahuldab riik ühtsel viisil ([70])."

([67]) Vt https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Tõlge inglise keelde on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Vt kava XI artikli tabel 4.
([69]) Vt kava LXV artikli 1. jagu.
([70]) Vt kava LXV artikli 3. jagu.

(236) Nende rakendamisvolituste tulemusena loovad asjaomased valitsusasutused seega terve täiendavate poliitikavahendite võrgustiku, eelkõige pikaajalise riikliku sektoripõhise kava, s.o uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukava (2021–2035), ([71]) millega asendati vastav 2012.–2020. aasta kava, nagu on sätestatud põhjendustes 216–224.

Uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukava (2021–2035)

(237) Uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukavas on esitatud järgmine visioon: „2025. aastaks suurendatakse märkimisväärselt Hiina uue energiaallikaga sõidukite turu konkurentsivõimet, tehakse suuri läbimurdeid sellistes olulistes tehnoloogiates nagu akud, ajamimootorid ja sõidukite operatsioonisüsteemid ning parandatakse põhjalikult ohutustaset. Uute täiselektriliste sõiduautode keskmine energiatarbimine on langenud 12,0 kWh-ni 100 km kohta, uue energiaallikaga sõidukite müügimaht on jõudnud umbes 20 %ni uute sõidukite kogumüügist ning autonoomsed sõidukid on saavutanud kaubandusliku kasutuse piiratud valdkondades ja konkreetsetel asjaoludel ning laadimis- ja vahetusteenused on muutunud märgatavalt mugavamaks ([72])."

(238) Selle eesmärgi saavutamiseks on kavas loetletud mitmesugused meetmed. Mõnega neist nähakse ette valitsuse horisontaalne toetus tootmisharule, näiteks selleks, et „parandada selliste avalike teenuste nagu tehnosiirde, teabeteenuste, talentide koolituse, projektide rahastamise ja rahvusvaheliste vahetuste toetamise suutlikkust", ([73]) „viia tulemuslikult ellu rahalise subsideerimise poliitikat" ([74]) või „rakendada uue energiaallikaga sõidukitega seotud maksusoodustusi" ([75]). Teised meetmed keskenduvad konkreetsetele sõidukikomponentidele või uue energiaallikaga sõidukite väärtusahela üksikutele elementidele, näiteks „julgustada ettevõtjaid suurendama suutlikkust tagada põhiressursid, nagu liitium, nikkel, koobalt ja plaatina", „tugevdada uue energiaallikaga sõidukite ja võrgu vahelist energiaalast vastasmõju", ([76]) „kiirendada laadimis- ja asendamistaristu ehitamist" ([77]) või „toetada olemasolevate kohtade ja rajatiste kasutamist integreeritud nafta-, gaasi-, vesiniku- ja elektrivarustusteenuste osutamiseks" ([78]).

Riikliku arengu- ja reformikomisjoni rakendusarvamused uue energiaallikaga sõidukite tugevdamise kohta

(239) Riiklik arengu- ja reformikomisjon avaldas 2024. aasta jaanuaris reformisoovitused uue energiaallikaga sõidukite integreerimise kohta Hiina elektrivõrgu kavandamisse. Lisaks sõidukite ja võrgustike koostoimele hõlmavad need soovitused ka innovatsiooni soodustamist ja standardite ühtlustamist uue energiaallikaga sõidukite sektoris, et „edendada oluliste tehnoloogiate ja põhiseadmete uurimist, tugevdada ettevõtete innovatsiooni põhirolli ja juhtida innovatsiooni abil arengut; kiirendada standardite koostamist ja läbivaatamist ning juhtida tootmisharu ühist ja standarditud arengut ([79])."

Provintside ja omavalitsuste kavad

(240) Uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukavas (2021–2035) täpsustatud toetusmeetmed kajastuvad vastavates provintside ja kohalike omavalitsuste kavades ja on esitatud täpsemate suundadena ([80]).

(241) Provintside kavades on esitatud rohkem üksikasju selle kohta, kuidas kesksete kavade eesmärgid tuleks konkreetsete provintside poliitikasse üle kanda, võttes meetmeid allpool esitatud *näidete* järgi.

([71]) Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Vt kava II peatüki 3. jagu.
([73]) Vt kava III peatüki 3. jagu.
([74]) Vt kava VIII peatüki 1. jagu.
([75]) Vt kava VIII peatüki 2. jagu.
([76]) Vt kava V peatüki 1. jagu.
([77]) Vt kava VI peatüki 1. jagu.
([78]) Vt kava VI peatüki 3. jagu.
([79]) Riiklik arengu- ja reformikomisjon ja muud osakonnad uue energiaallikaga sõidukite tugevdamise kohta – rakendusarvamused elektrivõrguga lõimimise ja koostoime kohta, arengu- ja reformienergia [2023] nr 1721. Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Nagu on kirjeldatud riikliku arengu- ja reformikomisjoni 2018. aasta halduseeskirjades, mida kohaldatakse autoinvesteeringute projektide suhtes. Artiklis 38 on sätestatud järgmine: kõikide tasandite kohalikud omavalitsused ei tohi takistada ausat konkurentsi turul, nad peavad keskenduma autode investeerimisprojektidele maksu-, kapitali-, maa- ja muude soodustingimuste pakkumisele.

(242) Valitsuse üldine kontroll tööstuse üle on ette nähtud näiteks Anhui provintsi uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu 14. viisaastakukavas: „Valitsuse suunised, juhtpositsioon turul. Täita täiel määral valitsuse rolli mitmesugustes aspektides, nagu tipptasemel projekteerimine, platvormide ehitamine, tutvustamine, rakendamine ja edendamine jne. Tugevdada poliitilist toetust ja luua veelgi parem keskkond, mis suunab tipptasemel tootmisteguritega keskenduma uue energiaallikaga autode tootmisharule. Turunõudlusest juhindudes täielikult ära kasutada turu otsustavat rolli ressursside jaotamisel, tugevdada ettevõtete tähtsat positsiooni tehnoloogiliste võimaluste ja tootmisvõimsuse valikul, parandada tõhusa turu kombineerimist seda turgu soodustava valitsusega ning luua dünaamiline arengukeskkond“ ([81]).

(243) Selle provintsi kavas esitati ka üksikasjalikud tootmiseesmärgid: „Püüda tagada, et 2025. aastaks ületab linna uue energiaallikaga autode tootmisharu maht 700 miljardit jüaani ja täielike sõidukite tootmisvõimsus ületab 3 miljonit jüaani, edendada kümmet ettevõtet 10 miljardi jüaaniga ning tagada, et toodangu väärtus ja maht oleksid riigis esikohal. Töötada välja uue energiaallikaga sõidukite ja nende osade tootmisharu süsteem, millel on terviklik ülesehitus ja mõistlik struktuur, akude aastane tootmisvõimsus ületab 300 GWh ja ajamimootorisüsteemide aastane tootmisvõimsus on enam kui 3 miljonit komplekti“ ([82]) ning toetada investeeringutega rajatisi ja projekte: „Püüda luua 2025. aastaks riiklikul tasandil üks uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu innovatsioonikeskus ja viis riiklikku innovatsioonikeskust ning edendada 2025. aastaks üht ärimudeli innovatsiooniprojekti ja 10 uut innovatsiooniplatvormi provintsi tasandist kõrgemal“ ([83]).

(244) Lisaks on Anhui provintsi 14. viisaastakukava kvaliteetses autotööstuse arengukavas sätestatud investeerimistoetus tööstusparkidele: „Kiirendada ja edendada Xinqiao arukate elektrisõidukite tööstuspargi ehitamist ning luua maailmatasemel arukate elektrisõidukite tööstusklaster, millel on täielik tööstusahel ning mis ühendab teadus- ja arendustegevuse ning tootmise, tutvustamise, rakendamise, tootmisharu ja tugiteenused. Toetada NIO pikaajalist arenguplaneerimist ja paigutust Xinqiao tööstuspargi ümbruses ning luua pargis teadus- ja arendus-, tootmis-, turundus- ja juhtimismeeskonnad. Asutada NIO teadus- ja arendus- ning innovatsioonikeskus, viia läbi uuenduslikke teadusuuringuid ja arendustegevust täielike sõidukite, põhikomponentide ja autonoomse juhtimise valdkonnas, luua ülemaailmselt konkurentsivõimeline ja juhtiv innovatsiooniahel; meelitada ligi teadus- ja arendustöötajaid ja tehnilisi töötajaid ning püüda luua uuenduslik koht, mis koondab kõrgetasemelisi talente. […] Pärast pargi valmimist on sõidukite lõplik tootmisvõimsus hinnanguliselt miljon sõidukit aastas ja akude tootmisvõimsus 100 GWh aastas“ ([84]).

(245) Selles kirjeldati ekspordi edendamist üksikasjalikumalt: „Toetada komponente tarnivate ettevõtete e-kaubandust, ehitada eksporditoodete jaoks avalikke ülemereladusid, jagada kanaleid ülemereturgudele ja teenuste tugisüsteeme. Luua selliseid vahendeid nagu impordi ja ekspordi kaubandusplatvormid, ülemere tööstuspargid ja kaubanduspargid ning suunata Hiina ülemere investeerimisettevõtete klastrite arengut. […] 2025. aastaks ekspordib Chery Automobile 500 000 sõidukit ekspordiväärtusega 5 miljardit USA dollarit. Edendada Cheryt, et veelgi suurendada selle rahvusvahelist konkurentsivõimet, […] keskenduda laienemisele strateegilistele turgudele, nagu Euroopa, Põhja-Ameerika ja ASEANi riigid […]. Toetada NIOt Euroopa turul laienemisel. Edendada NIOt, et rakendada Marco Polo kava, võtta vastu diferentseeritud arengutee ja muuta NIO Hiina mudel NIO ülemeremaade mudeliks vastavalt kohalikele tingimustele. […] Toetada NIOt, et jätkata laienemist Euroopa turul, laieneda 2025. aastaks viiele riiklikule turule ning valida võimalusi tehaste ehitamiseks välismaale“ ([85]).

(246) Guangdongi provintsi tootmissektori kvaliteetse arendamise 14. viisaastakukavas nähakse ette valitsuse kontroll uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu geograafilise jaotuse üle: „Tugineda Guangzhoule, Shenzhenile, Zhuhaile, Foshanile, Zhaoqingile, Dongguanile, Huizhoule, Zhanjiangile, Maomingile, Shanweile, Yunfule ja muudele linnadele ning kiirendada uue energiaallikaga sõidukite väljatöötamist. Guangzhou kiirendab uue energiaallikaga sõidukite tootmisbaaside ehitamist ja edendab uue energiaallikaga sõidukite mudelite kiiret industrialiseerimist. Shenzhen, mille keskmes asub Pingshani piirkond, ehitab riikliku tasandi uue energiaallikaga sõidukite tootmisbaasi. Zhuhai, mille keskmes asub Jinwani piirkond, keskendub täielike uue energiaallikaga sõidukite, liitiumakumaterjalide, jõuseadme, laadimisseadmete ja uue energiaallikaga sõidukite põhikomponentide tootmise arendamisele“ ([86]).

([81]) Hefei 14. viisaastaku arengukava uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu kohta. Kättesaadav aadressil https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Vt II peatüki 2. jagu.

([82]) Vt II peatüki 3. jagu. Peamised arengunäitajad on esitatud kava tabelis 1.

([83]) Samas.

([84]) Anhui provintsi 14. viisaastakukava kvaliteetne autotööstuse arengukava, kättesaadav aadressil http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Vt III peatüki 1. jao 1. veerg.

([85]) Vt VI peatüki 2. jagu, projekt 9.

([86]) Guangdongi provintsi 14. viisaastakukava töötleva tööstuse kvaliteetseks arendamiseks. Kättesaadav aadressil http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Vt III peatüki 1. jao 4. veerg.

(247) Guizhou provintsi uue energiaallikaga autode tootmisharu 14. viisaastakukava arengukavas on lisaks sätestatud toetus osade ja komponentidega seotud olulistele projektidele: „Toetada oluliste projektide ehitamist. Kiirendada ja edendada Guiyangi BYD akuprojekti, mille aastane toodang on 10 GWH, Evergrande uue energiaallikaga akude projekti (esimene etapp), Dongfang Electricu vesinikkütuseelemendi projekti, Anda Technology 30 000 tonni liitiumraudfosfaati aastas tootvat projekti ja toetavaid ehitusprojekte, aastas 20 000 tonni liitiumraudfosfaadi aruka tootmise tehnilise ümberkujundamise ja laiendamise projekti, Anda Technology aastas 50 000 tonni uue energiaallikaga sõidukite akujäätmete ringlussevõtu tehnilise ümberkujundamise projekti, Wuchuan Automobile'i iga-aastast 1 miljoni tonni autotööstuse alumiiniumisulami survevalu tootmise projekte, Baike autopidurite vormide tootmisliini projekti, mitut olulist projekti, nagu Guizhou lennundustööstuse aruka tootmisklastri baasprojekt Guiyangi majandus- ja tehnoloogiaarengu tsoonis, Zhenhua uute materjalide tootmisliini ehitamise projekt, mille aastane toodang on 12 000 tonni liitium-ioonakude katoodide materjale (Shawen II etapp)“ ([87]).

(248) Ka teiste provintside ja omavalitsuste, näiteks Pekingi, ([88]) Shanghai, ([89]) Tjianjini, ([90]) Jiangsu ([91]) ja Shaanxi ([92]) kavades mainitakse strateegiliste kujunemisjärgus tootmisharude, sh elektrisõidukite arendamist.

(249) Mõne provintsi viisaastakukavas, näiteks Shanghai uue energiaallikaga autode tootmisharu arengu kiirendamise rakenduskavas, toetatakse ka konkreetseid uue energiaallikaga sõidukite tootmise ettevõtteid: „Toetada SAIC Motorit uue energiaallikaga sõidukite väljatöötamisel. Oma kaubamärgi sõiduautode ja uue energiaallikaga sõidukite müük moodustab 2025. aastaks üle 30 % ning kontserni uue energiaallikaga sõidukite müük üle 20 %, mis tagab, et põhitehnoloogia on sõltumatu kontrolli all, ning üldise tugeva juhtpositsiooni riigis. Innustada juhtivat tehnoloogiat omavaid kodu- ja välismaiseid tugevaid ettevõtteid investeerima täielike sõidukite tootmisse ning teadus- ja arendustegevuse projektidesse Shanghais“ ([93]).

(250) Juhtivaid uue energiaallikaga sõidukeid ja eriti akutoitega elektrisõidukeid tootvaid äriühinguid nimetatakse provintside ja omavalitsuste kavades sageli kui eeskujusid tootmisharu edasiseks arendamiseks valitsuse toetuse kaudu. Pingshani piirkonna uue energiaallikaga autode tootmise kaubamärgi loomise kavas on Shenzhen, ([94]) BYD ja Kaiwo New Energy Automobile Group määratletud kui „peakorteri teadus- ja arendustegevuse ning kõrgtehnoloogilise tootmise“ rakendamise alus: „Tuginedes Pingshani piirkonna kvaliteetsete uue energiaallikaga autosid tootvate äriühingute, nagu BYD ja Kaiwo, tugevale teadus- ja arendustegevuse suutlikkusele, tugevdatakse kolledžite ja ülikoolide, teadusasutuste, tähtsaimate riiklike laborite, riiklike insenerilaborite ja insenerikeskuste ehitamist ning suurendatakse innovatsiooni piirkondlikul tasandil. Täiendada innovatsiooniahelat uue energiaallikaga sõidukite tootmisahelas, täiustada uue energiaallikaga sõidukite, akude, sidetoiteallikate (UPS), laadimispüstolite, juhtmete ja kaablite, superkondensaatorite kemikaalide, pooljuhtkemikaalide jms eelnevaid ja järgnevaid tootmisahelaid, et moodustada terviklik tootmisahel. Tagada uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu klastrite kõrge tase, jätkata mitmete tehnoloogiatööstuse innovatsiooniplatvormide ehitamist ja kasutuselevõttu, mis toetavad tihedalt uue energiaallikaga sõidukite teadus- ja arendustegevust ja tootmist, ning kiirendada tehnoloogilise innovatsiooni süsteemi ehitamist, mis integreerib sügavalt tootmise, akadeemilised ringkonnad, teadusuuringud ja rakenduse. Keskenduda „peakorteri, teadus- ja arendustegevuse ning tootmise integreerimisele“, töötada välja meetmed börsil noteeritud äriühingute edenemiseks ja meetmed oluliste ettevõtete kasvu stabiliseerimiseks ning kiirendada „peakorteri teadus- ja arendustegevuse ning tipptasemel tootmise“ funktsionaalse struktuuri loomist“ ([95]).

([87]) Guizhou provintsi 14. viisaastaku arengukava uue energiaallikaga autode tootmisharu kohta. Kättesaadav aadressil https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Vt III peatüki 3. jao 3. veerg.

([88]) Pekingi omavalitsuse parteikomitee soovitused 14. viisaastakukava ja 2035. aasta pikaajaliste eesmärkide sõnastamiseks. Kättesaadav aadressil https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Shanghai riikliku majandus- ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukava ning pikaajalised eesmärgid 2035. aastaks. Kättesaadav aadressil https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tianjini omavalitsuse rahvavalitsuse Tianjini riikliku majandus- ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukava ning 2035. aasta visiooni kavand. Kättesaadav aadressil https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Jiangsu riikliku majandus- ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukava ning pikaajalised eesmärgid 2035. aastaks. Kättesaadav aadressil http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Ülevaade Shaanxi provintsi majandus- ja sotsiaalse arengu 14. viisaastakukavast ning 2035. aasta pikaajalistest eesmärkidest. Kättesaadav aadressil http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Shanghai uue energiaallikaga autode tootmisharu arengu kiirendamise rakenduskava (2021–2025). Kättesaadav aadressil https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Vt II peatüki 2. jao punkt 1.

([94]) Kättesaadav aadressil https://www.sist.org.cn/psqxnyqccyyq/yqppjs/202008/t20200812_2302116.html.

([95]) Vt IV peatüki 1. jao punkt 3.

Autotööstuse stabiilse majanduskasvu töökava (2023–2024)

(251) MIIT ja seitse muud ministeeriumi avaldasid 2023. aasta augustis autotööstuse stabiilse majanduskasvu töökava (2023–2024), ([96]) mille eesmärk on määrata kindlaks autotööstuse majandusarengu peamised eesmärgid. Meetmetest esimene on seotud uue energiaallikaga sõidukite tarbimismaksuga ja selles antakse volitus rakendada „olemasolevat sooduspoliitikat, nagu sõiduki- ja laevamaks ning uue energiaallikaga sõidukite ostu maks, teha head tööd uue energiaallikaga sõidukite toetusfondide kliirimisel ja läbivaatamisel ning aktiivselt suurendada uue energiaallikaga sõidukite isikliku tarbimise osakaalu“. Lisaks sellele sisaldab teatis ka juhiseid uue energiaallikaga sõidukitele antava poliitilise toetuse suurendamise kohta, näiteks: „Rakendada uue energiaallikaga sõidukite ostmisel soodusmaksupoliitikat, et stabiliseerida tööstuse ootusi. Julgustada sotsiaalse kapitali kasutamist autotööstuse arengufondide loomiseks ja suurendada toetust peamistele tehnoloogiauuringutele. Kasutada mitmesuguseid rahastamisvahendeid, nagu krediit, võlakirjad ja kindlustus, et toetada ettevõtete arengut“.

(252) Järelikult on piisavalt dokumenteeritud tõendeid, mis näitavad poliitilist toetust akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kiirendatud arengule.

(253) Võttes arvesse eespool nimetatud kavasid ja programme, peetakse akutoitega elektrisõidukite tootmisharu seega oluliseks/strateegiliseks tootmisharuks, mille aktiivset arendamist Hiina valitsus poliitilise eesmärgina taotleb. On ilmne, et akutoitega elektrisõidukite sektor on Hiina valitsuse jaoks äärmiselt oluline ja saab poliitilist toetust selle kiirendatud arendamiseks. Sealhulgas vajalikest sisenditest kuni lõpptooteni. Käesolevas jaotises osutatud poliitikadokumentide põhjal järeldas komisjon, et Hiina valitsus sekkub akutoitega elektrisõidukite tootmisharusse, et rakendada sellega seotud poliitikat, ning sekkub turujõudude vabasse toimimisse akutoitega elektrisõidukite sektoris, eelkõige edendades ja toetades sektorit mitmesuguste vahenditega nende tootmise ja müügi põhietappides.

3.3. **Osaline koostööst keeldumine ja kättesaadavate faktide kasutamine**

3.3.1. *Alusmääruse artikli 28 lõike 1 kohaldamine Hiina valitsuse suhtes*

(254) Kuigi Hiina valitsus vastas uurimise ajal komisjoni teatavatele taotlustele teabe saamiseks, esines ka olulisi vähese koostöö juhtumeid. Konkreetsemalt ei esitanud Hiina valitsus oma vastuses valitsuse küsimustikule olulist teavet mitmesuguste kavade koostamise, järelevalve ja elluviimise kohta. Kõiki neid kriitilise tähtsusega elemente kirjeldati üksikasjalikult Hiina valitsusele saadetud artikli 28 kohases kirjas. Hiina valitsus vastas märkustega, mida komisjon on käsitlenud allpool.

3.3.1.1. Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine sooduslaenude suhtes

(255) Selleks et saada Hiina finantsasutustelt vajalikku teavet tõhusalt ja halduslikku mugavuse huvides, palus komisjon Hiina valitsusel edastada konkreetsed küsimustikud kõigile finantsasutustele, kes olid andnud valimisse kaasatud äriühingutele laene või ekspordikrediiti.

([96]) Tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi ning veel seitsme ministeeriumi teatis autotööstuse stabiilse kasvu töökava (2023–2024) väljaandmise kohta. Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Hiina valitsus leidis, et komisjoni palve, et Hiina valitsus saadaks edasi eriküsimustiku, oli vastuolus subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artiklitega 12.1 ja 12.9. Ta leidis, et kohustus viia läbi uurimine ja koguda finantsasutustelt teavet lasub uurimisasutusel ning ta ei saa nõuda Hiina valitsuselt küsimustike edastamist finantsasutustele eeldusel, et need üksused on avaliku sektori asutused. Ta väitis, et selline eeldamine ei ole kooskõlas subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1.1 punkti a alapunktiga 1. Hiina valitsus väitis ka, et komisjonil oli juba juurdepääs valimisse kaasatud eksportivate tootjate kommertspankade nimekirjale ja ta oleks võinud saata küsimustikud otse asjaomastele finantsasutustele.

(257) Veel väitis Hiina valitsus, et finantsasutusi ei teavitatud nõuetekohaselt neilt nõutava teabe kohta, neile ei antud nõutud teabe esitamiseks 30 päeva ning neile ei antud ka piisavat võimalust esitada asjakohast teavet kirjalikult subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 12.1 tähenduses. Lisaks leidis Hiina valitsus, et nende kommertspankade töötajatel ei ole lubatud avaldada riigisaladusi või ärisaladusi, millest nad on saanud teada oma töö käigus vastavalt kommertspankade seaduse artiklile 53, ning seetõttu ei saa nad küsimustikule vastata.

(258) Komisjon ei olnud selle seisukohaga nõus. Esiteks leiab komisjon, et riigi omanduses olevatelt üksustelt taotletav teave on Hiina valitsusele kättesaadav kõikide üksuste kohta, kus Hiina valitsus on peamine või suurosanik. Lisaks, kuna komisjon ei eeldanud mingil viisil, et üksused on avaliku sektori asutused, leidis ta, et Hiina valitsusel on vajalikud volitused, et suhelda finantsasutustega, isegi kui need ei kuulu riigile, sest need kõik kuuluvad 2023. aastal Hiina pangandus- ja kindlustussektori regulatiivkomisjoni (CBIRC) asendanud riikliku finantssektori reguleerimise ameti ([97]) pädevusse. See, et komisjon oleks võinud asjaomaste finantsasutustega otse ühendust võtta, ei ole siinkohal asjakohane. Vajaliku teabe kogumise vormi ja korra üle otsustab uurimisasutus ([98]). Komisjon märkis ka, et Hiina valitsus oli varasemate uurimiste käigus edastanud küsimustiku teatavatele pankadele, ([99]) seadmata kahtluse alla komisjoni lähenemisviisi. Mis puudutab küsitud teavet ja küsimustikule vastamise tähtaega, siis ei saanud komisjon üheltki finantsasutuselt ühtegi taotlust selgituste saamiseks ega tähtaja pikendamiseks. Küsimustikule vastanud Hiina ekspordi-impordipank (edaspidi „EXIMi pank“) ei küsinud ka selgitusi.

(259) Lisaks märkis komisjon, et Hiina valitsus edastas küsimustiku üksnes EXIMi pangale. Komisjon märkis ka, et EXIMi pank oli ainus pank, kes vastas küsimustikule pärast seda, kui oli saanud Hiina valitsuse edastatud küsimustiku. EXIMi pank vastas küsimustikule kokkulepitud pikendatud tähtaja jooksul. Kuigi küsimustik oli puudulik, märkis komisjon, et EXIMi pangal oli tõepoolest piisavalt võimalusi esitada asjakohane teave kirjalikult. Seega järeldas komisjon, et kui Hiina valitsus oleks edastanud küsimustiku teistele finantsasutustele, oleks komisjon tõenäoliselt saanud rohkem vastuseid.

(260) Komisjon ei saatnud küsimustikku mitte finantsasutuste töötajatele, vaid institutsioonidele endile. Igal juhul ei ole asjaolu, et teatavat teavet võib pidada riigi- või ärisaladuseks, subsiidiumivastase menetluse raames oluline, võttes arvesse konfidentsiaalseks peetava mis tahes esitatud teabe konfidentsiaalsena käsitlemist. Lisaks paluti valimisse kaasatud tootjatel esitada pangaluba, millega antakse komisjoni esindajatele selgesõnaline luba vaadata läbi kõik dokumendid, ([100]) mis on seotud konkreetsete finantsasutuste antud laenudega. Mõned valimisse kaasatud kontsernid esitasid nõutud loa teatud tüüpi laenude kohta.

([97]) Hiina pangandus- ja kindlustussektori regulatiivkomisjoni (CBIRC) asendas 2023. aastal riiklik finantssektori reguleerimise amet.

([98]) Vaekogu aruanne „China – Broiler Products (Article 21.5 – US)“ (Hiina – broilerist valmistatud tooted (artikkel 21.5 – USA)), punktid 7.229–7.231. WT/DS427.

([99]) Vt ELT L 325, 5.12.2013, lk 88, põhjendus 139 ja ELT L 283, 12.11.2018, lk 7, põhjendus 48.

([100]) Näiteks, kuid mitte ainult: laenulepingud, laenutaotlused, panga sisehinnang laenutaotlusele, laenu kinnitamise dokumendid.

(261) Nagu öeldud põhjenduses 259, sai komisjon vastused küsimustikule ainult EXIMi pangalt. Küsimustiku vastused sisaldasid üksnes teavet äriühingu struktuuri, juhtimise ja omandiõiguse kohta. Omandiõiguse osas ei olnud EXIMi pangal võimalik esitada täiendavat teavet ühe oma aktsionäri osaluse kohta; st Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., kellele kuulus ligi 90 % tema aktsiatest. EXIMi pank ei esitanud valimisse kaasatud tootjatele antud laenude (või muude rahastamisvahendite) kohta mingit teavet. Kuna ükski finantsasutus ei vastanud, ei saanud komisjon kontrollitavat äriühingupõhist teavet soodusrahastamise kohta.

(262) Sellise teabe puudumisel leidis komisjon, et talle on jäetud esitamata väga oluline teave uurimise selle tahu kohta. Seega teatas komisjon Hiina valitsusele, et ta võib olla sunnitud kasutama kättesaadavaid fakte vastavalt alusmääruse artikli 28 lõikele 1, et analüüsida sooduslaenude kaudu aset leidnud väidetava subsideerimise olemasolu ja ulatust.

(263) Valimisse kaasatud eksportivad tootjad teatasid roheliste võlakirjade ja varaga tagatud väärtpaberite emiteerimisest uurimise ajal. Kuigi need võlakirjad on vaid nende võlakirjade variatsioon, mida varasemate uurimiste käigus sooduslaenude programmi raames juba tasakaalustati, ilmnes, et neid reguleeris keskkonnasäästlikele tööstusharudele (kuhu akutoitega elektrisõidukite sektor kuulub) eriomane õigus- ja reguleeriv raamistik. Komisjon tegi kindlaks üle kümne seadusandliku ja regulatiivse dokumendi, nagu „NDRC: suunised roheliste võlakirjade emiteerimise kohta“, „Rohelisi võlakirju toetavate projektide kataloog (2021. aasta väljaanne), mille on välja andnud kolm ministeeriumi ja komisjoni, sealhulgas Hiina Rahvapank“, ning „Hiina Rahvavabariigi Panga 2015. aasta teadaanne nr 39 roheliste finantsvõlakirjade emiteerimise kohta pankadevahelisel võlakirjaturul, mis puudutab neid konkreetseid võlakirju“, ning palus Hiina valitsusel selgitada roheliste rahaliste vahendite ja varaga tagatud väärtpaberite emiteerimise ja haldamise õigusraamistikku ning iga kaasatud osaleja, sealhulgas sõidukite jaoks rahastust pakkuvate äriühingute rolli. Hiina valitsus keeldus seda teavet esitamast, väites, et komisjoni taotluses ei esitatud kava täielikku kirjeldust ning et tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas ei esitatud tõendeid selliste võlakirjadega seotud rahalise toetuse, kasu ja konkreetsuse kohta. Lisaks keeldus Hiina valitsus kohapealse kontrollkäigu ajal selle konkreetse teemaga tegelemast ja komisjoni küsimustele vastamast.

(264) Komisjon märkis, et soodustingimustel rahastamine võlakirjade emiteerimise kaudu oli loetletud tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas ning et Hiina valitsus ei vaidlustanud sellise kava olemasolu enne uurimise algatamist. Samuti leidis komisjon, et rohelised võlakirjad ja varaga tagatud väärtpaberid on vaid selle kava variatsioon, mis on enamikus aspektides sarnane.

(265) 21. mail 2024 esitas Hiina valitsus märkused komisjoni 8. mail 2024 saadetud kirja kohta, milles komisjon teatas oma kavatsusest kasutada kättesaadavaid fakte kooskõlas alusmääruse artikliga 28 (edaspidi „artikli 28 kohane kiri“).

(266) Vastusena taotlusele edastada finantsasutustele liide A väitis Hiina valitsus, et komisjon peaks oma taotlused teabe saamiseks saatma otse asjaomastele üksustele. Lisaks väitis Hiina valitsus, et finantsasutused on sõltumatud majandusüksused, mis ei ole Hiina valitsusega seotud. Lisaks väitis Hiina valitsus, et liites A nõutakse konfidentsiaalset ja tundlikku äriteavet.

(267) Komisjon ei olnud selle seisukohaga nõus. Esiteks leiab komisjon, et riigi omanduses olevatelt üksustelt (olgu need kas äriühingud või avaliku sektori või finantsasutused) taotletav teave on Hiina valitsusele kättesaadav kõikide üksuste kohta, kus Hiina valitsus on peamine või suurosanik. Seejuures Hiina Rahvavabariigi seaduse kohaselt, mis käsitleb ettevõtete riigile kuuluvaid varasid, ([101]) täidavad riigi investeeringutega ettevõtetes kapitaliosalust omavate isikute ülesandeid riigi eest riigivarade järelevalve- ja haldusametid, mille on asutanud riiginõukogu riigivarade järelevalve- ja halduskomisjon ning kohalikud omavalitsused. Sellistel ametitel on seega õigus saada varadelt tulu, osaleda oluliste otsuste tegemisel ja valida riigi investeeringutega ettevõtete juhtkonna liikmeid. Peale selle aktsepteerivad riigile kuuluvate varade seaduse artikli 17 kohaselt riigi investeeringutega ettevõtted

([101]) Hiina Rahvavabariigi seadus, mis käsitleb ettevõtete riigile kuuluvaid varasid, Hiina Rahvavabariigi presidendi 28. oktoobri 2008. aasta dekreet nr 5, artiklid 11 ja 12.

seda, et neid haldavad ja nende üle teevad järelevalvet valitsus ja valitsuse asjaomased ministeeriumid ja ametid, samuti riiklikku järelevalvet ning nad vastutavad kapitaliosalust omavate isikute ees.

(268) Lisaks on Hiina valitsusel vajalikud volitused, et suhelda finantsasutustega, isegi kui need ei ole riigi osalusega, sest need kõik kuuluvad Hiina pangandusjärelevalveameti pädevusse. Näiteks kooskõlas pangandusjärelevalve seaduse ([102]) artiklitega 33 ja 36 on NFRA volitatud nõudma kõikidelt Hiina RVs asutatud finantsasutustelt teavet, näiteks finantsaruandeid, statistilisi aruandeid ning äritegevust ja juhtimist käsitlevat teavet. NFRA saab lasta finantsasutustel ka üldsusele teavet avaldada.

(269) Hiina valitsus väitis, et ta selgitas laenu põhimäära moodustamise mehhanismi ja mainis selguse puudumist seoses komisjoni teabetaotlusega krediidihaldus- ja laenuhindamissüsteemi kohta. Seoses roheliste võlakirjadega väitis Hiina valitsus, et samuti ei olnud komisjoni taotlused selged ega täpsed, mis takistas neil anda täpset vastust.

(270) Komisjon leidis, et märkused ei ole põhjendatud. Komisjon esitas korduvalt konkreetseid, selgeid ja asjakohaseid küsimusi, mille kohta Hiina valitsus ei esitanud teavet. Hiina valitsus ei esitanud vajalikku teavet, mis oleks aidanud mõista laenu põhimäära kujundamise mehhanismi ja toetanud selles osas Hiina valitsuse vastust. Samamoodi jättis Hiina valitsus täpsustamata krediidihaldus- ja laenuhindamissüsteemi õigusliku aluse ja reguleeriva raamistiku. Lisaks viitas komisjon oma taotlustes teabe saamiseks mitmele konkreetsele ametlikule dokumendile rohevõlakirjade ja sõidukite jaoks rahastust pakkuvate äriühingute kohta, mille puhul Hiina valitsus ei esitanud õiguslikku ja regulatiivset raamistikku. Ka ei olnud Hiina valitsus nõus selgitama, mis kvalifitseerub rohevõlakirjana, kuigi neile on ametlikes dokumentides viidatud.

(271) EXIMi panga kohta väitis Hiina valitsus, et taotletud teavet ei saa pidada vajalikuks. Lisaks väitis Hiina valitsus, et taotletud teave sisaldas ärisaladusi ja EXIMi pank ei saanud seda esitada. Lisaks oleks komisjon pidanud saama valimisse kaasatud eksportivatelt tootjatelt asjakohast teavet.

(272) Komisjon märkis, et see, millist teavet peetakse uurimise jaoks vajalikuks, on komisjoni, mitte isiku otsustada. Lisaks on EXIMi pangaga seotud teave otseselt seotud uuritava kavaga. Seega on nõutud teave nii asjakohane kui ka vajalik, et komisjon saaks kava nõuetekohaselt hinnata. Lisaks meenutas komisjon, et Hiina valitsusel ei ole mitte ainult EXIMi panga üle regulatiivset võimu, vaid ta ka vastutab selle panga juhtimise eest. Sellest tulenevalt ei saa Hiina valitsus teabe esitamise kohustust täielikult üle kanda valimisse kaasatud tootjatele. Seega lükati need väited tagasi.

(273) Nõutud teabe puudumisel leidis komisjon, et talle on jäetud esitamata väga oluline teave uurimise selle tahu kohta. Seepärast teatas komisjon Hiina valitsusele, et ta võib olla sunnitud tuginema kooskõlas alusmääruse artikli 28 lõikega 1 kättesaadavatele faktidele, et analüüsida sooduslaenude, sh roheliste võlakirjade ja varaga tagatud väärtpaberite emiteerimise kaudu aset leidnud väidetava subsideerimise olemasolu ja ulatust.

3.3.1.2. Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine sisendmaterjalide suhtes

(274) Selleks et saada tulemuslikult ja halduskorralduse huvides vajalikku teavet Hiinas asuvatelt sisendmaterjalide (osade, komponentide ja toorainete) sõltumatutelt tarnijatelt, palus komisjon Hiina valitsusel edastada valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele sisendmaterjalide tarnijatele eriküsimustiku, nagu valimisse kaasatud eksportivad tootjad on Hiina valitsusele teatanud.

([102]) Hiina Rahvavabariigi seadus, mis käsitleb panganduse reguleerimist ja järelevalvet, Hiina Rahvavabariigi presidendi 31. oktoobri 2006. aasta korraldus nr 58.

(275) Hiina valitsus leidis, et komisjoni palve, et Hiina valitsus saadaks edasi eriküsimustiku, oli vastuolus subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artiklitega 12.1 ja 12.9. Ta leidis, et kohustus viia läbi uurimine ja koguda sisendmaterjalide tarnijatelt teavet lasub uurimisasutusel ning ta ei saa nõuda, et Hiina valitsus edastaks küsimustikud sõltumatutele äriüksustele eeldusel, et need üksused on avaliku sektori asutused. Ta väitis, et selline eeldamine ei ole kooskõlas subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1.1 punkti a alapunktiga 1. Hiina valitsus väitis ka, et komisjonil oli juba juurdepääs valimisse kaasatud eksportivate tootjate tarnijate loetelule ja ta oleks võinud saata küsimustikud otse neile.

(276) Lisaks väitis Hiina valitsus, et sisenditarnijaid ei teavitatud nõuetekohaselt neilt nõutavast teabest, neile ei antud nõutud teabe esitamiseks 30 päeva ning neile ei antud ka piisavalt võimalust esitada asjakohast teavet kirjalikult subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 12.1 tähenduses.

(277) Lisaks väitis ta, et tarnijaid võib heidutada esitamast Hiina valitsuse kaudu oma vastuseid, mis sisaldavad konfidentsiaalset teavet, ning et küsimustik ei sisaldanud juhiseid mittekonfidentsiaalse versiooni esitamise kohta.

(278) Sellega seoses märkis komisjon, et Hiina valitsusele saadetud küsimustik sisaldas juhiseid, milles paluti tal esitada tõendid selle kohta, et ta oli küsimustiku tõepoolest sisenditarnijatele edastanud. Hiina valitsus ei esitanud küsimustikule vastates selliseid tõendeid. Selliste tõendite puudumisel leidis komisjon, et väited sisenditarnijatele saadetava küsimustiku praktiliste aspektide kohta on alusetud.

(279) Hiina valitsus ei andnud ülevaadet uurimisaluste sisendmaterjalide Hiina tarnijate nimede ja omanike struktuuri kohta, väites, et see on konfidentsiaalne teave või et teave ei olnud kättesaadav. Lisaks ei esitanud Hiina valitsus üksikasjalikku teavet enamiku Hiina akutoitega elektrisõidukite sisendmaterjalide siseturu omaduste kohta, sealhulgas: riigi omanduses olevate ettevõtete osakaal omamaises tootmises ja tarbimises, siseturu suurus, riigi ja/või riigi omanduses olevate ettevõtete hinnapoliitika, sisendmaterjalide tegelikud hinnad siseturul ja statistika.

(280) Kuna komisjon ei saanud Hiina valitsuselt teavet kõigi eespool loetletud asjaolude kohta, muu hulgas siseturu struktuuri, hinnakujundusmehhanismide ja hindade ning äriühingute osaluste kohta, leidis komisjon, et ta ei olnud saanud selle uurimise puhul asjakohast olulist teavet.

(281) Komisjoni artikli 28 kohasele kirjale saadetud vastuses ei olnud Hiina valitsus kättesaadavate faktide kasutamisega nõus.

(282) Mis puudutab teavet erinevate osade ja toorainete kohta, siis kordas Hiina valitsus oma väidet, et tal puudub teave osade tarnijate kohta, et tal puudub kontroll tarnijate üle, et neid ei ole võimalik sundida koostööd tegema ning et taotlustele peaks vastama komisjon. Lisaks väitis ta, et komisjoni palutud teave oli liiga laiapõhjaline, ei olnud uurimise jaoks vajalik ning et uurimise kohaldamisala oli ebaseaduslikult laiendatud. Samamoodi väitis ta seoses teabega Hiina Akutootjate Liit („CBIA“) kohta, et tal puudub kontroll CBIA üle, mis ei ole ametlikult Hiina valitsusega seotud, ning et komisjon peaks esitama oma taotlused otse ühendusele.

(283) Lõpuks väitis Hiina valitsus seoses teabega tootmise, tarbimise, omamaise tarneturu ja elastsuse kohta, et tal ei olnud selle kohta andmeid.

(284) Komisjon märkis, et see, millist teavet peetakse uurimise jaoks vajalikuks, on komisjoni, mitte isiku otsustada. Komisjon ei saa nõustuda ka väitega, et teabenõue on liiga lai, kuna tarnijate ja sisendmaterjalide arvu arvestades nõuab see teave määratluse kohaselt suure hulga andmete kogumist. Seoses väitega, et Hiina valitsusel ei ole tarnijate üle kontrolli ja seetõttu ei saa ta neid koostööd tegema sundida, viitas komisjon põhjenduses 278 selgitatud põhjustele, mille pärast pidas ta neid väiteid alusetuks.

(285) Laiendatud kohaldamisala väite kohta märkis komisjon, et see konkreetne kava oli juba tõendusmaterjali piisavust käsitleva märgukirja osa, see lisati algatamisteatesse ja Hiina valitsusega peetud konsultatsioonidesse. Seetõttu jäi palutud teave alati algse kohaldamisala piiresse.

(286) Esiteks märkis komisjon, et Hiina valitsus ei vaidlustanud seda, et ta ei olnud esitanud teavet järgmiste muude ühenduste kohta, kelle kohta komisjon teavet oli palunud: CBIA, Hiina mitteraudmetallide tootjate ühendus (CNFA), Hiina toiteallikate tööstuse ühendus (CIAPS), Hiina päikeseenergia tööstuse ühendus (CPIA), Hiina mitteraudmetallide tööstuse ühendus (CNMIA) ning Hiina mitteraudmetallide töötlejate ühendus (CNMPIA). Lisaks, nagu kirjeldatud põhjenduses 278, ei esitanud Hiina valitsus tõendeid selle kohta, et ta oli küsimustiku tarnijatele või CBIA-le edastanud. Selliste tõendite puutumine tekitab küsimusi uurimises koostöö tegemise kohta. Ka ei saa komisjon nõustuda väitega, et Hiina valitsusel ei ole omamaiste tarnijate turu struktuuri kohta mingit teavet. Nagu kirjeldatud punktis 3.7.2 allpool, leidis komisjon, et riigil on osalus mitmes akude ja liitiumi tarnijas. Seega on riigil põhjenduses 268 kirjeldatud põhjustel hulk viise riigi investeeringutega ettevõtetes teabe ja andmete kogumiseks. Lisaks näitab CBIA ja CIAPSi otsene roll tarnijate turul, et riigil on mitu muud viisi, millega tarnijate turul kõigi riigile kuuluvate ja muude üksuste kohta teavet koguda. Lõpetuseks käib tarbimise, tootmise, turu struktuuri ja hindade kohta üldise statistika kogumine iseenesest tavaliselt iseseisva riigi täidetavate ülesannete hulka. Kuna ta ei saanud Hiina valitsuselt teavet eespool nimetatud elementide kohta, järeldas komisjon, et ta ei olnud saanud uurimise jaoks asjakohast hädavajalikku teavet ning et ta pidi sisendmaterjalide kohta järelduste tegemiseks kasutama kättesaadavaid fakte.

3.3.1.3. Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine seoses uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitikaga

(287) Komisjon palus Hiina valitsusel täita küsimustiku konkreetsete küsimustega uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta. Oma vastuses ei esitanud Hiina valitsus palutud põhiteavet mitmesuguste elementide, st kava koostamise, järelevalve ja rakendamise ning selle kohta, millisele hulgale sõidukitele seda kava kohaldati.

(288) Hiina valitsus ei avaldanud mingeid ettevalmistavaid (teostatavus, oodatud tulemused), vahe- ega lõplikke dokumente (tulemuste hindamine, mõju akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengule, kasu jaotis tootjate ja tarbijate vahel). Ta ei määranud, mis laadi andmeid asjakohased ametiasutused kava kohta registreerivad, ega selgitanud neid.

(289) Samamoodi jättis Hiina valitsus esitamata valitsuse maksegraafiku seoses uurimisperioodil müüdud akutoitega elektrisõidukitega. Peale selle ei esitanud ta andmeid selle kohta, kui palju toetusi viimase nelja aasta jooksul akutoitega elektrisõidukite jaoks üle kanti. Lisaks ei esitanud ta alust, mille põhjal toetusi sõiduki kohta aastate jooksul vähendatud on. Ta ei esitanud ka selliste akutoitega elektrisõidukite arvu, mille kohta alates 2018. aastast toetusi antud on. Hiina valitsus ei suutnud selgitada korda, mille alusel imporditud akutoitega elektrisõidukite jaoks raha taotleda.

(290) Lisaks ei esitanud ta järgmist: i) aastased koondtabelid, milles on esitatud viimase nelja aasta jooksul imporditud sõidukimudeli ja välismaise tootja kohta makstud summad; ii) välismaiste tootjate nõuded 2020.–2023. aastal rahalise toetuse taotluste lahendamise kohta juhiste saamiseks; iii) selliste imporditud akutoitega elektrisõidukite arv, mille puhul uurimisperioodil või eelnevatel aastatel raha maksti.

(291) Lõpuks ei esitanud Hiina valitsus selgitust selle kohta, kas kesksel või provintside tasandil on olemas samalaadseid kavasid.

(292) Kuna komisjon ei saanud Hiina valitsuselt teavet kõigi eespool loetletud asjaolude kohta, muu hulgas siseturu struktuuri, hinnakujundusmehhanismide ja hindade ning äriühingute osaluste kohta, leidis komisjon, et ta ei olnud saanud selle uurimise puhul asjakohast olulist teavet.

(293) Komisjoni artikli 28 kohasele kirjale saadetud vastuses ei olnud Hiina valitsus kättesaadavate faktide kasutamisega nõus.

(294) Hiina valitsus väitis, et tal ei olnud juurdepääsu teabele teostatavusuuringute, oodatud tulemuste ega vahe- või lõppdokumentide kohta.

(295) Samuti väitis Hiina valitsus, et teave selle kohta, milline oli valitsuse maksegraafik seoses uurimisperioodil müüdud akutoitega elektrisõidukitega, mis laadi andmeid asjaomased valitsusasutused kava kohta säilitasid, kui palju oli akutoitega elektrisõidukeid, millele toetusi maksti, ning teatatud akutoitega elektrisõidukite müügi kohta, ei ole asjakohane ega selle uurimise jaoks vajalik.

(296) Mis puutub teabesse välismaistele tootjatele kava raames mudeli kohta makstud summade kohta, siis väitis Hiina valitsus, et tal ei olnud seda teavet ning see ei olnud asjakohane ega selle uurimise jaoks vajalik.

(297) Komisjon märkis, et on äärmiselt ebatõenäoline, et Hiina valitsus ei olnud säilitanud teavet teostatavusuuringute või sellise kava oodatud tulemuste kohta, mida oli rakendatud mitu aastat, mida oli hindamiste põhjal mitu korda muudetud ja kohandatud ning – mis kõige olulisem – millega oli seotud märkimisväärne osa Hiina valitsuse hallatavast kesktasandi eelarvest. Uuesti hindamiseks peaks olema vaja teavet oodatud tulemuste ja kavast kasu saavate äriühingute jaoks. Seega võib komisjon selles ulatuses, kui palju tal järelduste tegemiseks teavet on vaja, kasutada asjakohase

(298) Teabe asjakohasuse osas märkis komisjon, et see, millist teavet peetakse uurimise jaoks vajalikuks, on komisjoni, mitte isiku otsustada. Lisaks on valitsuse akutoitega elektrisõidukite tootjatele selliste sõidukite müügi põhjal makstavate toetuste kava, omamaistele ja välismaistele tootjatele jaotatud summad ning selliste väljamaksete kohta säilitatud andmed otseselt seotud väidetava subsiidiumikava arvutamise ja muu hulgas konkreetsuse määramisega. Seega on nõutud teave nii asjakohane kui ka vajalik, et komisjon saaks kava nõuetekohaselt hinnata.

(299) Seetõttu järeldas komisjon, et uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta järelduste tegemiseks tuli tal kasutada kättesaadavaid fakte.

3.3.1.4. Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine toetuste / muude subsiidiumikavade, sealhulgas riigi/piirkondlike/kohalike valitsusasutuste kavade suhtes

(300) Komisjon palus Hiina valitsusel esitada teabe riigi, provintsi või omavalitsuse tasandi subsiidiumikavade kohta, mis tõid viimase kolme uurimisperioodile eelnenud aasta ja uurimisperioodi jooksul kasu uuritava toote tootjatele/eksportijatele. Hiina valitsus ei esitanud selle kohta teavet ning paistis, et ta ei võtnud nõutud teabe kogumiseks ühendust ühegi provintsi või kohaliku omavalitsuse valitsusasutusega.

(301) Komisjoni artikli 28 kohasele kirjale saadetud vastuses ei olnud Hiina valitsus kättesaadavate faktide kasutamisega nõus.

(302) Hiina valitsus väitis, et ta ei teinud madalama tasandi valitsusasutustelt äriühingutele antud toetuste üle järelevalvet. Lisaks väitis ta, et kuna komisjoni küsimus ei olnud konkreetne, oli kõigist Hiina provintsidest ja omavalitsustest hulgalise teabe kogumine Hiina valitsuse jaoks koormav. Lõpuks väitis ta, et Hiina eksportivad tootjad olid asjakohased dokumendid esitanud.

(303) Komisjon märkis, et oli ebatõenäoline, et Hiina valitsus ei saanud teavet või et tal ei ole õigus paluda provintsidelt ja kohalikelt omavalitsusüksustelt teavet Hiina valitsuselt või tema nimel saadud rahaülekannete kohta. Selle alla käivad sellised üksikasjad nagu rahaülekannete põhjused, asjaomased summad ning väljamaksete saajad. Seega võib komisjon selles ulatuses, kui palju tal järelduste tegemiseks teavet on vaja, kasutada asjakohasel juhul kättesaadavaid fakte.

(304) Komisjon märkis ka, et küsimustikus ja puudustele viitavates kirjades esitatud taotlused teabe saamiseks olid üksikasjalikud ja konkreetsed. Komisjon meenutas, et Hiina valitsus on nende kavadega aktiivselt seotud, sest tema kontrolli all on toetuste õigusraamistik, otsustamisprotsess, väljamaksed ja kava ülesehitus. Sellest tulenevalt ei saa Hiina valitsus teabe esitamise kohustust valimisse kaasatud tootjatele täielikult üle kanda.

(305) Kuna ta ei saanud Hiina valitsuselt teavet eespool nimetatud elementide kohta, järeldas komisjon, et ta ei olnud saanud uurimise jaoks asjakohast hädavajalikku teavet ning et ta pidi toetuste / muude subsiidiumikavade, sealhulgas riigi/piirkondlike/kohalike valitsusasutuste kavade kohta järelduste tegemiseks kasutama kättesaadavaid fakte.

3.3.1.5. Ostudele kohaldatava maksuvabastuse kava

(306) Komisjon palus Hiina valitsusel täita küsimustiku konkreetsete küsimustega ostudele kohaldatava maksuvabastuse kava kohta. Oma vastuses valitsusele saadetud küsimustikule ei esitanud Hiina valitsus palutud põhiteavet kava koostamise, järelevalve ja rakendamise ning selle kohta, millisele hulgale sõidukitele seda kava kohaldati.

(307) Kava koostamise ja järelevalve puhul ei esitanud Hiina valitsus analüüsi oodatud tulemuste kohta. Samuti ei määranud Hiina valitsus kindlaks asjakohaste asutuste säilitatavate andmete liike (nt arvestusandmikud, äriühinguspetsiifilised failid, andmebaasid, eelarvete heakskiidud jne) ega selgitanud neid. Lisaks ei teatanud Hiina valitsus selle poliitika alusel sisse nõudmata maksude summat. Peale selle ei esitanud Hiina valitsus mingeid vahedokumente, sealhulgas hindamiste tulemusi, mõjuhinnanguid akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengu kohta ning teavet kasu tootjate ja tarbijate vahel jagamise kohta. Samamoodi ei esitanud Hiina valitsus teavet selliste kataloogi kantud imporditud akutoitega elektrisõidukite müügi kohta, mis olid selle kava raames toetuskõlblikud.

(308) Mis puutub sõidukite ostu maksust vabastatud uue energiaallikaga sõidukite mudelite kataloogi, siis ei esitanud Hiina valitsus vastust: i) kõlblikkuskriteeriumide, ii) tagasilükatud mudelite ja mudelitaotlustega seotud teabedokumentide ega iii) tootjatelt nende taotluste kohta saadud teabe kohta. Täpsemalt ei esitanud Hiina valitsus selgitust või tõendeid selle kohta, mille alusel kavaga hõlmatavate sõidukite taotlusi heaks kiideti või tagasi lükati. Lisaks ei esitanud Hiina valitsus teabedokumente tagasilükatud mudelite kohta ega esitanud mudelitaotlusi ja tootjatele nende mudelite tagasilükkamise kohta saadetud dokumente.

(309) Samuti ei esitanud Hiina valitsus teavet Hiinas registreeritud akutoitega elektrisõidukite hulga kohta. Peale selle ei esitanud Hiina valitsus teavet uurimisperioodi või varasemate perioodide ajal registreeritud imporditud akutoitega elektrisõidukite hulga kohta. Ka ei esitanud ta teavet selle kohta, kui palju on registreeritud uue energiaallikaga sõidukeid ja akutoitega elektrisõidukeid kaubamärkide, mudelite ja registreerimise koha kaupa. Lisaks ei esitanud Hiina valitsus mis tahes uuringuid, mida oleks saanud kasutada võrdlusmaterjalina Hiina hinnaelastsuse teemal.

(310) Kuna komisjon ei saanud Hiina valitsuselt teavet ühegi eespool loetletud asjaolu kohta, leidis komisjon, et ta ei olnud saanud selle uurimise puhul asjakohast olulist teavet.

(311) Komisjoni artikli 28 kohasele kirjale saadetud vastuses ei olnud Hiina valitsus kättesaadavate faktide kasutamisega nõus, sest Hiina valitsusel puudus juurdepääs nõutud teabele.

(312) Lisaks väitis Hiina valitsus, et teave akutoitega elektrisõidukite registreerimiste kohta ei olnud selle uurimise jaoks asjakohane.

(313) Komisjon märkis, et on väga ebatõenäoline, et Hiina valitsusel puudub teave konkreetsel ajavahemikul Hiinas registreeritud akutoitega elektrisõidukite arvu kohta, eriti kuna akutoitega elektrisõidukid saavad kasu registreerimise ajal kohaldatavatest eritingimustest, mida hindab, kontrollib ja jälgib Hiina valitsus. Sõidukiomanikud peavad Hiinas sõiduki ostmisel, registreerimisel ja numbrimärgi taotlemisel esitama liiklusametnikele täieliku dokumentide komplekti. Alates ostmise hetkest peavad sõidukiostjad järgima ostumaksu eeskirju ning esitama selleks sõiduki ostu maksudeklaratsiooni. See deklaratsioon vajab üksikasjalikke andmeid, sealhulgas VIN-koodi, mis on sõiduki mudelit ja teatavaid selle omadusi tähistav kordumatu tunnus. Lisaks peavad Hiinas registreeritud sõidukid Hiina liiklusameti juures läbima registreerimisprotsessi, mis hõlmab sõiduki tüübi ja mudeli kindlaksmääramist. Ka numbrimärke saab seostada konkreetsete sõidukitega.

(314) On sama ebatõenäoline, et Hiina valitsusel ei ole kirjalikke dokumente mudelite kataloogi kandmise tagasilükkamise kohta, eriti kuna kataloogi kandmise korra kohaselt peavad tootjad esitama märkimisväärsel hulgal andmeid ning see hõlmab mitme Hiina valitsuse alla kuuluva tehnilise teenistuse poolset hindamist. Veel märkis komisjon, et on ebatõenäoline, et Hiina valitsus ei tea, kui palju maksutulu hinnanguliselt sellise pikaajalise programmi raames sisse nõudmata on jäetud. Sellel programmil on eelarvele otsene mõju ning selle tulemusel võidakse aastas jätta sisse nõudmata sadade miljardite jüaanide väärtuses maksutulu.

(315) Seega võib komisjon selles ulatuses, kui palju tal järelduste tegemiseks teavet on vaja, kasutada avalikult kättesaadavaid allikaid.

(316) Teabe asjakohasuse osas märgib komisjon, et see, millist teavet peetakse uurimise jaoks vajalikuks, on komisjoni, mitte isiku otsustada. Lisaks on akutoitega elektrisõidukite registreerimisel otsene seos väidetava subsiidiumikavaga ning seega oli nõutud teave nii asjakohane kui ka vajalik, et komisjon saaks kava nõuetekohaselt hinnata.

(317) Kuigi komisjon otsustas esialgu selle kava kohta järeldusi mitte avaldada, nagu öeldud punktis 3.9, jätab ta endale õiguse selle kava tasakaalustavust lähemalt uurida. Selle tulemusena võib juhtuda, et komisjon peab ostudele kohaldatava maksuvabastuse kava kohta järelduste tegemiseks kasutama kättesaadavaid fakte, kui ta tuvastab piisavalt elemente, mille põhjal järeldada, et tegu on tasakaalustava kavaga.

3.3.2. *Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine SAICi kontserni suhtes*

(318) SAICi kontsern tegi alguses komisjoniga koostööd ja esitas vastused küsimustikule. Eelkõige esitasid küsimustikule vastused tema seotud üksused, sh kuus akutoitega elektrisõidukite tootjat. Siiski selgus, et need vastused olid väga puudulikud, ja 12. detsembril 2023 teatas komisjon SAICi kontsernile oma kavatsusest kohaldada alusmääruse artikli 28 lõiget 1 seoses enne kontrollkäike esitamata jäetud teabega ning sellest, et asjaomase teabe laekumata jäämise tõttu võivad komisjoni järeldused põhineda kättesaadavatel faktidel. Puuduva teabe hulka kuulusid muu hulgas tootmiskulud, üksikasjalik teave põhisisendite ostmise kohta ning uuritava tootega seotud tegevuses osalevate seotud äriühingute esitamata jäetud vastused küsimustikule, mille puhul sellist vastust oli palutud.

(319) SAICi kontsern ei esitanud puuduvat teavet ning väitis, et selle põhjustas kontserni kuuluvate seotud äriühingute suur arv ning et „kättesaadavate faktide“ kasutamine ei kajastaks korrektselt seda, kuidas ta oli kuni uurimise selle etapini komisjoniga tihedat koostööd teinud. Ta väitis, et puudulike vastuste suur hulk tulenes suurest – sageli põhjendamatust – teabehulgast, mida komisjon nõudis, ning suurest koordineerimiskoormusest, mida see hulga seotud äriühingute vahel tekitas.

(320) Siiski tuli koostöö puudumine ilmsiks, olgu kas enne kontrollkäike, nende ajal või pärast neid, kui jäeti esitamata olulised andmed, sealhulgas näiteks tootmiskulud, materjalide loetelud, tootespetsifikaadid, sealhulgas tarnijatelt ostetud tooraine keemiline koostis, tõendavad tarnijate ostunimekirjad tehingute kaupa ning teave saadud toetuste kohta. Komisjon selgitas SAICi kontsernile, et sellist teavet oli vaja selleks, et teha konkreetseid järeldusi subsiidiumide kohta, mida mitmesuguste toetusmeetmete raames saadud on. Lisaks paistis, et küsimustikule jättis vastamata veel seotud äriühinguid, kuigi oma tegevuse pärast oleks neil tulnud vastused esitada.

(321) Komisjon leidis, et sellise vajaliku teabe puudumine takistas uurimist. Seega teavitati SAICi kontserni 23. aprillil 2024 korrakohaselt uurimise käigus ainult osaliselt koostöö tegemise tagajärgedest ning komisjoni kavatsusest kohaldada alusmääruse artiklit 28 seoses teabega, mida ei esitatud või mida ei saanud kinnitada. Komisjon kutsus äriühingut üles märkusi esitama.

(322) 30. aprillil 2024 laekusid komisjonile märkused SAICi kontsernilt. SAICi kontsern ei olnud nõus komisjoni hinnanguga selle kohta, millisel määral kontserni mitmesugused osad koostööd olid teinud, ning esitas mitu väidet, mille põhjal ta järeldas, et alusmääruse artikli 28 kavandatud kohaldamine ei olnud õigustatud.

3.3.2.1. SAICi kontserni väide, et alusmääruse artikli 28 kohaldamise õiguslikud nõuded ei olnud täidetud

(323) SAICi kontsern väitis, et komisjoni alusmääruse artikli 28 kohaldamise kohta tehtud hindamise teatavad osad moonutasid toimikus olevaid fakte, ning kordas, et ta oli uurimise käigus võimalikult suurel määral koostööd teinud. SAICi kontsern selgitas, et kui ta ei saanud esitada täielikku või osalist nõutud teavet, esitas ta komisjoni uurimise hõlbustamiseks alternatiivseid dokumente.

(324) Seoses sellega viitas SAICi kontsern alusmääruse artikli 28 lõikele 3 ja Euroopa Liidu Kohtu kohtupraktikale ([103]) ning väitis, et vastu tuleks võtta ka osaliselt täidetud või muul viisil puudulikud vastused.

(325) SAICi kontsern tõi esile, et Euroopa Kohus selgitas oma otsuses, ([104]) et „mõiste „vajalik teave“ viitab teabele, mis on huvitatud isikute valduses ja mille esitamist liidu institutsioonid neilt nõuavad, et teha järeldusi, mis tuleb dumpinguvastase uurimise raames teha.“ Samas otsuses ([105]) leidis kohus, et „need institutsioonid peavad tõendama dumpingu, kahju ja põhjusliku seose olemasolu dumpinguhinnaga impordi ja selle kahju vahel, ning järelikult teabe „vajalikkust“, et teha neid järeldusi, mis tuleb dumpinguvastase uurimise raames teha.“

(326) Kohtu järelduste põhjal leidis SAICi kontsern, et uurimise väga keeruka laadi tõttu (nii nõutud teabe suure ulatuse, teabe esitamise kohustusega ettevõtjate suure arvu kui ka teabe esitamiseks määratud lühikese aja mõistes) ei peaks komisjon esitatud teabe suhtes eespool nimetatud nõudeid väga rangelt kohaldama ning et kui teavet peetakse puudulikuks, tuleks kättesaadavaid fakte kasutada rangelt ainult selle teabe saamise eesmärgil ning igal juhul neid teiste sõltumatute allikatega võrrelduna kontrollida, järgides täielikult alusmääruse artikli 28 lõiget 5.

([103]) Vt kohtuotsus, City Cycle Industries *vs.* nõukogu, T-413/13, EU:C:2015:164, punkt 120; kohtuotsus, Guangdong Kito Ceramics jt *vs.* Euroopa Liidu Nõukogu, T-633/11, EU:T:2014:271, punkt 100; WT/DS184/AB/R („US – Hot-Rolled Steel“ (USA – kuumvaltsitud teras)), WTO apellatsioonikogu aruanne, 23. august 2001, punkt 81; ning kohtuotsus, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) *vs.* Giant (China) Co. Ltd, C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968.

([104]) Kohtuotsus, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) *vs.* Giant (China) Co. Ltd, C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968, punktid 53–57.

([105]) Kohtuotsus, European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) *vs.* Giant (China) Co. Ltd, C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968, punkt 65.

(327) Komisjon meenutas, et teine (teised) valimisse kaasatud kontsern(id) esitas(id) nõutud teabe ning seega oli see SAICi kontsernile lihtsasti kättesaadav. Järelikult oli nõutud teabe esitamata jätmine SAICi kontserni enda valik, mida tõendab nimekiri mitteesitatud dokumentidest, mille ta kontrolli käigus allkirjastas ja millega ta nõustus. See nimekiri näitab, et ta takistas uurimist, tegutsedes teadlikult vähem kui parimal võimalikul viisil. Lisaks peeti seda teavet vajalikuks, et teha subsiidiumivastases uurimises asjakohaseid järeldusi, ning seega oli selle nõudmine kooskõlas kohtu tehtud järeldustega. Kogu SAICi kontserni „alternatiivsete dokumentide" vormis esitatud teavet, kaasa arvatud puudulikku teavet, võeti asjakohasel juhul arvesse, kui seda oli võimalik kinnitada. Komisjon kasutas kättesaadavaid fakte, sh punktis 3.3 nimetatud sõltumatutest allikatest pärit fakte sooduslaenude, ekspordikrediidikindlustuse, ostudele kohaldatud maksuvabastuste, sisendmaterjalide ning uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta, ainult siis, kui esitatud teave oli ilmselgelt puudulik (ja see oli nimetatud kohapealse kontrolli aruannete ühiselt allkirjastatud lisades) ning komisjonil oli piisavalt andmeid, et nende kavade kohta järeldusi teha. Eeldus, et komisjon rakendas alusmääruse artikli 28 lõikes 3 kehtestatud kriteeriume liiga rangelt, ei vasta tõele.

(328) Kuna SAICi kontsern väitis oma märkustes, et toimikus esitatud teabeks loetu puhul tuleks kasutada vastupidiste tõendite puudumise põhimõtet, selgitas komisjon valimisse kaasatud eksportivale tootjale oluliste asjaolude ja kaalutluste avalikustamisel, et kui ta kasutas kättesaadavaid fakte alusmääruse artikli 28 tähenduses, kasutas ta esiteks võimalikult suurel määral SAICi kontserni esitatud teavet ning konsulteeris avalike sõltumatute allikatega alles sellise kontrollitud teabe puudumise korral. Seega lükati tagasi väide, et õiguslikud nõuded alusmääruse artikli 28 kohaldamiseks ei olnud täidetud.

3.3.2.2. Seotud tarnijaid käsitleva teabe taotlused

(329) Nagu öeldud põhjendustes 318–319, leiti uurimise käigus mitu teatamata seotud äriühingut, kelle kohta SAICi kontsern ei esitanud küsimustikule vastuseid. Nende „uute" ettevõtjate puhul leiti, et nad on omavahel seotud ja neil oli hulk lepingulisi suhteid seoses sellise tegevusega nagu SAICi kontsernis sisendmaterjalide, kapitali, laenude, tagatiste ja muude rahastamisliikide pakkumine. SAICi kontsern keeldus korduvalt küsimustikku täitmast, väites, et see oli vastuolus SAICi kontserni põhiõigustega, kuid ei esitanud selle kohta põhjendatud väiteid.

(330) Oma märkustes väitis SAICi kontsern, et seotud äriühingud ei saanud uurimises koostööd teha või ei pidanud seda tegema ning et igal juhul ei olnud alusmääruse artikli 28 nende ettevõtjate suhtes kohaldamine põhjendatud või seda oleks tulnud teha rangelt piiratud ulatuses. SAICi kontsern tõi esile põhjused, mis olid seotud mitme teguriga, näiteks:

— seotud äriühingu tehinguväärtuse osa SAICi kontserni käibest on väga väike (vähem kui 1 %);

— ta ei ole seotud äriühingute aktsionär ja tal ei ole nende üle tegelikku kontrolli, mida kinnitab see, et need ettevõtjad keeldusid tegemast SAICi kontserni palutud koostööd või esitamast viidatud ettevõtjatega seotud konfidentsiaalseid dokumente;

— seotud äriühingute äritegevus ei kuulunud eksportiva tootja küsimustikku käsitlevate juhiste ega komisjoni 17. novembril 2023 avaldatud selgitava märkuse ([106]) kohaldamisalasse;

— tootmismaht põhineb töötlemislepingul, mida SAICi kontserni esitatud vastus juba käsitles;

— väidetaval seotud äriühingul ei olnud uurimisperioodil SAICi kontserniga ühtki kehtivat teadus- ja arendustegevusega seotud tehingut ega lepingut;

— väidetav seotud äriühing oli maakasutusõiguse saaja, kuid mitte selle omanik.

([106]) Toimikusse lisatav märge: seotud äriühingud, kes peavad küsimustikule vastuse esitama. (t23.005730).

(331) Komisjon nõustus, et kooskõlas eespool viidatud selgitava märkusega võiks seotud äriühingule, kelle tehinguväärtus moodustab SAICi kontserni ostudest väga väikese osa (alla 1 %), tõepoolest selle uurimise eesmärgil küsimustikule vastamisest erandi teha. Siiski jättis komisjon endale õiguse rakendada alusmääruse artiklit 28 osadele, mida see seotud äriühing SAICi kontsernile tarnis, kuna ta ei olnud suutnud seda teavet kontrollida.

(332) Komisjon märkis, et kõnealune seotud tarnija ja SAICi kontsern käitasid ühiselt äriühingut, mis arendab, toodab ja müüb akuelemente, akumooduleid ja akupakke, nii et nad olid õiguslikult tunnustatud äripartnerid. Järelikult loetakse neid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 artikli 127 kohaselt üksteisega seotuks, mis toob kaasa õigusliku kohustuse esitada seotud poolena vastus subsiidiumiküsimustikule, järgides küsimustiku juhiseid ja edasist kirjavahetust. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

(333) SAICi kontsern väitis, et komisjon peaks oma hinnangu üle vaatama, alusmääruse artiklit 28 rahaliste või lepinguliste sidemete ja ühisettevõtte lepingute avaldamisest keeldunud äriühingute suhtes mitte kohaldama ning kasutama sellistel juhtudel ainult avalikult kättesaadavat teavet kooskõlas alusmääruse artikli 28 lõikega 5. Komisjon teatas SAICi kontsernile korduvalt, et asjaolu, et teatavat teavet peeti „oluliseks ärisaladuseks“, ei olnud asjakohane, kuna kooskõlas alusmääruse artikliga 29 käsitletakse subsiidiumivastase menetluse raames esitatud mis tahes teavet konfidentsiaalsena. Seepärast lükati see väide tagasi.

(334) SAICi kontsern väitis, et komisjon ei selgitanud korrakohaselt, miks mõned seotud äriühingud küsimustikule vastama oleks pidanud. Oma teises taotluses selgitas aga komisjon, et toimikus kättesaadava teabe (organisatsiooniskeem, mis näitas seotud äriühingute olulist rahalist ja/või kontrollivat osa) kohaselt oli tegemist seotud äriühingutega, kuna paistis, et nad pakkusid SAICi kontsernis kapitali, laene või muud liiki rahastamist. Kuna SAICi kontsern oli juba teist korda tema taotlusest keeldunud, ei korranud komisjon siiski taotlust ja teatas SAICi kontsernile 23. aprillil 2024 koostööst keeldumise tagajärgedest.

(335) SAICi kontsern keeldus esitamast küsimustikule vastust seotud äriühingu kohta, mille puhul tuvastati ühe kontrollkäigu ajal, et ta on töötlemislepingu osaline. Kuigi SAICi kontsern tunnistas, et see seotud äriühing osales uuritava toote tootmises, väitis ta, et komisjon oleks pidanud „kinnitama“, et küsimustikule tuli vastata. See märkus illustreerib seda, kuidas SAICi kontsern ei ole koostööd teinud. Lõpetuseks väitis kontsern, et kui seoses selle seotud äriühinguga kohaldatakse artiklit 28, tuleks seda tehes piirduda elementidega, mis ei puuduta toetusi. See väide lükati tagasi.

(336) Tegelikult tuli nende seotud äriühingute olemasolu välja juhuslikult enne küsimustikule vastamist esitatud esialgsest teabest, küsimustikule esitatud vastustest või kohapealsete kontrollkäikude ajal. Need seotud äriühingud olid kas SAICi kontserni tarnijad või kliendid ning paistsid sageli osalevat uuritava tootega seotud tegevuses teadusasutusena, tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas loetletud osade tarnijana, logistikafirmana jne. Nende tegevuse laadi arvestades oleksid nad pidanud küsimustikule vastama, et komisjon oleks saanud teavet kontrollida ja lõpuks rohkem tõendeid paluda.

3.3.2.3. SAICi kontserni esitamata jäetud teave ja muud avaldamata dokumendid enne kohapealseid kontrollkäike ja nende ajal

(337) Oma märkustes väitis SAICi kontsern, et pärast komisjonilt saadud puudustele viitavaid kirju oli ta esitanud veel teavet, mida sai kohapealsete kontrollkäikude ajal täies ulatuses kontrollida. Siiski viitas SAICi kontsern ainult teabele ostude ja omamaistele klientidele kohaldatava tarbimismaksu vabastuse kohta ning tunnistas seeläbi, et kogu muu puuduv teave jäi uurimise käigus avaldamata. Puudustele viitavates kirjades toodi tegelikult esile peamised küsimused, mille kohta SAICi kontserni kuuluvad individuaalsed tootjad sihilikult teavet ei esitanud (nende vastused tootmise ja müügi prognooside, tootmiskulude, ostude ja omamaisele müügile kohaldatava tarbimismaksu vabastuse kohta).

(338) SAICi kontsern esitas ülevaate dokumentidest, mida enne kohapealseid kontrollkäike ega nende ajal ei esitatud, ning palus komisjonil kohaldada alusmääruse artiklit 28 ainult neile dokumentidele, mida ei olnud esitanud konkreetsed äriühingud. Komisjon vaatas need loetelud üle ning tema arvamus SAICi kontsernile saadetud loetelus esitatud elementide kohta, mille puhul kasutati kättesaadavaid fakte (näiteks toetuskavad, akude tarnimine piisavast väiksema tasu eest, maksuvabastus- ja maksuvähenduskavade kaudu saamata jäänud tulu, soodusrahastamine (nt võlakirjad ja omakapitalisüstid) ning esitamata jäetud vastused küsimustikule), jäi samaks. Seetõttu lükati tagasi taotlus mitte jätta kõrvale järgmiste allpool loetletud elementide kohta esitatud teavet.

(a) *Lõpptoodete materjalide loetelu ja tarnitud toodete spetsifikatsioonid (nt keemia, koostis jne)*

(339) Materjalide loetelu on põhjalik nimekiri toote tootmiseks vajalikest toorainetest, komponentidest ja juhistest. Komisjon selgitas korduvalt SAICi kontsernile, et sellised loetelud on uurimises väga olulised, sest need võimaldavad määrata kindlaks peamised üksikud komponendid ja materjalid, millest lõpptoode koosneb, ja nende päritolu.

(340) Selles subsiidiumidega seotud juhtumis olid materjalide loetelud sama olulised ka lõpptoote (akutoitega elektrisõidukid või nende sellised osad nagu akud) kokkupanekul kasutatud osade, nende koguste, spetsifikaatide, ettevõtja materjalile määratud numbri ja seeläbi tarnijate nimede tuvastamiseks. Materjalide loetelud aitasid luua ka otsese seose tootmiskuludega, kuna neid saab kasutada standardkulude, tegelike kulude ja nendevahelistest erinevustest tulenevate variatsioonide arvutamiseks.

(341) SAICi kontsern ei esitanud täielikke andmeid ei materjalide loetelu ega tootmiskulude kohta ning jäi seisukohale, et materjalide loetelu ei olnud subsiidiumivastase uurimise jaoks vajalik, kuna see ei sisaldanud subsiidiumi-marginaali arvutamisega seotud elemente. Komisjon ei olnud selle hinnanguga nõus ning kinnitas, et seda teavet oli vaja tootmiskulude ja samas ka kõige olulisemate osadega seotud teabe täielikkuse ja täpsuse hindamiseks.

(342) SAICi kontsern tunnistas, et toote spetsifikatsiooniga seotud teavet saaks anda ainult juhtumipõhiselt ja ainult osadena. Lisaks leidis SAICi kontsern, et komisjon oleks võinud saadud andmete ühitamiseks valida teistsuguse käsitlusviisi. Õigupoolest leidis SAICi kontsern, et kui komisjon küsis iga ettevõtja käest materjalide loetelu kohta samal määral teavet, oli see ebaõiglane kohtlemine ning rikkus seega põhiõiguste hartat, kuna tabelis osade tarnimise kohta esitatud teabe kontrollimiseks oli olemas muid meetodeid.

(343) Komisjon jäi seisukohale, et ükski seotud akutarnija ei esitanud uurimisrühma nõutud vajalikke tõendavaid dokumente, eelkõige oma spetsifikatsioone. Esiteks leidis komisjon, et materjalide loeteludega seotud teabe oleks pidanud esitama iga äriühing, sest kui neid kohapealsete kontrollkäikude ajal nõuti, vastati komisjonile, et neil on selline teave küll olemas, kuid seda ei saanud mitmesugustel põhjustel (peamiselt tarnijatega seotud konfidentsiaal-suslepingu ja äriühingu enda ärisaladuste tõttu) esitada. Lisaks kasutasid äriühingud ise küsimustikule vastamisel materjalide loetelu, et määrata kindlaks sisendmaterjalid, millest tuli teatada, ja vastavad tarnijad, kes peaksid küsimustikule vastuse esitama. See on üks põhjustest, miks komisjon otsustas pärast kohapealseid kontrollkäike oma nõuet korrata. Tegelikult lubas komisjon vastupidiselt oma tavalisele korrale igal äriühingul materjalide loetelu ja muude tarnitavate osade ja tooraine spetsifikatsioonide kohta ise teabe esitada, kuid jättis endale siiski õiguse seda teavet mitte arvesse võtta, sest seda ei saanud kohapeal kinnitada.

(344) Nagu eespool kirjeldatud, väitis SAICi kontsern, et mõne tootja kasutatava akuelemendi ja akusüsteemi keemilisi omadusi ja spetsifikatsioone või mõne akudega seotud tootja kasutatud tooraine spetsifikatsioonidega seotud teavet saaks kinnitada ka ilma materjalide loetelu kasutamata. Mõnel juhul esitas SAICi kontsern kontrollkohtumisel materjalide loeteluga seotud teavet.

(345) See, et äriühing lubas komisjonil konsulteerida ainulaadset liiki uuritava toote materjalide loetelu, ei ole siiski mingil juhul võrdväärne taotletud teabe esitamisega. Lisaks sellele, et konsulteerimiseks antud teave ei olnud täielik (ainult üht liiki uuritav toode erandjuhtudel), kinnitas SAICi kontsern, et ta keeldus komisjonile lihtsasti kättesaadavat teavet andmast, kui viimane seda palus.

(346) Esiteks lükkas komisjon tagasi väite, et materjalide loetelud ei olnud uurimise jaoks asjakohased ja ei oleks mõjutanud subsiidiumisumma arvutamist. Teiseks, olles tuvastanud, et akud ja muu tooraine on põhitegurid, millele võidakse subsiidiume määrata, ja kuna puudus materjalide loetelust pärit teave, mis oleks võimaldanud komisjonil hinnata valimisse kaasatud tootjatele tarnitud osade täielikkust, täpsust ja spetsifikatsioone, otsustas komisjon kättesaadavate faktidena kasutada tooraineid käsitleva teabe muid allikaid.

(b) *Osade ostunimekiri tehingute kaupa (raamatupidamisregister)*

(347) Oma kommentaarides artikli 28 kohaldamise kohta kinnitas SAICi kontsern, et konfidentsiaalsuse huvides ei saanud ta alati esitada ostunimekirjasid tehingute kaupa, kuna need olid seotud tootmiskuludega ja seega ärisaladus. Mõnel juhul väitis ta siiski, et asjakohast tabelit saaks kontrollida kohapealsete kontrollkäikude ajal. SAICi kontsern väitis, et ta oli esitanud nõutud teabe põhjaliku kokkuvõtte tabelite kujul, mis sisaldasid kogu subsiidiumisumma arvutamiseks vajalikku teavet, ning et komisjon saaks seda kohapealsete kontrollkäikude ajal kontrollida. Siiski sai SAICi kontsern esitada ainult komisjonile näidatud teabe kuvatõmmise, sest selle teabe allikas jäi konfidentsiaalseks ning palutud ostunimekirja ei olnud võimalik esitada, kuigi see oli olemas. SAICi kontsern leidis, et igal juhul vastas esitatud teave alusmääruse artikli 28 lõike 3 nõuetele.

(348) Komisjon ei nõustunud väitega, et esitatud teave vastas alusmääruse artikli 28 lõike 3 nõuetele. See, kui teatavatele dokumentidele ei anta otsest juurdepääsu ja esitatakse kuvatõmmiseid või koondandmeid ilma asjakohase nõutud teabeta, ei ole mingil juhul võrdväärne sellega, kui nõutud teave esitatakse kohtumisel, tagades, et seda saab korrakohaselt kontrollida. Puudujäägid tegelikult nõutud andmete esitamises tekitavad raskusi piisavalt täpse tulemuse saamisel. Lisaks, arvestades asjaolu, et teave oli tegelikult olemas, ei saa järeldada, et äriühing tegutses parimal võimalikul viisil.

(349) Samuti märkis komisjon, et ostudega seotud teave ei kajastanud mitte tegelikke kulusid, vaid standardkulusid (ettevõtte ressursiplaneerimise süsteemis registreeritud eelarvekulu). Arvestades seda ja eespool kirjeldatud järeldusi materjalide loetelu kohta, ei saanud komisjon kontrollida uuritava toote valimisse kaasatud tootjate teatatud osade koguse ja kuludega seotud teabe täpsust ning lükkas seetõttu tagasi väite, et esitatud teave vastas alusmääruse artikli 28 lõike 3 nõuetele.

(c) *Tabelis E-3-3 (a/b) loetletud osade tarnijate ostu-raamleping (täisversioon)*

(350) Oma märkustes väitis SAICi kontsern, et ühel juhul ühitas ta tehingute kaupa esitatud nimekirja enda raamatupidamisandmetega. Ta väitis, et selle üksuse ja muude tootmisüksuste puhul oli ta kohtumiste vormis esitanud asjakohased ostudokumendid, sh arved, ostutellimused, sissekanded ettevõtte ressursiplaneerimise süsteemides, kui seda kohapealsete kontrollkäikude ajal paluti. Eelkõige esitasid kaks akude tarnijat kontrollkohtumiste käigus oma klientide, s.o kontserni kuuluvate akutoitega elektrisõidukite tootjatega sõlmitud lepingud. Seetõttu leidis SAICi kontsern, et alusmääruse artikli 28 lõike 3 nõuded olid täidetud ja et komisjon peaks selle teabe täielikult arvesse võtma.

(351) Komisjon lükkas tagasi väite, et SAICi kontsern oli ostu-raamlepinguid esitades täielikult koostööd teinud. Õigupoolest tunnistas SAICi kontsern ise, et nende dokumentide väidetavalt väga konfidentsiaalse laadi tõttu ei saanud ta esitada küsimustiku vastuse asjakohases osas loetletud osade tarnijate ostu-raamlepinguid. Seda kinnitas ka nimekiri dokumentidest, mida ei esitatud kas kontrollkäigu ajal või pärast seda, mille tõttu ei esitatud ühtki täielikku dokumentide komplekti, sealhulgas raamlepingut ja tehnilisi spetsifikatsioone. Lisaks meenutas komisjon SAICi kontsernile, et selline dokument oleks tulnud esitada osana algsest vastusest küsimustikule. Kuna igasugust subsiidiumivastase menetluse käigus esitatud tundlikku teavet töödeldakse konfidentsiaalsena, ei olnud selline väide põhjendatud. Arvestades seda, et need dokumendid olid SAICi kontsernile lihtsasti kättesaadavad ja oleks tulnud esitada osana algsest vastusest küsimustikule, leidis komisjon, et SAICi kontsern ei tegutsenud parimal võimalikul viisil. Seetõttu ei nõustunud komisjon väitega, et esitatud teave vastas alusmääruse artikli 28 lõike 3 nõuetele.

(d) *Müüginimekiri tehingute kaupa (2020 kuni uurimisperiood), milles on esitatud müügiväärtus, müügimaht, kuupäev, mudel, artikli number, lühikood, VIN-kood, kliendi nimi, jaehind, müügihind, netohind, netohind ilma käibemaksuta, kogus, seotud/mitteseotud, uuritav / muu kui uuritav toode*

(352) Komisjon leidis, et Exceli failide ja raamatupidamisregistri väljavõtete ekraanil näitamine ja kuvatõmmiste näitamine, ilma et oleks esitatud nende aluseks olevat teavet, ei saa asendada täielikku tehingute kaupa esitatud müüginimekirja, mis võimaldaks asjakohastes tabelites esitatud näitajate täielikku ühitamist.

(353) Oma märkustes väitis SAICi kontsern, et komisjon ei arvestanud, et SAICi kontsernis kasutatakse suurt hulka erinevaid raamatupidamis- ja finantssüsteeme ning et komisjon ei vajanud küsimustiku müüki käsitlevate tabelite täielikuks ühitamiseks tehingute kaupa esitatud nimekirja. Seega ei peaks komisjon artiklit 28 kohaldama, sest mõned kontrollitud äriühingud andsid kontrollkohtumiste käigus üle tehingute kaupa esitatud nimekirja ning igal juhul vastas erinevate üksuste esitatud teave alusmääruse artikli 28 lõikes 3 kehtestatud tingimustele.

(354) Komisjon leidis, et ainult kuvatõmmiste kujul esitatud teave, sh ainult piiratud andmed või üksikute näidete näitamine, muudaks põhinäitajate kontrollimise ja ühitamise võimatuks, ning lükkas seega selle väite tagasi. Kuna kontsern ei esitanud üksikasjalikku teavet, vaid ainult kuvatõmmiseid, ei saanud komisjon kontrollida selle teabe täpsust ning seega ka seda, kas üksikud müügitehingud olid tegelikult seotud uuritava tootega.

(e) *Ühisettevõtte lepingud*

(355) Oma märkustes kinnitas SAICi kontsern, et tal ei olnud mõne oma tootmisüksuse puhul võimalik esitada ühisettevõtte lepingute originaaleksemplare, kuid väitis, et nende ühisettevõtte lepingute sisu kajastas ka tema põhikiri, sest nende lepingute sõnastust korrati põhikirjas. Ainult üks üksus esitas osana algsest vastusest küsimustikule oma ühisettevõtte lepingu.

(356) Nagu eespool kirjeldatud, teatas komisjon SAICi kontsernile korduvalt, et asjaolu, et teatavat teavet peeti „oluliseks ärisaladuseks“, ei olnud asjakohane, kuna kooskõlas alusmääruse artikliga 29 käsitletakse subsiidiumivastase menetluse raames esitatud mis tahes teavet konfidentsiaalsena. Väidet, et puuduvate ühisettevõtte lepingute sõnastust korrati põhikirjas, ei saanud ilma nende lepinguteta kontrollida. Ühisettevõtte lepingu esitas üks SAICi kontserni kuuluv akutoitega elektrisõidukite tootja, kuid ükski teine akutoitega elektrisõidukite tootja seda ei teinud. Seepärast lükati see väide tagasi.

(f) *Investeerimiskavad, heakskiitmine, investeeringute jälgimine ja teostatavusuuringud aastatel 2020–2023 ning müügiprognoosid*

(357) SAICi kontsern väitis, et nõutud dokumendid (investeerimiskavad, heakskiitmine, investeeringute jälgimine ja teostatavusuuringud aastatel 2020–2023 ning müügiprognoosid) ei olnud uurimisperioodil subsiidiumisumma arvutamiseks asjakohased, kuna need dokumendid ei sisaldanud subsiidiumisumma arvutamiseks vajalikke elemente või andmeid. Lisaks olid nõutud dokumendid kas juba avalikkusele kättesaadavate aastaaruannete kujul kättesaadavad või sisaldasid konfidentsiaalset teavet poolte kohta, kelle üle SAICi kontsernil ei olnud tegelikku kontrolli, mistõttu ei saanud neid avaldada.

(358) Komisjon ei nõustunud SAICi kontserniga ning leidis, et teave, mis võimaldab hinnata uuritava tootega seotud kavandatud investeeringute laadi ja mahtu, oli uurimise jaoks asjakohane mitte ainult olulise kahju ohu hindamiseks, vaid ka selleks, et hinnata uuritava toote tootmisvõimsust. Seepärast lükati see väide tagasi.

(g) *Uue energiaallikaga sõidukite krediidi prognoosiga seotud dokumendid (vt dokumendi „Äriühingute sõiduautode ja uue energiaallikaga sõidukite keskmine kütusekulu“ artikkel 18 ning „Punktide paralleelhaldus“)*

(359) SAICi kontsern väitis, et nõutud prognoose ei olnud vaja esitada, sest neid kas ei olnud olemas või nad olid seotud uurimisperioodi järgse teabega ja ei vajanud järelikult kontrollimist. Seetõttu järeldas SAICi kontsern, et selle uurimises käsitletud elemendi suhtes artikli 28 kohaldamine ei oleks asjakohane.

(360) Kuna komisjon leidis, et ta ei saanud neid väiteid kohapealsete kontrollkäikude ajal kontrollida, lükkas ta tagasi väite, et selle uurimises käsitletud elemendi suhtes artikli 28 kohaldamine ei oleks asjakohane.

(h) *Pangaload, krediidiliinid*

(361) Komisjon tõi esile, et esitatud pangaload ei hõlmanud kõiki pankasid, millega SAICi kontserni liikmetel ärisuhteid oli, ning et küsimustiku vormi pangalubade kohta oli ilma eelneva teavitamiseta muudetud.

(362) SAICi kontsern väitis, et ta muutis vormi selleks, et lisada pankadelt saadud heakskiit ja krediidiliinid pangalubade alla ning et järelikult ei tuleks vormi selliseid muudatusi mingil viisil lugeda pangalubade kohaldamisala kitsendamiseks – pigem vastupidi. SAICi kontsern väitis, et nõutud teave oli esitatud ja et komisjon peaks seda käsitlema puhtalt faktidena.

(363) Komisjon märkis, et mõned SAICi kontserni üksused ei esitanud teavet pangalubade, krediidiliinide ja võla omakapitali vastu vahetamise kohta ning järelikult ei olnud ta saanud olulist teavet uurimise nende osade kohta. Seepärast lükati see väide tagasi.

(i) *Toetuskavad*

(364) Kuigi SAICi kontsern ei eitanud, et ta oli Hiina valitsuselt toetusi saanud, väitis ta, et „toetuse kohta saadud konkreetsed summad, toetuste saamise aeg, toetuste kirjeldus, vastavad valitsuse teated, kus kirjeldatakse toetuste laadi, ja muu vajalik teave“ ei olnud subsiidiumisumma arvutamiseks tingimata vajalik, kuna teatatud summad puudutasid üksustele tervikuna antud toetusi, mitte ei olnud seotud ainult uuritava tootega. Peale selle sai tabelites esitatud uurimisperioodi jooksul saadud toetuste summa otseselt ühitada proovibilansi ja pearaamatu kontodega, eriti muud kui tegevustulu ja/või subsiidiumidest saadud tulu käsitlevate kontodega.

(365) Selle tulemusel ei saanud komisjon aga määrata kindlaks asjaomaseid subsiidiumikavasid, uurimisperioodil saadud toetuste summat ega seda, kas toetused olid seotud põhivaradega või mitte. Komisjon lükkas tagasi väite, et toetustega seotud teavet oli võimalik kontrollida.

(j) *Maakasutusõigused*

(366) SAICi kontsern väitis, et kui komisjon taotles tõendavaid dokumente, ei hõlmanud see taotlus maakasutusõigusi. Samuti ei olnud komisjonil maakasutusega seotud küsimusi pärast kontrollkäike, välja arvatud kahe üksuse puhul, mille kohta esitati vastus 21. veebruaril 2024.

(367) Teatavate dokumentide puhul, mida kontrollkäikude ajal küsiti, väitsid mõned SAICi kontserni kuuluvad üksused, et need dokumendid olid kümme-kakskümmend aastat vanad ja juba arhiveeritud või et need käsitlesid kolmandat poolt, mille üle neil ei olnud kontrolli. Seetõttu väitis SAICi kontsern, et maakasutusõiguse kohta teatatud summa tuleks lugeda täpseks ja seda sellisel kujul kasutada ning et komisjon ei peaks artiklit 28 kohaldama. Komisjon leidis, et kõiki algset maakasutusõiguse lepingut, ostulepingut ja maakasutusõiguste eest algselt makstud hinda näitavaid tõendavaid dokumente oli nõutud ning mitmel juhul leiti, et saadud teave ei olnud täielik ega võimaldanud saadud teavet täielikult kontrollida. Seepärast lükati see väide tagasi.

(k) *Võlakirjad ja kontsernisisene rahastus*

(368) SAICi kontsern väitis, et komisjon ei taotlenud võlakirjade ja kontsernisisese rahastusega seotud dokumente. SAICi kontsern märkis, et küsimustiku osas, mis käsitleb riigile kuuluvate arengu- ja kommertspankade antavat soodusrahastust, ei olnud nõutud teavet varalise tagatise kohta, ning ei olnud seetõttu artikli 28 mis tahes kavandatud kohaldamisega nõus.

(369) Komisjon märkis, et küsimustikus on konkreetselt palutud teavet eelkõige võlakirjade ja kontsernisisese rahastuse kohta. Esiteks paluti kapitali pakkumises osalevatel äriühingutel küsimustikule vastata ning teiseks on varaline tagatis võlakirjade liik, mille kohta küsimustikus teavet paluti. Lisaks leidis komisjon avalikult kättesaadavat vastuolulist teavet koostööst keeldunud seotud äriühingute kohta (vt põhjendus 320), mis näitab selgelt, et kontsern ei olnud avaldanud subsiidiumidega seotud olulist teavet, ning seetõttu lükati see väide tagasi.

(l) *Maksuametniku aruanne teadus- ja arendustegevusega seotud soodustuse kohta*

(370) SAICi kontsern selgitas, et teadus- ja arendustegevusega seotud soodustuse aruande koostab tavaliselt äriühingu juhiste põhjal maksuametnik, kuid nende koostamine ei ole kohustuslik ja seetõttu ei ole nende aruannete nõudmine asjakohane. Lisaks ei ole need aruanded mis tahes teadus- ja arendustegevusega seotud soodustuste summade kontrollimiseks olulised, sest äriühingu tuludeklaratsioonis deklareeritud summad olid kehtivad. SAICi kontsern ei olnud alusmääruse artikli 28 mis tahes kohaldamisega nõus.

(371) Komisjon märkis, et teadus- ja arendustegevusega seotud soodustust käsitlevast maksuametniku aruandest teabe väljajätmist, mis võimaldas teadus- ja arendustegevusega seotud kuludele veel soodustusi kohaldada, nagu ühe äriühingu puhul tehti, mis ühe kontrollkäigu ajal tuvastati, ei saa lugeda täielikult koostöö tegemiseks. Kuna SAICi kontsern ei esitanud sellist teavet, mis väidetavalt ei olnud seotud uuritava tootega, kuid oli kontsernile kättesaadav, ei olnud komisjonil võimalik hinnata kõnealuse maksusoodustuskava konkreetsust. Seepärast lükati see väide tagasi.

3.3.3. *Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine Geely kontserni suhtes*

(372) Uurimise käigus leidis komisjon, et teatava vajaliku teabe puudumine takistas uurimist. Täpsemalt:

— leiti, et Geely kontserni üks tarnija oli komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 ([107]) artikli 127 mõistes seotud äriühing ning et see äriühing ei olnud esitanud vastust küsimustikule;

([107]) Komisjoni 24. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2447, millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad (ELT L 343, 29.12.2015, lk 558).

— ükski Geely kontserni akutoitega elektrisõidukite äri rahastavatest äriühingutest, mis kogus tema jaoks vahendeid sündikaatlaenude, pankade kahepoolsete rahastamisvahendite ja varaga tagatud väärtpaberite, sealhulgas varaga tagatud rohevääртpaberite abil, ei esitanud küsimustikule täielikku vastust;

— ükski Geely kontserni äriühingutest ei esitanud küsimustikus palutud täielikku teavet nende toetuskavade laadi kohta, mille raames nad toetust said;

— Geely kontsern ei teatanud kõigist akutoitega elektrisõidukite tootmisega seotud käimasolevatest ja tulevatest projektidest, nagu küsimustikus oli palutud;

— mõned Geely kontserni tegelikud akutoitega elektrisõidukite tootjad ei esitanud küsimustikule täielikku vastust, vaid vastasid ainult osadele, mis olid mõeldud sisendmaterjalide tarnijatele, mistõttu jäi esitamata suur hulk teavet, mida tootjatelt üldiselt oodatakse;

— Geely kontsern ei esitanud oma vastuses küsimustikule ka IV lisa (pangaload). Lõpetuseks ei esitanud kontsern teavet kontserni ühe eksportiva tootjaga seotud üksustele kuuluvate maakasutusõiguste kohta.

(373) Selle tulemusena teavitas komisjon 23. aprillil 2024 Geely kontserni oma kavatsusest kohaldada esitamata jäetud teabe suhtes alusmääruse artiklit 28. Komisjon kutsus äriühingut üles märkusi esitama.

(374) 30. aprillil 2024 esitas Geely kontsern komisjonile märkused tema kavatsuse kohta kasutada põhjenduses 372 ja 23. aprilli 2024. aasta kirjas kirjeldatud teabe jaoks kättesaadavaid fakte.

(375) Esiteks väitis Geely kontsern, et temalt ei saa nõuda, et ta esitaks konfidentsiaalset teavet seoses sõltumatu tarnijaga, kellele ta ei saa käske anda, ja et igal juhul on komisjonile antud piisavalt asjakohast teavet. See tarnija ei olnud Geely kontserni omanduses ja kontsernil ei olnud oma tarnija äri ja halduse üle mingit kontrolli.

(376) Komisjon märkis aga, et kõnealune tarnija ja Geely kontsern käitasid ühiselt äriühingut, mis arendab, toodab ja müüb akuelemente, akumooduleid ja akupakke, nii et nad olid õiguslikult tunnustatud äripartnerid. Seetõttu peetakse neid seotuks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 artikli 127 tähenduses, mis vastavalt küsimustiku juhistele ja sellele järgnevale kirjavahetusele tagab juriidilise kohustuse esitada subsiidiumiküsimustiku vastus seotud isikuna. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

(377) Teiseks väitis Geely kontsern, et ta ei saanud anda rohkem teavet nende rahastavate äriühingute kohta, kes tema akutoitega elektrisõidukite äri jaoks vahendeid kogusid. Kõik Geely kontserni üksused, kes osalesid akutoitega elektrisõidukitega seotud rahastamises, esitasid nõutud vastused algse küsimustiku punktidele A ja E. Lisaks väitis Geely kontsern, et taotlus oli liiga laiaulatuslik, ei olnud piisavalt täpne ja ei olnud uurimise jaoks otseselt asjakohane.

(378) Sellegipoolest leidis komisjon avalikult kättesaadavatest allikatest hulga uurimisperioodi jaoks asjakohaseid varaga tagatud väärtpabereid, sh varaga tagatud rohevääртpabereid, mille emiteeris vähemalt üks Geely kontserni äriühing ning mille kohta kontsern ei olnud mingit teavet esitanud isegi pärast selle kohta konkreetse taotluse saamist, kuigi varaga tagatud väärtpaberid on sellist liiki võlakirjad, mille kohta algses küsimustikus oli teavet palutud. Seetõttu lükati Geely kontserni väide tagasi.

(379) Kolmandaks selgitas Geely kontsern seoses toetuskava laadi kohta täieliku teabe andmisega, et toetuskavade laadi ja kirjeldust on alati võimalik leida konkreetsete toetusmaksetega seotud pangakviitungitelt. Lisaks selgitas Geely kontsern, et tal ei ole toetuskavadega seotud lisateavet, sealhulgas teavet selle õigusliku aluse kohta, ning seda tuleks küsida Hiina valitsuse käest.

(380) Komisjon märkis, et piiratud teabe järgi, kui see oli pangakviitungil esitatud, ei olnud tal võimalik määrata kindlaks uuritava tootega seotud toetusprogrammide subsiidiumikavasid. Samal ajal, nagu on öeldud põhjenduses 300, märkis komisjon, et Hiina valitsus ei andnud valimisse kaasatud kontsernidele antud sihtotstarbeliste toetuste kohta mingit teavet. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

(381) Neljandaks leidis Geely kontsern seoses akutoitega elektrisõidukitega seotud projekte puudutava aruandluse puudumisega, et käimasolevad ja tulevased projektid, nagu võimalik uue auto väljalaskmine, ei ole uurimisperioodiga seotud ja ei kuulu selle uurimise kohaldamisalasse. Geely kontsern toonitas ka selle teabe väga konfidentsiaalset ja turutundlikku laadi.

(382) Komisjon märkis, et küsimustikus ja kohapealse kontrolli käigus paluti teavet akutoitega elektrisõidukite tootmisega seotud käimasolevate ja tulevaste projektide kohta, sest hulk subsiidiumikavasid on seotud akutoitega elektrisõidukite tootmisega tulevikus ning prognoositav kasv akutoitega elektrisõidukite tootmismahus on kahju ohu kindlaksmääramise jaoks asjakohane. Ilma sellise täieliku teabeta ei saanud komisjon määrata kindlaks kõiki uuritava tootega seotud subsiidiumikavasid. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

(383) Viiendaks, seoses sellega, et Geely kontserni tegelikud akutoitega elektrisõidukite tootjad ei esitanud küsimustikule täielikku vastust, leidis Geely kontsern, et need äriühingud ei ole akutoitega elektrisõidukite tootjad, sest nende toodetavad sõidukid peavad veel läbima hulga kontrolle ja katseid. Samuti viitas Geely kontsern sellele, et ta esitas nende äriühingutega seotud täiendavat teavet, nagu komisjoni talitused olid nõudnud.

(384) Komisjon märkis, et kuigi äriühingud esitasid nõutud teabe, takistas selle teabe esitamise väga hiline aeg selle täielikkuse ja täpsuse hindamist. Eelkõige ei saanud ta korralikult kinnitada teatavate sisendite tarnet võrreldes akutoitega elektrisõidukite tootmismahu ja -kuludega, sest nende äriühingute esitatud teave kulude kohta ei sisaldanud piisavalt üksikasju, mida komisjoni küsimustikus tootmisüksustelt tavaliselt küsitakse. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

(385) Seoses IV lisa (pangaload) esitamisega väitis Geely kontsern, et samal ajal, kui ta esitas oma algsed vastused küsimustikule, oli ta esitanud ka pangalubade koondversiooni. Komisjon pöördus tagasi esitatud dokumendi juurde ja kinnitas selle kasutuskõlblikkust.

(386) Lõpetuseks väitis Geely kontsern seoses teabega maakasutusõiguste kohta, mis puudutasid kontserni ühte eksportivat tootjat, et peakontoriga seotud maakasutusõigused ei olnud akutoitega elektrisõidukite tootmise ja müügiga seotud ning järelikult ei olnud need uurimise jaoks asjakohased ega olulised.

(387) Komisjon märkis, et peakontorit kasutati osaliselt akutoitega elektrisõidukitega seotud tegevuse jaoks. Peakontoriga seotud toetusi tuleks järelikult määrata proportsionaalselt seal toimuva tegevusega, mis on seotud akutoitega elektrisõidukitega, ning selle olulisust ei saa kindlaks määrata, kui puudub põhiteave selle jaoks saadud maakasutusõiguste kohta. Seetõttu lükati kontserni väide tagasi.

3.3.4. *Alusmääruse artikli 28 lõike 1 sätete kohaldamine BYD kontserni suhtes*

(388) 8. detsembril 2023 teavitas komisjon BYD kontserni oma kavatsusest kohaldada alusmääruse artiklit 28 seoses teabega, mida BYD kontsern ei olnud esitanud, ja palus kontsernil selle kohta märkusi esitada. BYD kontsern esitas puuduva teabe 15. detsembril 2023.

(389) Uurimise käigus leidis komisjon, et BYD kontsern ei olnud avaldanud oma suhet (vähemalt) kahe akude tootmiseks kasutatava tooraine tarnijaga ning et need äriühingud ei olnud seetõttu küsimustikule vastust esitanud. Lisaks leiti, et mõlemad tarnijad tarnisid märkimisväärsetes kogustes liitiumi, mis moodustas küsimustikule vastanud äriühingute sisendiga seotud kõikidest ostudest enam kui 1 %. Peale selle ei esitatud Hiina valitsusele mingit teavet sõltumatute tarnijate kohta, kuigi subsiidiumivastane küsimustik sisaldas punkte sõltumatute tarnijate avaldamise kohta, ega esitatud IV lisa (pangaload). Komisjon leidis, et sellise vajaliku teabe puudumine takistas uurimist ja juurdepääsu asjakohaseid kavasid käsitlevale teabele. Selle tulemusena teavitas komisjon 24. aprillil 2024 BYD kontserni oma kavatsusest kohaldada esitamata jäetud teabe suhtes alusmääruse artiklit 28 ning palus kontsernil selle kohta märkusi esitada.

(390) 30. aprillil 2024 esitas BYD kontsern komisjonile märkused komisjoni kavatsuse kohta kasutada põhjenduses 389 kirjeldatud teabe jaoks kättesaadavaid fakte.

(391) Esiteks väitis BYD kontsern, et ta ei esitanud teavet toorainete seotud tarnijate kohta, sest küsimustikus oli öeldud, et sellele peaksid vastama ainult seotud äriühingud, kes osalevad „põhivarade või eksportiva tootja tootmisprotsessis kasutatavate sisendite, nt allpool jaotises E-3-3 loetletud sisendite tootmises“. Selle põhjal väitis BYD kontsern, et mõnda sisendit ei kasutatud mitte eksportiva tootja tootmisprotsessis, vaid eelneva etapi akutootja tootmisprotsessis.

(392) Lisaks teatas BYD kontsern, et ta oli esitanud Hiina valitsusele tarnijate nimekirja sama loogika järgi (st seotud äriühingud, kes osalesid eksportiva tootja tootmisprotsessis kasutatavate sisendite tootmises) ning et seetõttu kasutati mõnda jaotises E-3-3 viidatud sisendit akude tootjate tootmisprotsessis, mitte eksportiva tootja tootmisprotsessis.

(393) Komisjon meenutas, et 17. novembril 2023 esitas ta toimikus märkused selgitustega seotud äriühingute kohta, kellel paluti küsimustikule vastata, lisades, et küsimustikule pidid vastama põhivarade või sisendite, sealhulgas küsimustiku jaotises E-3-3 kirjeldatud ja „tootmisüksuste tootmisprotsessis kasutatava(te)“ tooraine või osade tootmises osalevad seotud äriühingud, „olenemata sellest, kas nad on seotud omamaise müügi või ekspordiga tegelevate tootjatega“. Arvestades enda avaldatud selgitusi leidis komisjon, et äriühing oleks pidanud esitama selged ja täielikud juhised äriühingu struktuuri ja tarnijate kohta, mis oleks toonud kaasa selle, et eelkõige akude tootmises kasutatava tooraine tarnijad oleks pidanud küsimustikule vastama. Lisaks, arvestades BYD kontserni vertikaalset integratsiooni, leidis komisjon, et akude tootmise protsessi ei olnud võimalik pidada eksportiva tootja tootmisprotsessist eraldiseisvaks ja sõltumatuks. Seepärast lükati see väide tagasi.

(394) Samuti tõi komisjon esile selle, et küsimustiku jaotises E-3-3b oli selgelt öeldud, et nii komisjonile kui ka Hiina valitsusele oleks tulnud esitada täielik loetelu uurimisperioodi ajal osi ja toorainet tarninud äriühingute nimede ja kontaktandmetega. Peale selle selgitati küsimustikus, et kui tarnija ei ole seotud äriühing, tuli nimetada „kõnealuse materjali algne sõltumatu tarnija“. Komisjon märkis, et Hiina valitsusele saadetud tarnijate loetelus oli äriühing juba esitanud mõned akude tootmises kasutatavate toorainete seotud tarnijate nimed. Komisjon tunnistas, et BYD kontsern oli Hiina valitsusele esitanud tarnijate loetelu, kuid see ei olnud täielik, sest see ei sisaldanud ühtki sõltumatut tarnijat, nagu on määratud küsimustiku jaotises E-3-3b, ega ühtki komisjoni tuvastatud seotud tarnijat. Sellise teabe puudumine takistas uurimist, sest see ei andnud Hiina valitsusele võimalust küsimustikule vastamiseks eelneva etapi tarnijatega ühendust võtta. Seetõttu lükkas komisjon selle väite tagasi.

(395) BYD kontsern väitis, et ta ei esitanud IV lisa (pangalubade vormid), sest tema arvates võis komisjon selle teabe saada kätte vastavate äriühingute esitatud teavet uurides ja eelkõige Hiina Rahvavabariigi Panga krediidiinfokeskuse kaudu.

(396) Nagu on öeldud komisjoni 24. aprilli 2024. aasta kirjas, peeti pangalubade vorme Hiina valitsuselt vastavate subsiidiumikavade kohta teabe saamiseks väga oluliseks. Pangalubade vorme oli vaja selleks, et saada erinevatelt BYD kontsernile laenusid andnud pankadelt äriühingute konfidentsiaalseid andmeid, mis oli palutud Hiina valitsusele esitada. Ilma nende vormideta ei saanud pangad seda teavet komisjonile Hiina valitsuse kaudu esitada, takistades seega uurimist. Seetõttu tuli BYD kontserni väide tagasi lükata.

(397) BYD kontsern vaidles vastu väitele, et üks nende seotud tooraine tarnija oleks pidanud küsimustikule vastama. Kontserni arvates kasutas komisjon ostuväärtuse protsendi arvutamiseks vale nimetajat ning tegelikult tarnis see äriühing vähem kui 1 % kõigist nende tootvate äriühingute ostudest, kes küsimustikule vastused olid esitanud. Samuti viitas BYD kontsern asjaolule, et komisjon vabastas nõudest sellised sisendi tarnijad, kes moodustasid akutoitega elektrisõidukite ostudest vähem kui 1 %. Lisaks seadis kontsern kahtluse alla küsimustikule esitatud vastuse kasulikkuse, kuna kõnealune tarnija pakkus akude tootmises ainult kaudselt kasutatavat toorainet.

(398) Komisjon märkis, et tema artikli 28 kohase kirja lisas teatatud ostuväärtuse protsendid arvutas äriühing ise ja seda oli äriühingu juures tehtud kontrollkäigu ajal juhtumit käsitlema määratud töörühmaga arutatud. See teave oli esitatud ka äriühingule saadetud kontrolliaruandes. Komisjon tunnistas ka, et ta oli sellest nõudest vabastanud sisenditarnijad, kelle tarned moodustasid BYD kontserni akutoitega elektrisõidukite tootjate ostuväärtusest vähem kui 1 %. Siiski tugineti selle otsuse tegemisel andmetele, mis kontsern oma vabastustaotluste põhjendamiseks esitanud oli. Komisjon märkis, et uurimise algatamise etapis ei esitatud teavet tooraine seotud tarnijate kohta ning et seega puudus komisjonil vajalik teave, mille põhjal hinnata, kas seotud tooraine tarnijad pidid küsimustikule vastama. Hoolimata küsimustiku jaotises E-3-3 esitatud selgetest juhistest piirdus BYD kontsern uurimise algatamise etapis äriühingu struktuuri käsitleva teabe avaldamisel ainult jaotise E-3-3 esimeses osas loetletud osadega. Viimaks toonitas komisjon, et see, et seotud toorainete tarnijad ei vastanud küsimustikule, takistas komisjoni talitusi hindamast, kas eelneva etapi tarnijad said toetustest kasu.

(399) BYD kontsern vaidles vastu sellele, et veel üks eelneva etapi tarnija oleks pidanud küsimustikule vastama, tuginedes asjaolule, et BYD kontserni osalus oli uurimisperioodi teatava osa jooksul alla 5 %, mistõttu ei lugenud tarnija seotud poolena, ning et piiratud osalus tähendas ka seda, et nõutud teave ei olnud BYD kontserni valduses ega tema kontrolli all, ja seega ei olnud BYD kontsernil seda teavet võimalik esitada.

(400) Komisjon meenutas, et uurimisperioodi muu osa jooksul oli BYD kontserni osalus kõnealuses eelneva etapi tarnijas siiski üle 5 % ning et seda suhet ei avaldatud mitte uurimise alguses, vaid alles puuduste kõrvaldamise menetluse käigus. Pealegi olid need kaks äriühingut nendevahelist olemasolevat ärisuhet arvestades siiski selgelt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 artikli 127 tähenduses seotud. Seetõttu lükati see väide tagasi. Komisjon kordas, et arvestades BYD kontserni tootmisprotsessi jaoks tarnitud tooraine tähtsust, tema eelneva etapi tarnijalt ostetud tarnete mahtu ja väärtust ning kuigi kõnealust toorainet käsitleti ka küsimustiku jaotises E-3-3, milles on selgelt nõutud, et seotud toorainete tarnijad vastaksid küsimustikule, oli BYD kontsern komisjoni arvates teinud koostööd ainult osaliselt, kuna ta jättis uurimise alguses avaldamata asjakohase teabe kontserni struktuuri ja tema tarnijate kohta. Seda kinnitab ka asjaolu, et tarnijatelt tehtud ostude loetelu esitati alles pärast põhjenduses 388 viidatud esimese artikli 28 kohase kirja saamist. Alusmääruse artikli 28 lõikes 1 on ette nähtud, et „[k]ui mõni huvitatud isik ei võimalda juurdepääsu vajalikule informatsioonile [...], siis võib nii negatiivsed kui positiivsed esialgsed ja lõplikud järeldused teha kasutada olevate faktide põhjal.“ See, et seotud toorainete tarnijad ei olnud küsimustikule vastanud, takistas komisjoni talitusi hindamast, kas eelneva etapi tarnijad said toetustest kasu ning kas ühe akude tootmisel kasutatava põhitooraine ostuhinda võiks lugeda turutingimustele vastavaks.

3.3.5. *Hiina valitsuse esitatud märkused valimisse kaasatud eksportivate tootjate suhtes artikli 28 kohaldamise kohta*

(401) 30. aprillil 2024 esitas Hiina valitsus märkused, milles ta vaidlustas komisjoni kavatsuse kohaldada alusmääruse artiklit 28 ning teha kolme valimisse kaasatud eksportiva tootjaga seotud konkreetsete aspektide kohta järeldusi kättesaadavate faktide põhjal.

(402) Hiina valitsus väitis, et komisjon „mitte ainult ei jätnud selles juhtumis mitme menetlusliku ja sisulise küsimuse puhul oma ebaseaduslikku käsitlusviisi parandamata, vaid ka jättis tähelepanuta asjaomaste tootmisharude keerukuse, selles juhtumis küsimustikule vastanud valimisse kaasatud eksportivate tootjate hulka kuuluvate äriühingute suure hulga, väidetavate programmide keerukuse ning väga lühikesed ajavahemikud, mille komisjon äriühingutelt nõutud põhjendamatult suure hulga teabe esitamiseks määras.“ Hiina valitsus väitis, et nii talitades rikkus komisjon mitmes punktis Maailma Kaubandusorganisatsiooni (WTO) eeskirju ja ELi alusmäärust.

(403) Hiina valitsus väitis sarnaselt SAICi kontsernile (vt põhjendused 323–328 eespool), et komisjoni alusmääruse artikli 28 kohaldamine ei olnud õiguslikult põhjendatud ega kooskõlas asjakohaste WTO eeskirjadega. Hiina valitsus viitas teabenõuetele, mida ta ei pidanud väidetavate toetuste tuvastamiseks ja eelkõige kasu arvutamiseks vajalikeks. Neid väiteid on juba käsitletud põhjendustes 323–328 ning seetõttu lükati need tagasi.

(404) Hiina valitsus väitis, et komisjon tekitas Hiina eksportivatele tootjatele uurimise käigus põhjendamatut lisakoormust, kui ta: a) laiendas nende seotud äriühingute ringi, kellelt nõuti küsimustikule vastamist, b) laiendas uuritavate väidetavate toetavate subsiidiumide ja nõutud teabe määratlust ning muutis või täiendas pidevalt nõutud teavet ning c) nõudis põhjendamatut teabehulka ning määras samal ajal selle andmiseks väga lühikesed tähtajad. Hiina valitsus tunnistas, et mitmel juhul ei suutnud valimisse kaasatud eksportivad tootjad nõutud teavet esitada, kuid selle põhjustas põhjendamatu koormus, mille komisjon neile pani. Lõpuks väitis Hiina valitsus, et „komisjoni järeldus, et valimisse kaasatud ettevõtjad ei teinud uurimises koostööd, oli ilmselgelt vastuolus WTO eeskirjades ja ELi subsiidiumivastases alusmääruses ette nähtud õiglase ja objektiivse uurimise põhimõttega“.

(405) Komisjon tunnistas, et kolm valimisse kaasatud eksportivat tootjat olid erinevas ulatuses koostööd teinud, kuid märkis, et Hiina valitsus ei olnud arvestanud mitut asjaolu, näiteks:

— mitu korda paluti tähtaja pikendamist, mida komisjon ka tegi, et leevendada koostööd tegevate poolte väidetavat koormust;

— „konfidentsiaalsuse“ ja „ärisaladuse“ küsimus, mille tõttu ei saanud kolm valimisse kaasatud eksportivat tootjat väidetavalt täielikku teavet esitada. Eelkõige keeldusid kõik kontsernid alguses tootmiskuludega seotud teavet esitamast, mistõttu ei olnud komisjonil olulist sisendmaterjalidega seotud teavet, mis oleks võimaldanud tal määrata kindlaks akutoitega elektrisõidukitega seotud peamised sisendmaterjalid ja nende kulustruktuurist paremini aru saada;

— mitu seotud tarnijat ei teinud koostööd (nagu on toodud esile eespool punktis 3.3.2.2);

— ilma mingi põhjenduseta ebatäieliku aluseks oleva teabe esitamine (nagu on toodud esile eespool punktis 3.3.2.3).

(406) Komisjon pidi kolmele valimisse kaasatud eksportivale tootjale saatma mitu puudustele viitavat kirja, milles ta palus neil esitada algselt nõutud teabe, ning püüdis võimalikult palju tulla vastu nende palvetele tähtaegu pikendada ning nõustus isegi võtma arvesse teavet, mis esitati pärast kohapealseid kontrollkäike, mis andis valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele võimaluse esitatavat teavet täiendada. Sellegipoolest leidis komisjon mitmel juhul, et valimisse kaasatud eksportivate tootjate alla kuuluvad üksused piirasid sihilikult komisjoni uurimisrühma juurdepääsu teabele. Seega lükati tagasi väide, et valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele tekitati põhjendamatu liigne koormus, mis takistas neid koostööd tegemast.

3.4. **Toetused ja toetuskavad, mille kohta komisjon käesolevas uurimises järeldusi teeb**

(407) Tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas, algatamisteates ja komisjoni küsimustikele saadud vastustes sisalduva teabe põhjal uuriti järgmisi Hiina valitsuse subsiidiume:

— riigile kuuluvate arengu- ja äripankade antav soodusrahastus ja otsekrediidid (nt poliitilised laenud, krediidiliinid, pangaaktseptid, ekspordirahastus);

— toetuskavad;

— rahalised otsetoetused akutoitega elektrisõidukite tootjatele ja muud sellega seotud toetuskavad, mille raames võetakse akutoitega elektrisõidukite tootjate kasuks krediidiga seotud meetmeid;

— toetused tehnoloogia, innovatsiooni ning teadus- ja arendustegevuse jaoks;

— riigi rahastatud või muul viisil valitsuse soodustatud omakapitaliinvesteeringud;

— valitsusepoolne kaupade ja teenustega varustamine piisavast väiksema tasu eest;

— valitsuselt maakasutusõiguse saamine piisavast väiksema tasu eest;

— valitsusepoolne akude ja nende toorainega (täpsemalt liitiumraudfosfaadiga) varustamine piisavast väiksema tasu eest;

— maksuvabastus- ja maksuvähenduskavade kaudu saamata jäänud tulu:

— ettevõtte tulumaksu vähendamise soodustused kõrgtehnoloogilistele ja uutele tehnoloogiaettevõtetele;

— teadus- ja arendustegevuse kulude maksueelse mahaarvamise soodustused;

— käibemaksuvabastus ja imporditollimaksu vähendamine imporditud seadmete ja tehnoloogia kasutamise eest ning käibemaksu hüvitamine riigisiseselt toodetud seadmete puhul;

— kinnisvara- ja maakasutusmaksudest vabastamine või nendest loobumine;

— vabastus tarbimismaksust, vabastus numbrimärgitasust ja muud rahalised subsiidiumid akutoitega elektrisõidukite tootjatele;

— kõrgtehnoloogiaettevõtetes kõrgtehnoloogilises arendustegevuses ja tootmises kasutatavate vahendite ja seadmete kiirendatud amortisatsioon;

— dividendide maksuvabastus nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul;

— kinnipeetava maksu vähendamine dividendide puhul, mida välisinvesteeringutega Hiina ettevõtted annavad oma Hiina-välistele emaettevõtjatele;

— ekspordi maksusoodustused.

3.5. **Soodusrahastamine**

3.5.1. *Soodusrahastamist pakkuvad finantsasutused*

(408) Kolme valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontserni esitatud teabe kohaselt oli vähemalt 37 Hiina RVs asuvat finantsasutust neid Hiina pangandusseaduse kohaselt rahastanud. Nagu öeldud põhjenduses 256, ei saatnud Hiina valitsus küsimustikku edasi finantsasutustele ega esitanud teavet valimisse kaasatud äriühingutele laene andnud finantsasutuste kohta. Ent üksnes üks riigile kuuluv pank täitis eriküsimustiku, hoolimata Hiina valitsusele esitatud taotlusest, mis hõlmas kõiki finantsasutusi, kes andsid valimisse kaasatud äriühingutele laene. Seega ei saanud komisjon selle põhjal kindlaks määrata, kas pangad kuulusid riigile või erasektorile.

3.5.1.1. Riigile kuuluvad finantsasutused kui avaliku sektori asutused

Õiguslikud nõuded

(409) Komisjon tegi kindlaks, kas riigile kuuluvad pangad on alusmääruse artikli 3 ja artikli 2 punkti b tähenduses avaliku sektori asutused. WTO asjakohase kohtupraktika ([108]) kohaselt on avaliku sektori asutus ettevõte, mis „omab või täidab valitsusasutuse volitusi või millele need on antud". Seda, kas tegemist on avaliku sektori asutusega, tuleb uurida iga juhtumi puhul eraldi, võttes nõuetekohaselt arvesse „asjaomase ettevõtte põhiomadusi ja ülesandeid", selle ettevõtte „ja valitsuse vahelisi suhteid" ning „selle riigi õigus- ja majanduskeskkonda, kus uuritav ettevõte tegutseb". Sõltuvalt iga juhtumi konkreetsetest asjaoludest võivad asjaomased tõendid hõlmata i) tõendeid selle kohta, et „ettevõte täidab tegelikult valitsusasutuse ülesandeid", eriti kui need tõendid viitavad „pidevale ja süstemaatilisele tegevusele", ii) tõendeid, mis käsitlevad „uuritava ettevõtte tegevusvaldkonnaga seotud valitsuse poliitika ulatust ja sisu", ja iii) tõendeid selle kohta, et valitsus „kontrollib ettevõtet ja selle toimimist sisuliselt". Selle uurimisel, kas tegemist on avaliku sektori asutusega, peab uurimist läbiviiv ametiasutus „hindama ja võtma arvesse ettevõtte kõiki asjakohaseid tunnuseid" ning kontrollima kõiki tõendeid, mis võivad hindamise seisukohast olulised olla, vältides seejuures „keskendumist üksnes või põhjendamatult ühele tunnusele, võtmata nõuetekohaselt arvesse teisi tunnuseid, mis võivad olla asjakohased".

(410) Eelkõige täpsustati WTO kohtupraktikas, et: ([109]) „Oluline on see, kas ettevõttele on antud volitused täita valitsusasutuse ülesandeid, ning mitte see, kuidas see saavutatakse. On palju eri viise, kuidas valitsus kitsamas tähenduses saab anda ettevõtetele volitusi. Seega võivad eri liiki tõendid olla asjakohased, kui soovitakse näidata, kas asjaomasele ettevõttele on antud sellised volitused. Tõendid, et ettevõte täidab tegelikult valitsusasutuse ülesandeid, võivad tõendada seda, et tal on või talle on antud valitsusasutuse volitused, eelkõige kui need tõendid viitavad pidevale ja süstemaatilisele tegevusele. Seega võivad meie arvates tõendid, et valitsus kontrollib ettevõtet ja selle toimimist sisuliselt, tõendada teatavatel asjaoludel seda, et asjaomasel ettevõttel on täidesaatev võim ja ta teostab seda võimu valitsusasutuse ülesandeid täites. Samas rõhutame, et kui õigusaktiga selge volituste üleandmine välja arvata, siis üksnes formaalsete seoste olemasolust ettevõtte ja valitsuse vahel kitsamas tähenduses tõenäoliselt ei piisa, et teha kindlaks vajalik valitsusasutuse volituste omamine. Seega näiteks lihtsalt fakt, et valitsus on ettevõtte enamusaktsionär, ei näita, et valitsusel on sisuline kontroll selle ettevõtte tegevuse üle, veel vähem seda, et valitsus on andnud talle valitsusasutuse volitused. Samas mõnel juhul, kui tõenditest ilmneb, et formaalseid kaudseid märke valitsuse kontrolli kohta on palju, ja kui on ka tõendeid, et selline sisuline kontroll on olemas, võib nende alusel teha järelduse, et asjaomane ettevõte teostab valitsusasutuse volitusi."

(411) Selleks et konkreetsel juhul nõuetekohaselt iseloomustada ettevõtet kui avaliku sektori asutust, võib olla asjakohane kaaluda, „kas [ettevõtte] ülesanded või tegevus liigitatakse asjaomase liikme õiguskorras tavaliselt valitsuse ülesanneteks või tegevuseks", ([110]) ning WTO liikmete ettevõtete liigitamist ja ülesandeid üldiselt. Seega võib asjaolu, kas ülesanded või tegevus liigitatakse asjaomase liikme õiguskorras tavaliselt valitsuse ülesanneteks või tegevuseks, olla asjakohane kaalutlus selle kindlakstegemisel, kas konkreetne ettevõte on avaliku sektori asutus või mitte.

(412) On palju eri viise, kuidas valitsus kitsamas tähenduses saab anda ettevõtetele volitusi. Seega võivad eri liiki tõendid olla asjakohased, kui soovitakse näidata, kas asjaomasele ettevõttele on antud sellised volitused. Tõendid, et ettevõte täidab tegelikult valitsusasutuse ülesandeid, võivad tõendada seda, et tal on või talle on antud valitsusasutuse volitused, eelkõige kui need tõendid viitavad pidevale ja süstemaatilisele tegevusele.

([108]) WT/DS379/AB/R („US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China" (USA – teatavate Hiina toodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud)), apellatsioonikogu aruanne, 11. märts 2011, DS 379, punkt 318. Vt ka WT/DS436/AB/R („US – Carbon Steel (India)" (USA – süsinikteras (India))), apellatsioonikogu aruanne, 8. detsember 2014, punktid 4.9–4.10 ja 4.17–4.20, ning WT/DS437/AB/R („US – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China" (USA – tasakaalustavad tollimeetmed teatavatele Hiina toodetele)), apellatsioonikogu aruanne, 18. detsember 2014, punkt 4.92.

([109]) WT/DS379/AB/R („US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China" (USA – teatavate Hiina toodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud)), apellatsioonikogu aruanne, 11. märts 2011, DS 379, punkt 318. Vt ka WT/DS436/AB/R („US – Carbon Steel (India)" (USA – süsinikteras (India))), apellatsioonikogu aruanne, 8. detsember 2014, punktid 4.9–4.10, 4.17–4.20, ja WT/DS437/AB/R („United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China" (USA – tasakaalustavad tollimeetmed teatavatele Hiina toodetele)), apellatsioonikogu aruanne, 18. detsember 2014, punkt 4.92.

([110]) WT/DS379/AB/R („US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China" (USA – teatavate Hiina toodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud)), apellatsioonikogu aruanne, 11. märts 2011, DS 379, punkt 297.

(413) Tõendid selle kohta, et valitsus kontrollib üksust ja selle toimimist sisuliselt, võivad teatavatel asjaoludel tõendada seda, et asjaomasel ettevõttel on valitsusasutuse volitused ja ta teostab neid volitusi valitsusasutuse ülesandeid täites. Valitsuse omanduses olemine ei ole küll määrav kriteerium, kuid koos muude elementidega võib selle näol olla tegemist tõendiga. Üksnes formaalsete seoste olemasolust ettevõtte ja valitsuse vahel kitsamas tähenduses tõenäoliselt aga ei piisa valitsusasutuse volituste kindlakstegemiseks. Seega näiteks ainult fakt, et valitsus on ettevõtte enamusaktsionär, ei näita iseenesest, et valitsus kontrollib selle ettevõtte toimimist sisuliselt, veel vähem seda, et valitsus on andnud talle valitsusasutuse volitused. Samas mõnel juhul, kui tõenditest ilmneb, et formaalseid kaudseid märke valitsuse kontrolli kohta on palju, ja kui on ka tõendeid, et selline sisuline kontroll on olemas, võib nende alusel teha järelduse, et asjaomane ettevõte teostab valitsusasutuse volitusi.

(414) Selle uurimisel, kas tegemist on avaliku sektori asutusega, ei keskenduta küsimusele, kas tegevus, millest rahaline toetus väidetavalt tuleneb, on loogiliselt seotud kindlakstehtud „valitsusasutuse ülesandega“. Sellega seoses ei ole WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1.1 punkti a alapunkti 1 kohase avaliku sektori asutuse kindlakstegemist käsitleva õigusliku normiga ette nähtud teatavas ulatuses või teatavat laadi seost, mis tuleb kindlakstehtud valitsemisasutuse ülesande ja konkreetse asjaomase rahalise toetuse vahel kindlaks teha. Pigem sõltub asjaomane kahju kõnealust tegevust ellu viivast ettevõttest, tema põhiomadustest ja tema suhtest valitsusega. Selline keskendumine ettevõttele, mitte tegevusele, millest rahaline toetus väidetavalt tuleneb, on kooskõlas asjaoluga, et „valitsuse“ (kitsamas tähenduses) ja „avaliku sektori asutuse“ „põhiomadused on teataval määral ühised või kattuvad“, see tähendab, nad on mõlemad oma laadilt „valitsusasutused“.

(415) Ettevõtte tegevuse või tavade näol võib kahtlemata olla tegemist avaliku sektori asutuse kindlakstegemise seisukohast olulise tõendiga. Ettevõtte tegevus, eelkõige kui see viitab „pidevale ja süstemaatilisele tegevusele“, on tõepoolest üks mitmesugust liiki tõenditest, mis sõltuvalt iga uurimise asjaoludest võib näidata ettevõtte põhiomadusi ja tema suhet valitsusega kitsamas tähenduses. Selliste tõendite hindamise eesmärk on aga vastata kesksele küsimusele, kas ettevõttel endal on põhiomadused ja ülesanded, mille alusel saaks ta liigitada avaliku sektori asutuseks. Näiteks menetluses DS379 hõlmas asjaomane hinnang selle kohta, kas riigile kuuluvate Hiina kommertspankade (edaspidi „riigile kuuluvad kommertspangad“) puhul on ettevõtte näol tegemist avaliku sektori asutusega, teavet, mis näitas, et i) „riigile kuuluvate kommertspankade peakontorite tegevjuhid on valitsuse määratud ja [HKP-l] on nende valiku üle jätkuvalt suur mõju“ ja ii) riigile kuuluvatel kommertspankadel „puuduvad endiselt piisavad riskijuhtimis- ja analüütilised oskused“. Need tõendid ei piirdunud riigile kuuluvate kommertspankade laenuandmistegevuse kui sellisega, vaid kirjeldasid pigem nende korralduslikke tunnuseid, otsustamisvolituste ahelaid ja üldist suhet Hiina valitsusega. Seega märkis WTO apellatsioonikogu menetluses DS379, et kuigi Ameerika Ühendriikide kaubandusministeerium võttis arvesse tõendeid riigile kuuluvate kommertspankade tegevuse kohta [„laenude andmine“], siis tegi ta seda uurimise raames, mis käsitles nende ettevõtete põhiomadusi ja suhet Hiina valitsusega. Need riigile kuuluvad kommertspangad täitsid Hiina valitsuse nimel valitsusasutuse ülesandeid.

(416) Peale selle pidas apellatsioonikogu oluliseks ka asjaolu, et kõnealune valitsus ei teinud uurimises koostööd. Apellatsioonikogu kinnitas menetluses DS379 Ameerika Ühendriikide kaubandusministeeriumi järeldust, et kaetud paberit käsitlevas uurimises olid riigile kuuluvad kommertspangad „avaliku sektori asutused“, järgmistel kaalutlustel: i) Hiina pangandussektor on peaaegu täielikult riigi omanduses, ii) kommertspangandusseaduse artikkel 34, milles on sätestatud, et pangad peavad „viima oma laenutegevust ellu vastavalt rahvamajanduse ja sotsiaalarengu vajadustele ning lähtuvalt riigi tööstuspoliitikast“, iii) dokumenteeritud tõendid, mis näitavad, et riigile kuuluvatel kommertspankadel puuduvad endiselt piisavad riskijuhtimis- ja analüütilised oskused, ja iv) asjaolu, et „[kõnealuse] uurimise käigus ei saanud [Ameerika Ühendriikide kaubandusministeerium] vajalikke tõendeid, mis oleksid võimaldanud paberitööstusele antavate laenude taotlemise, andmise ja hindamise protsessi igakülgselt dokumenteerida“ ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R („US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China“ (USA – teatavate Hiina toodete suhtes kehtestatud dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud)), apellatsioonikogu aruanne, 11. märts 2011, DS 379, punkt 349.

(417) Selleks, et määrata kindlaks, kas riigile kuuluvad pangad omavad või täidavad valitsusasutuse volitusi või neile on need antud, uuris komisjon põhjalikult pankade põhilisi omadusi ja ülesandeid, nende suhet valitsusega ning riigis valitsevat õiguslikku ja majanduslikku keskkonda, milles uuritav üksus tegutseb. Sellega seoses taotles komisjon teavet riigile kuulumise kohta, samuti formaalsete kaudsete märkide kohta valitsuse kontrollist riigile kuuluvate pankade üle. Samuti analüüsis komisjon, kas kontroll oli kehtestatud normatiivset raamistikku arvestades sisuline. Sel eesmärgil pidi komisjon osaliselt tuginema kättesaadavatele faktidele muu hulgas seetõttu, et Hiina valitsus ja riigile kuuluvad pangad keeldusid esitamast tõendeid otsustusprotsessi kohta, mis oli toonud kaasa sooduslaenude andmise, nagu kirjeldatud põhjendustes 255–265.

(418) Analüüsi tegemiseks kontrollis komisjon esmalt nende riigile kuuluvate pankade andmeid, kes olid täitnud eriküsimustiku.

3.5.1.2. Osaliselt koostööd tegevad riigile kuuluvad finantsasutused

(419) Ainult üks riigile kuuluv pank, nimelt EXIMi pank, esitas küsimustikule vastuse. Varasemates subsiidiumivastastes uurimistes ([112]) oli komisjon juba järeldanud, et EXIMi pank oli avaliku sektori asutus. Komisjon järeldas, et selline kirjeldus vastab endiselt tõele, mida näitab ka allpool esitatud analüüs.

3.5.1.3. Riigile kuuluvate pankade põhiomadused ja -funktsioonid

(420) Hiina pangandussektoris domineerivad riigile kuuluvad pangad, kellele viidatakse nende konkreetsete põhiülesannete tõttu tavaliselt kui riigile kuuluvatele kommertspankadele või riigile kuuluvatele arengupankadele (vt põhjendus 407).

(421) Kuna riik teostab riigile kuuluvate pankade üle kontrolli mitme kanali kaudu – lisaks aktsiate omamisele (analüüsitud punktis 3.5.1.4) tagab ta ka partei struktuuride osaluse ja nende mõju finantsasutustes ning näeb pankadele regulatiivsete meetmete abil ette teatavat laadi ärilise käitumise (vt punkt 3.5.1.5) –, on tal võimalus kasutada finantssektori vahendeid selleks, et täita oma poliitikaeesmärke (vt ka põhjendusi 203–205), sealhulgas üldeesmärki „arendada sotsialistliku turumajanduse arengut“, nagu on sätestatud pangandusseaduse artiklis 1 (pangandusseaduse põhjalikuma analüüsi jaoks vt punkt 3.5.1.5).

(422) Sellest tulenevalt on pangandusasutuste põhifunktsioonid, sealhulgas nende laenupoliitika, kujundatud nii, et need teenivad poliitilisi eesmärke ning nende majandustulemused on Hiina valitsuse tööstuspoliitika nõuetega võrreldes teisejärgulised. Kohaldatav õigusraamistik ja asutuste ülesehitus tagab, et kui Hiina valitsus määrab kindlaks majanduslikud prioriteedid, näiteks akutoitega elektrisõidukite sektori arendamise, suunatakse vajalikud vahendid esmajärjekorras finantssektori kaudu vastavatesse projektidesse. Seetõttu täidavad riigile kuuluvad pangad sisuliselt valitsuse funktsioone, kuna nende peamised juhtivtöötajad peavad olema seotud Hiina Kommunistliku Parteiga ja seega teenima esmajoones partei huve ning nende peamise äritegevuse elluviimisel tuleb korrakohaselt võtta arvesse valitsusasutuste määratud poliitilisi eesmärke.

3.5.1.4. Hiina valitsuse omandisuhe, formaalsed kaudsed kontrolli märgid ja kontrolli teostamine

(423) Mis puutub riigi arengupankadesse, siis kuna puudus asjakohane vastus EXIMi panga suuraktsionäri kohta (vt põhjendus 261), pidi komisjon kasutama kättesaadavaid fakte. Ilmnes, et Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. on täielikult Hiina riiklikule valuutaametile kuuluv tütarettevõtja, kusjuures amet kuulub täielikult Hiina Rahvavabariigi Panga kaudu riigile. Selle asjaolu ja küsimustiku vastuses esitatud teabe põhjal tegi komisjon kindlaks, et Hiina valitsus omas selles finantsasutuses otseselt või kaudselt üle 100 % aktsiaid.

(424) Seoses formaalsete kaudsete märkidega valitsuse kontrollist koostööd tegevas riigile kuuluvas pangas kvalifitseeris komisjon selle „oluliseks riigile kuuluvaks finantsasutuseks“. Täpsemalt märgiti teatises „Peamiste riigile kuuluvate finantsasutuste järelevalvenõukogu reguleerivad ajutised eeskirjad“ ([113]) järgmist: „Eeskirjades nimetatud peamised riigile kuuluvad finantsasutused tähendavad riigi omandis olevaid arengupanku, kommertspanku, finantsvarade fondivalitsejaid, väärtpaberituru ettevõtteid, kindlustusseltse jne (edaspidi „riigile kuuluvad finantsasutused“), kuhu riiginõukogu saadab järelevalvenõukogud.“

([112]) Vt joonealune märkus 12.
([113]) Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu dekreet (nr 283).

(425) Peamiste riigile kuuluvate finantsasutuste järelevalvenõukogu määratakse vastavalt „Peamiste riigile kuuluvate finantsasutuste järelevalvenõukogu reguleerivatele ajutistele eeskirjadele“. Nende ajutiste eeskirjade artiklitele 3 ja 5 tuginedes tegi komisjon kindlaks, et nõukogu liikmed vabastab ametist riiginõukogu ja nad on aruandekohustuslikud riiginõukogu ees, mis annab tunnistust riigi poolsest institutsioonilisest kontrollist koostööd tegeva riigile kuuluva panga äritegevuse üle.

(426) Lisaks neile üldistele kaudsetele märkidele leidis komisjon järgmised tõendid seoses EXIMi pangaga. EXIMi pank on moodustatud ja tegutseb vastavalt riiginõukogu „Teatisele, millega asutatakse Hiina ekspordi-impordipank“ ja EXIMi põhikirjale. Tema põhikirja kohaselt nimetab riik otse EXIMi panga juhatuse. Järelevalvenõukogu nimetatakse riiginõukogu poolt kooskõlas peamiste riigile kuuluvate finantsasutuste järelevalvenõukogu reguleerivate ajutiste eeskirjadega ja muude õigusnormidega ning ta allub riiginõukogule.

(427) Põhikirjas märgitakse ka, et EXIMi panga parteikomiteel on juhtiv ja poliitiliselt keskne roll eesmärgiga tagada, et EXIMi pank rakendab partei ja riigi poliitikat ja peamisi eesmärke. Partei juhtroll on lõimitud kõikidesse äriühingu üldjuhtimise tahkudesse.

(428) Põhikirjas märgitakse lisaks, et EXIMi pank soovib toetada väliskaubanduse arengut ja majanduslikku koostööd, piiriüleseid investeeringuid, algatust „Üks vöönd, üks tee“ ning koostööd rahvusvahelise suutlikkuse ja seadmete tootmise vallas. Tema äritegevus hõlmab lühiajalisi, keskmise tähtajaga ja pikaajalisi laene, mis kiidetakse heaks ja mis vastavad riigi väliskaubanduse ja -tegevuse poliitikale, nagu ekspordikrediit, impordikrediit, lepingulised finantskorralduse välislaenud, välisinvesteeringute laenud, Hiina valitsuse välisabi laenud ja eksporttoodete ostjatele antavad laenud.

(429) Lisaks teatas EXIMi pank oma 2022. aasta aruandes, et ta „rakendas kindlalt riigi kogu poliitikat ja järelmeetmeid“ ning et tema ülesannete hulka kuulus „Hiina Kommunistliku Partei ja riiginõukogu otsuste kohusetundlik rakendamine“. Peale selle on aastaaruandes öeldud, et „võeti mitu meedet eesmärgiga tagada, et töötlevale tööstusele anti keskmise tähtajaga ja pikaajalisi laene, et toetada riiklikke projekte“.

(430) Seoses valitsusele kuuluvate kommertspankadega märkis komisjon, et kuus suurimat panka moodustasid 2022. aasta lõpuks koguvarade mõistes Hiina finantssektorist enam kui 40 % ([114]). Vähemalt kaks neist kuuest pangast, täpsemalt ICBC ja ABC, on ühed nendest finantsasutustest, kes selles uurimises valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele laenusid andsid (vt põhjendus 468). Riik on nii ICBC ([115]) kui ka ABC ([116]) enamusaktsionär. Lisaks sellele, et riik kontrollib kuut suurimat riigile kuuluvat kommertspanka, kuulub talle oluline hulk aktsiaid ka muudes riigile kuuluvates kommertspankades, kus ta osaleb sageli otsesemalt, nt riigile kuuluvate ettevõtete kaudu. Mitu sellist riigile kuuluvat kommertspanka, näiteks Shanghai Pudongi arengupank, Hiina Everbrighti pank, Ping Ani pank ja Hiina Minshengi pank, millele kuulus 2021. aastal ligikaudu 20 % Hiina pangandussektori koguvaradest, olid ühed nendest finantsasutustest, kes andsid käesolevas uurimises valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernidele laenusid (vt täielikku nimekirja põhjenduses 468). Riigi osalus neis varieerus, näiteks Hiina Minshengi panga puhul oli see 3 % ([117]) ja Hiina Everbrighti panga puhul enam kui 80 % ([118]).

([114]) Vt näiteks https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) Vt ICBC 2021. aasta aruanne, file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Vt ABC 2021. aasta aruanne, kättesaadav aadressil https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Vt Hiina Minshengi panga 2022. aasta aruanne, kättesaadav aadressil https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, lk 94.

([118]) Vt Hiina Everbrighti pank, 2021, poolaasta aruanne, kättesaadav aadressil https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komisjon leidis ka, et riigile kuuluvad finantsasutused on muutnud 2017. aastal oma põhikirju, et suurendada Hiina Kommunistliku Partei kui pankade kõrgeima otsustustasandi rolli ([119]).

(432) Uutes põhikirjades sätestatakse, et:

— juhatuse esimees on sama isik, kes on parteikomitee sekretär,

— Hiina Kommunistliku Partei ülesanne on tagada Hiina Kommunistliku Partei ja riigi poliitika ja suuniste rakendamine ja teha selle üle järelevalvet, samuti omada juhtivat ja järelevalverolli töötajate (sealhulgas tippjuhtkonna) ametisse nimetamisel, ja

— juhatus kuulab kõikide oluliste otsuste tegemisel parteikomitee arvamusi.

(433) Eespool põhjenduses 204 on esitatud konkreetseid näiteid ICBC ja ABC põhikirjades tehtud muudatuste kohta.

3.5.1.5. Hiina valitsuse sisuline kontroll

(434) Järgmisena taotles komisjon teavet selle kohta, kas Hiina valitsus tegi sisulist kontrolli EXIMi panga tegevuse üle seoses laenupoliitika ja riskide hindamisega, kui pank andis laenu akutoitega elektrisõidukite sektorile. Sellega seoses on arvesse võetud järgmisi reguleerivaid dokumente:

— Hiina RV kommertspankade seaduse (edaspidi „pangandusseadus“) artikkel 34;

— laenude üldeeskirja (mida rakendab Hiina Rahvavabariigi Pank) artikkel 15;

— otsus nr 40;

— CBIRC rakendusmeetmed välisrahastusega pankade halduslikes tegevusloa andmise küsimustes (CBIRC korraldus [2017] nr 1) ([120]);

— CBIRC rakendusmeetmed välisrahastusega pankade halduslikes tegevusloa andmise küsimustes (CBIRC korraldus [2015] nr 4) ([121]);

— pangandussektoris finantsasutuste juhatuse liikmete ja kõrgema tasandi ametnike kvalifitseerimise haldusmeetmed (CBIRC [2013] nr 3) ([122]);

— kolme aasta tegevuskava, mille eesmärk on parandada äriühingute üldjuhtimist pangandus- ja kindlustussektoris (2020–2022) (CBIRC, 28. august 2020) ([123]);

— teatis kommertspankade tulemuslikkuse hindamise meetodi kohta (CBIRC, 15. detsember 2020);

— teatis pankade ja kindlustusasutuste suuraktsionäride käitumist käsitlevate järelevalve-eeskirjade kohta (CBIRC [2021] nr 43).

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

([120]) Muudetud CBIRC poolt seoses kommertspankade kapitali juhtimisega (riikliku finantsjärelevalve ja -halduse ameti dekreet nr 4, 2023, avaldatud 26. oktoobril 2023, kehtib alates 1. jaanuarist 2024).

([121]) Muudetud CBIRC poolt seoses välisrahastusega pankade halduslikku tegevusloa andmisega (CBIRC 26. detsembri 2019. aasta dekreet nr 10, 2019, kehtib alates avaldamise kuupäevast).

([122]) Muudetud CBIRC poolt seoses pangandus- ja kindlustusasutuste riskihaldusmeetmete rakendamisega (riikliku finantsjärelevalve ja -halduse ameti dekreet nr 5, 2023, avaldatud 27. detsembril 2023, kehtib alates 1. juulist 2024).

([123]) CBIRC 28. augusti 2020. aasta ametlik poliitikadokument: „Kolme aasta tegevuskava, mille eesmärk on parandada äriühingute üldjuhtimist pangandus- ja kindlustussektoris (2020–2022)“, http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (viimati vaadatud 3. aprillil 2021).

(435) Nende reguleerivate dokumentide läbivaatamisel leidis komisjon, et Hiina Rahvavabariigi finantsasutused tegutsevad üldises õiguslikus keskkonnas, mis suunab neid oma finantsotsuste tegemisel joonduma Hiina valitsuse tööstuspoliitika eesmärkide, eeskätt 2012.–2020. aasta energiasäästlikkuse ja uute elektrisõidukite tööstuse arendamise kava järgi, milles on nähtud ette „poliitilised stiimulid finantsteenuste toel, kasutades energiasäästlikkuse ja uue energiaallikaga sõidukite sektorite arengu soodustamiseks krediidihaldus- ja laenude hindamise süsteeme“, nagu allpool kirjeldatud.

(436) EXIMi panga puhul on tema avaliku korra volitused kehtestatud EXIMi panga asutamise teatises, kus on määratud, et „Hiina ekspordi-impordipanga põhiülesanne on rakendada riiklikku tööstuspoliitikat ja väliskaubanduse poliitikat ning pakkuda selle poliitika jaoks rahalist tuge, et suurendada sellise kapitalikauba nagu mehaaniliste ja elektriliste toodete ning seadmete täiskomplektide eksporti“, ([124]) ning selle põhikirjas, kus on sätestatud, et „Hiina ekspordi-impordipank on riigi omandis olev arengupank, mida rahastab riik ja mida juhib otseselt riiginõukogu“ ([125]).

(437) Kõikide Hiinas tegutsevate pankade suhtes kohaldatava pangandusseaduse artiklis 34 on märgitud, et „kommertspangad tegutsevad laene andes vastavalt rahvamajanduse ja sotsiaalse arengu vajadustele ning lähtuvalt riigi tööstuspoliitika suunistest“. Ehkki pangandusseaduse artiklis 4 on öeldud, et „kommertspangad tegutsevad seadusjärgselt ilma mis tahes üksuse või isiku sekkumiseta. Kommertspangad võtavad sõltumatult tsiviilvastutuse kogu oma juriidilise isiku varaga“, näitas uurimine, et pangandusseaduse artiklit 4 kohaldatakse vastavalt pangandusseaduse artiklile 34, st kui riik kehtestab riikliku poliitika, siis pangad rakendavad seda ja järgivad riigi suuniseid.

(438) Lisaks on laenude üldeeskirja artiklis 15 sätestatud, et „kooskõlas riigi poliitikaga võivad asjaomased ministeeriumid subsideerida laenuintresse, et edendada teatavate tootmisharude kasvu ja majanduse arengut teatavates piirkondades“.

(439) Samuti juhendab otsus nr 40 kõiki finantsasutusi andma krediiditoetust konkreetselt „soodustatud“ projektidele. Nagu on selgitatud punktis 3.1 ning täpsemalt põhjendustes 210–211, kuuluvad akutoitega elektrisõidukite projektid „soodustatute“ kategooriasse. Seega kinnitab otsus nr 40 varasemat järeldust pangandusseaduse kohta, et pankadel on sooduslaenude andmise näol tegemist valitsusasutuste volitustega. Komisjon leidis ka, et NFRA-l on ulatuslikud volitused kõigi Hiina RVs asutatud finantsasutuste (sealhulgas eraomandisse kuuluvad ja välisosalusega finantsasutused) juhtimise kõigi aspektide heakskiitmiseks, mis hõlmab näiteks ([126]):

— finantsasutuste kõikide juhtide ametisse nimetamise heakskiitmist nii peakontori kui ka kõikide kohalike filiaalide tasandil. NFRA heakskiit on nõutav igal tasandil juhtide palkamiseks alates kõige kõrgema tasandi ametikohtadest kuni filiaalide juhatajateni ning hõlmab isegi välisriigi filiaalides juhatajaks nimetatud isikuid, samuti tugifunktsioonide eest vastutavaid juhatajaid (nt IT juhid), ja

— väga pikka loetelu halduslikest heakskiitudest, sealhulgas heakskiidud filiaalide asutamiseks, uute tegevusvaldkondadega alustamiseks või uute toodete müügiks, panga põhikirja muutmiseks, rohkem kui 5 % osaluse müügiks, kapitali suurendamiseks, asukoha muutmiseks, organisatsioonilise vormi muudatusteks jne.

(440) Pangandusseadus on õiguslikult siduv. Viisaastakukavade ja otsuse nr 40 kohustuslikkus on tõestatud punktis 3.5.1.5. NFRA reguleerivate dokumentide kohustuslik laad tuleneb tema kui pangandusjärelevalveameti volitustest. Muude dokumentide kohustuslikkust tõendavad järelevalve ja hindamise eritingimused, mida need sisaldavad.

([124]) Kättesaadav aadressil http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.

([125]) Kättesaadav aadressil http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.

([126]) Vastavalt CBIRC rakendusmeetmetele Hiina rahastatud kommertspankade halduslikes tegevusloa andmise küsimustes (CBIRC korraldus [2017] nr 1), CBIRC rakendusmeetmetele välisrahastusega pankade halduslikes tegevusloa andmise küsimustes (CBIRC korraldus [2015] nr 4) ning pangandussektoris finantsasutuste juhatuse liikmete ja kõrgema tasandi ametnike kvalifitseerimise haldusmeetmetele (CBIRC korraldus [2013] nr 3). Kui CBIRC NFRA-ga asendati, ei muudetud neid rakendusmeetmeid.

(441) Riiginõukogu otsusega nr 40 antakse kõikidele finantsasutustele korraldus anda krediiditoetust ainult soodustatud kategooriaga seotud investeerimisprojektidele ning lubatakse rakendada „muud sooduspoliitikat soodustatud tootmisharuga seotud projektidele“. Selle põhjal peavad pangad andma krediiditoetust akutoitega elektrisõidukite sektorile kui soodustatud tootmisharule.

(442) Isegi eraomandis olevate kommertspankade otsused peab HKP üle vaatama, kuna need peavad olema kooskõlas riikliku poliitikaga. Tegelikult on üks riigi kolmest peamisest eesmärgist panganduse juhtimise vallas tugevdada partei juhtrolli pangandus- ja kindlustussektoris, sealhulgas ettevõtete majandustegevusega seotud teemadel. Sellega seoses tuleb CBIRC kolmeaastase tegevuskava (2020–2022) järgi „tugevamini juurutada seda vaimsust, millest on kantud peasekretär Xi Jinpingi põhisõnavõtt äriühingute üldjuhtimise reformi edendamise kohta finantssektoris“. Kava II osa eesmärk on aidata kaasa partei- ja äriühingujuhtimise orgaanilisele lõimumisele: „Me lõimime partei juhtimise äriühingu üldjuhtimisega senisest süstemaatilisemalt, standardiseeritumalt ja protseduuripõhisemalt [...]. Peamised tegevuse ja juhtimisega seotud teemad tuleb läbi arutada parteikomiteega, enne kui äriühingu direktorite nõukogu või kõrgem juhtkond otsuse teeb.“

(443) Lisaks on Hiina valitsus hiljuti järgmiselt sätestanud, et isegi finantsasutuste aktsionärid peavad hõlbustama Hiina valitsuse kontrolli teostamist äriühingu üldjuhtimisraamistiku kaudu: „Panga ja finantsasutuste suuraktsionärid peavad toetama panka ja finantsasutusi sõltumatu ja hea äriühingu üldjuhtimisstruktuuri loomisel, mida iseloomustab tõhus kontroll ja tasakaalustatus, ning julgustama ja toetama pankasid ning kindlustusasutusi, et tagada partei juhtimise orgaaniline integreerimine äriühingu üldjuhtimisega“ ([127]).

(444) Lõpetuseks tuleb nüüd NFRA kommertspankade tulemuslikkuse hindamise kriteeriumide puhul võtta arvesse eelkõige seda, kuidas finantsasutused „teenivad riiklikke arengueesmärke ja reaalmajandust“, ning eriti seda, kuidas nad „teenivad strateegilisi ja kujunemisjärgus tootmisharusid“ ([128]).

(445) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina valitsus on loonud normatiivse raamistiku, mida peavad järgima koostööd tegevate riigile kuuluvate pankade juhid ja järelevalvajad, kelle Hiina valitsus on ametisse määranud ja kes Hiina valitsuse ees vastutavad. Seega tugines Hiina valitsus sellele normatiivsele raamistikule, et teostada sisulist kontrolli koostööd tegeva riigile kuuluva panga üle alati, kui viimane akutoitega elektrisõidukite sektorile laene andis. Riigile kuuluva panga põhifunktsioonid on seotud konkreetsete ülesannetega, mille Hiina valitsus selle normatiivse raamistiku kaudu talle määrab, misläbi saab temast Hiina valitsuse vahend valitsuse ülesannete täitmiseks.

(446) Komisjon taotles ka konkreetseid tõendeid sisulise kontrolli kohta konkreetsete laenude alusel, mida anti valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele. Oma vastuses küsimustikule selgitas osaliselt koostööd tegev riigile kuuluv pank, et ta kasutab laenajate krediidivõimelisuse hindamiseks ettevõttesisest reitingumudelit, mis põhineb varasematel andmetel makseviivituste kohta ja hõlmab sealhulgas kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid näitajaid, mida kasutades reastatakse laenajad nende makseviivituste tõenäosuse järgi. EXIMi pank selgitas lähemalt, et eeskirjades ei esine erinevusi olenevalt tööstusest, kus laenuvõtja tegutseb, või tema omanikust ning et tema riskihindamismudel on turupõhine.

(447) Nagu juba märgitud põhjenduses 261, keeldus osaliselt koostööd tegev riigile kuuluv pank esitamast konkreetseid näiteid valimisse kaasatud äriühingute krediidiriski hindamise kohta, kuna nõutud teave on panga siseteave ja sisaldab konfidentsiaalset äriteavet, mida ei ole lubatud avalikustada, kuigi komisjon oli saanud nende valimisse kaasatud äriühingute kirjaliku nõusoleku, kes loobusid oma konfidentsiaalsusõigustest. Samuti ei vastanud EXIMi pank küsimustele kvalitatiivsete ja kvantitatiivsete näitajate kohta, mida kasutatakse laenajate makseviivituste tõenäosuse järgi reastamiseks.

([127]) „Teatis pankade ja kindlustusasutuste suuraktsionäride käitumist käsitlevate järelevalve-eeskirjade kohta“, artikkel 13 (CBIRC korraldus [2021] nr 43).

([128]) Vt CBIRC, „Teatis kommertspankade tulemuslikkuse hindamise meetodi kohta“, avaldatud 15. detsembril 2020. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Uurimise käigus viitas Hiina valitsus Hiina rahvakongressi tõlgendusele pangandusseadusest ning pangandusseaduse artiklitele 4, 5 ja 41, väites, et Hiina kommertspangad tegutsesid sõltumatute juriidiliste isikutena, kes „teevad ise oma otsuseid“ „ilma mis tahes üksuse või isiku sekkumiseta“, ning et „ükski üksus või isik ei või kommertspanka sundida laenu või tagatist andma“. Peale selle väitis Hiina valitsus, et laenude üldeeskirja artikkel 15 ei ole kohustuslik, vaid oma olemuselt üksnes suunav.

(449) Nagu selgitatud põhjenduses 440, leidis komisjon, et Hiina pangandusseadus ja otsus nr 40 on olemuselt kohustuslikud. Lisaks ei toetanud uurimise järeldused, samuti komisjoni järeldused, mis olid tehtud sama subsiidiumikava ([129]) käsitlevate varasemate uurimiste puhul, väidet, et pangad ei järgi laenuotsuste tegemisel valitsuse poliitikat ja kavasid. Näiteks leidis komisjon, et kolm valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontserni said kasu turu intressimäärast madalamate intressimääradega sooduslaenudest.

(450) Uurimine näitas, et laenude üldeeskirja artiklit 15 kohaldati tegelikult praktikas ning et pangandusseaduse artikleid 4, 5 ja 41 on kohaldatud pangandusseaduse artikli 34 kohaselt, see tähendab, et riik kehtestab panga poliitika ning pangad rakendavad ja järgivad riigi juhiseid. Pangaseaduse artiklid 4 ja 5 kuuluvad I peatükki, milles on kehtestatud üldsätted, ning artikkel 34 kuulub IV peatükki, milles on kehtestatud põhieeskirjad laenude kohta. Artikli 34 tekst „kommertspangad tegutsevad laene andes vastavalt rahvamajanduse ja sotsiaalse arengu vajadustele ning lähtuvalt riigi tööstuspoliitika suunistest“ näitab, et see säte ei ole olemuselt suunav, vaid pigem kohustuslik ning sellega antakse pankadele selged juhised, mille kohaselt peavad pangad laenude väljastamisel arvesse võtma riigi tööstuspoliitikat. Nagu on öeldud põhjenduses 221, viidatakse 2012.–2020. aasta energiasäästlikkuse ja uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengukavas sellisel juhul selgelt „krediidihaldus- ja laenude hindamissüsteemidele, et soodustada energiasäästlikkuse ja uue energiaallikaga sõidukite sektorite arengut“. Lisaks märkis komisjon, et riiginõukogu otsusega nr 40 antakse kõikidele finantsasutustele juhis anda krediiditoetust ainult soodustatud projektidele ning lubatakse rakendada „muud sooduspoliitikat soodustatud tootmisharuga seotud projektidele“. Sama otsuse artikli 17 kohaselt peavad pangad järgima krediidipõhimõtteid, kuid komisjon ei leidnud uurimise käigus, et seda oleks praktikas tehtud. Vastupidi, eksportivatele tootjatele anti laene nende finantsseisundit ja krediidivõimelisust arvestamata. See järeldus ei ole uus ja sama leiti ka eelmistes uurimistes ([130]).

(451) Lõpetuseks, nagu märgitud eespool põhjendustes 442–444, näitab seda, kui range ja siduv on õiguslik keskkond finantsasutuste tegevuse mõistes, ka asjaolu, et kõik panga suuremad tegevuse ja haldusega seotud küsimused vaatab läbi partei, kes on pankade üldjuhtimisstruktuuri lahutamatu osa, ning asjaolu, et pankade tulemuslikkust hinnatakse selle järgi, milliseid jõupingutusi on nad teinud strateegiliste ja esilekerkivate ettevõtete, näiteks akutoitega elektrisõidukite tootmisharu teenindamiseks.

(452) Kuna puuduvad konkreetsed tõendid krediidivõimelisuse hindamise kohta, uuris komisjon üldist õiguslikku keskkonda, mida on kirjeldatud põhjendustes 434–444, koos koostööd tegeva riigile kuuluva panga käitumisega seoses valimisse kaasatud äriühingutele laenude andmisega. See käitumine erines tema ametlikust seisukohast, sest tegelikkuses ei tegutsenud EXIMi pank põhjalike turupõhiste riskihinnangute alusel.

(453) Uurimise käigus leidis komisjon, et kolmele valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernile anti laenu intressimääradega, mis olid riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse (NIFC) avaldatud laenu põhimäärast väiksemad või sellega sarnased. Laenu põhimäär kehtestati 20. augustil 2019 ning sellega asendati Hiina Rahvavabariigi Panga keskpanga viiteintressimäär ([131]). See, et rahastust pakuti pankadevahelisel turul riiklikust riskivabast määrast väiksema või sellega sarnase intressimääraga, näitab, et riske ei võetud nõuetekohaselt arvesse. Kuna finantsasutused ei teinud koostööd või EXIMi pank keeldus andmast teavet valimisse kaasatud kontsernide kohta, kuigi oli olemas pangaluba, pidi komisjon kasutama kättesaadavaid fakte ja järeldas nende põhjal, et laenude andmine toimus sõltumata äriühingute tegelikust finants- ja krediidiriskist, nagu on kirjeldatud punktis 3.5.2.3 allpool. Seega anti laene turuhinnast odavamalt, kui võtta arvesse valimisse kaasatud eksportivate tootjate riskiprofiili.

([129]) Vt näiteks joonealuses märkuses 12 viidatud kuumvaltsitud lehtterastoodete, rehvide ja elektrijalgrataste juhtumid, vastavalt punkti 3.4.1.1 alapunkt b ja punkt 3.5.1.1.

([130]) Samas, joonealune märkus 12.

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

(454) Konkreetselt EXIMi panga puhul on vaieldamatult tegemist arengupangaga, kus järgitakse vastavalt panga enda avaldusele otseselt valitsuse poliitikat. Nagu on selgitatud panga veebisaidil, ([132]) on EXIM riigi rahastatud ja riigi omandis olev arengupank, mida juhib otseselt riiginõukogu ning mis on ette nähtud muu hulgas Hiina väliskaubanduse toetamiseks ja „maailma tasemele viimise“ strateegia elluviimiseks.

(455) Seetõttu järeldas komisjon, et Hiina valitsus on loonud seoses soodustatud tootmisharudele laenude andmisega normatiivse raamistiku, mida Hiina valitsuse poolt ametisse määratud ja Hiina valitsuse ees vastutavad panga juhid ja järelevalvajad peavad järgima. See normatiivne raamistik ei jätnud panga juhtidele ja järelevalvajatele mingit otsustusvabadust küsimuses, kas seda raamistikku valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul järgida või mitte, muutes seega panga juhtkonna sellest sõltuvaks.

(456) Seega tugines Hiina valitsus normatiivsele raamistikule, et teostada sisulist kontrolli koostööd tegeva riigile kuuluva panga üle alati, kui viimane akutoitega elektrisõidukite sektorile laene andis.

(457) Nagu selgitatud põhjenduses 434, taotles komisjon konkreetseid tõendeid sisulise kontrolli kohta konkreetsete laenude alusel. Koostööd tegev riigile kuuluv pank ei esitanud siiski teatavat vajalikku teavet, sealhulgas valimisse kaasatud äriühingutega seotud konkreetset krediidiriski hinnangut. Kuna puuduvad konkreetsed tõendid selliste krediidiriski hinnangute kohta, uuris komisjon üldist õigusraamistikku, mida kohaldatakse soodustatud tootmisharudele (nagu akutoitega elektrisõidukite sektor) antavate laenude suhtes, ja koostööd tegeva riigile kuuluva panga käitumist ning tegi kindlaks, et pank ei tegutsenud põhjalike turupõhiste krediidiriski hinnangute põhjal.

(458) Nagu on selgitatud põhjenduses 453, anti kolmele valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernile laenu intressimääradega, mis olid laenu põhimäärast väiksemad või sellega sarnased, olenemata nende finantsseisundist ja krediidiriskist. Võttes arvesse allpool punktis 3.5.1.10 kirjeldatud valimisse kaasatud eksportivate tootjate riskiprofiili ja asjaolu, et komisjoni riskianalüüsi kohaselt oleksid eksportivad tootjad pidanud saama B-krediidireitingu ja sellest tulenevalt maksma riskivabast määrast oluliselt kõrgemaid intressimäärasid, järeldas komisjon, et kõnealused laenud anti turuhinnast odavamalt.

(459) Seega tegi komisjon järelduse, et Hiina valitsus on sisuliselt kontrollinud koostööd tegevat riigile kuuluvat panka seoses tema laenupoliitika elluviimise ja riskihindamisega akutoitega elektrisõidukite sektori puhul.

3.5.1.6. Kokkuvõttev järeldus koostööd tegevate riigile kuuluvate finantsasutuste kohta

(460) Komisjon selgitas välja, et osaliselt koostööd tegev riigile kuuluv pank järgis akutoitega elektrisõidukite sektoris valitsuse ülesannete täitmisel eespool nimetatud õigusraamistikku. Seetõttu tegutses ta alusmääruse artikli 2 punkti b mõistes (koostoimes alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga i) ning vastavalt WTO asjakohasele kohtupraktikale avaliku sektori asutusena.

3.5.1.7. Koostööst keeldunud riigile kuuluvad finantsasutused

(461) 1996. aastal avaldatud laenude üldeeskirjade ([133]) eesmärk oli reguleerida eelkõige laenudega seotud tegevust, et edendada konkreetset sotsiaal-majanduslikku arengut ([134]). Otsuse nr 40 ([135]) kohaselt sekkub Hiina valitsus ka finantsasutuste laenuandmistehingutesse, määrates tööstussektorid, millele tuleks anda eelisjuurdepääs laenudele, ning pannes finantsasutustele kohustuse arvestada laenude andmisel riiklikku tööstuspoliitikat.

([132]) Vt http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Hiina Rahvavabariigi Panga 28. juunil 1996 avaldatud laenude üldeeskirjad.
([134]) Hiina Rahvavabariigi Panga 28. juunil 1996 avaldatud laenude üldeeskirjade 1. peatüki artikkel 1.
([135]) Hiina riiginõukogu 2. detsembri 2005. aasta otsus tööstuse restruktureerimise edendamist käsitlevate ajutiste meetmete rakendamise väljakuulutamise kohta (Guo Fa [2005] nr 40).

(462) Riigi poolt kommertspankadele, eriti riigile kuuluvatele finantsasutustele kehtestatud riikliku poliitikaga seotud kaalutluste (ainuüksi äriliste kaalutluste asemel) olulist osa pankade laenamisstrateegia väljakujundamisel on selgelt näha ka rahandusministeeriumi 15. detsembri 2020. aasta teatises kommertspankade tulemuslikkuse hindamise meetodi kohta. Teatise kohaselt tuleb kommertspankade tulemuslikkuse hindamise kriteeriumides võtta arvesse seda, kuidas nad „teenivad riiklikke arengueesmärke ja reaalmajandust“, ning eriti seda, kuidas nad „teenivad strateegilisi ja arenevaid tootmisharusid“. Teatise artiklis 4 on ette nähtud, et „kommertspankade tulemuslikkuse hindamine annab kindla ja tõhusa tagatise selle kohta, et riiklikku makropoliitikat viiakse ellu“ ([136]).

(463) Nagu märgitud eespool punktis 3.3.1.1, ei vastanud ükski valimisse kaasatud äriühingutele laenu andnud riigile kuuluv finantsasutus peale EXIMi panga eriküsimustikule. Loetletud pangad on järgmised: Hiina põllumajanduspank, Pekingi pank, ([137]) Hiina pank, Bank of Communications Co. Ltd, Kunluni pank, ([138]) Nanjingi pank, ([139]) Ningbo pank, ([140]) Shanghai pank, ([141]) Tianjini pank, ([142]) Hiina CITICi pank, ([143]) Hiina ehituspank, Hiina Everbrighti pank, ([144]) China Industrial Bank Co. Ltd, ([145]) Hiina kaupmeeste pank, ([146]) Hiina Minshengi pank, ([147]) Hiina ekspordi-impordipank (EXIMi pank), ICBC, Ping Ani pank, ([148]) Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd, ([149]) Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd, ([150]) Chong Hing Bank Limited, ([151]) Huishang Bank Co., Ltd, ([152]) Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd ([153]) ning Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Hiina valitsus ei esitanud teavet ei mitme panga omandiõiguste ega nende juhtimisstruktuuri, riskihindamise ega näidete kohta, mis on seotud akutoitega elektrisõidukite sektorile antud konkreetsete laenudega.

(464) Seetõttu otsustas komisjon kooskõlas punktis 3.3.1.1 esitatud järeldustega kasutada kättesaadavaid fakte, et teha kindlaks, kas need riigile kuuluvad finantsasutused kvalifitseeruvad avaliku sektori asutusteks.

([136]) Vt rahandusministeeriumi „Teatis kommertspankade tulemuslikkuse hindamise meetodi kohta“, avaldatud 15. detsembril 2020, kättesaadav aadressil http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Vt Pekingi panga 2022. aasta aruanne (aprill 2023), https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf.

([138]) Vt Bank of Kunlun Co. Ltd 2022. aasta aruande kokkuvõte, https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Vt Nanjingi panga 2023. aasta aruanne, https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Vt Hiina Rahvavabariigi Panga nimekiri Hiina 2022. aasta süsteemselt olulistest pankadest aadressil http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Vt Shanghai panga 2022. aasta aruanne, https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Vt Tianjini panga 2020. aasta aruanne, https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/202110130629425 1287.pdf.

([143]) Vt Hiina CITICi panga 2021. aasta aruanne, kättesaadav aadressil https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Vt Hiina Everbrighti pank, 2021, poolaasta aruanne, kättesaadav aadressil https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Vt ICBC 2021. aasta aruanne, kättesaadav aadressil file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Vt Hiina kaupmeeste panga 2022. aasta aruanne, lk 125, kättesaadav aadressil https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Vt Hiina Minshengi panga 2022. aasta aruanne, kättesaadav aadressil https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf, lk 94.

([148]) Vt Ping Ani pank, esileht – suhted investoritega – enamusaktsionärid, kättesaadav aadressil https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Vt Shanghai Pudongi arengupank, 2021, poolaasta aruanne, kättesaadav aadressil https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

([151]) Vt panga Chong Hing Bank Limited Corporate struktuur: https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml.

([152]) Vt 2023. aasta aruanne, https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Vt 2023. aasta aruanne, https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Vt 2023. aasta aruanne, https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) Komisjon on varasemas subsiidiumivastases uurimises ([155]) kindlaks teinud, et pangad, kes on andnud laene uurimises valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernidele, kuuluvad osaliselt või täielikult riigile või riigile kuuluvatele juriidilistele isikutele. Kuna pangad ei vastanud eriküsimustikule, kasutas komisjon avalikult kättesaadavat teavet, näiteks panga veebilehte, aastaaruandeid, pangaregistrites või internetis kättesaadavat teavet. Kooskõlas varasemate uurimiste tulemustega kinnitas komisjoni talituste töödokument, ([156]) et valitsusel on pangandussektoris ülekaalukas osa, ([157]) kuna tal on kontrollosalus kõigis riigile kuuluvates kommertspankades ning ta on mitmes piiratud vastutusega kommertspangas enamusaktsionär, milleks on tehtud investeeringuid kas riikliku investeerimisfondi Central Huijin või muude riigile kuuluvate juriidiliste isikute kaudu. Allpool põhjenduses 468 on loetletud pangad, kellest eksportivad tootjad teatasid ja milles riik on enamusaktsionär, ning kuna alates muudest hiljutistest samalaadsetest uurimistest ([158]) ei ole muutusi olnud, leiti, et kõik riigile kuuluvad finantsasutused, kes valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele rahastust pakkusid, kuulusid osaliselt või täielikult riigile endale või temale kuuluvatele juriidilistele isikutele.

3.5.1.8. Kokkuvõttev järeldus kõigi riigile kuuluvate finantsasutuste kohta

(466) Eespool esitatud kaalutluste valguses leidis komisjon, et kõik riigile kuuluvad Hiina finantsasutused, mis andsid rahalisi vahendeid kolmele valimisse kaasatud koostööd tegevale eksportivate tootjate kontsernile, on avaliku sektori asutused alusmääruse artikli 2 punkti b mõistes, mida tõlgendatakse koostoimes artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga i.

(467) Lisaks tegi komisjon sama teabe põhjal kindlaks, et isegi kui riigile kuuluvaid finantsasutusi ei saaks käsitada avaliku sektori asutustena, käsitataks neid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv mõistes siiski asutustena, kellele Hiina valitsus on teinud ülesandeks täita tavaliselt valitsuse täidetavaid ülesandeid, ning seda samadel põhjustel, nagu mainitud allpool punktis 3.5.1.9. Seega tuleks nende tegevust igal juhul Hiina valitsusega seostada.

3.5.1.9. Hiina valitsuse volitatud või suunatud eraõiguslikud finantsasutused

(468) Nagu komisjon on varasemates uurimistes kindlaks teinud, ([159]) leidis ta ka käesoleva juhtumi puhul, et järgmised Hiinas tegutsevad pangad ja eraõiguslikud finantsasutused olid andnud uurimises valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernidele laenusid: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China)

([155]) Komisjoni 9. novembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1690, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes (ELT L 283, 12.11.2018, lk 1) (põhjendused 210 ja 211).

([156]) Ajakohastatud komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations" (Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses), 10. aprill 2024, SWD(2024) 91 final (edaspidi „Hiina aruanne") – peatükk 6.3, pangandussektor, lk 137–144.

([157]) Vt ka Chorzempa, M. ja Véron, N., „Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?", PIIE, märts 2023, lk 2, kättesaadav aadressil https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Samas, joonealune märkus 12.

([159]) Vt komisjoni 8. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/969, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärinevate teatavate rauast või legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes lõplik tasakaalustav tollimaks ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/649, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärinevate teatavate rauast või legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 146, 9.6.2017, lk 17) (edaspidi „kuumvaltsitud lehttoodete juhtum"); komisjoni 9. novembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1690, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2018/1579, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163 (ELT L 283, 12.11.2018, lk 1) (edaspidi „rehvide juhtum"); komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/2287, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit töödeldava alumiiniumfooliumi impordi suhtes (ELT L 458, 22.12.2021, lk 344) (edaspidi „alumiiniumfooliumi juhtum"); komisjoni 12. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/776, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist ja Egiptusest pärit kootud ja/või nõeltöödeldud klaaskiust kangaste impordi suhtes (ELT L 189, 15.6.2020, lk 33) (edaspidi „klaaskiust kangaste juhtum"); ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/72, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes (ELT L 12, 19.1.2022, lk 34) (edaspidi „kiudoptiliste kaablite juhtum").

Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited ning Yushan Bank (China) Co. Kooskõlas punktis 3.5.1.8 esitatud vastava analüüsiga leiti, et need pangad ja eraõiguslikud finantsasutused on tegutsenud Hiina panganduse reguleerimise komisjoni (CBRC) järelevalve all ning Hiina valitsus on neid volitanud või suunanud. Kuna vastupidist teavet ei ole esitatud, jõudis komisjon käesoleva uurimise puhul samale järeldusele.

(469) Komisjon analüüsis, kas Hiina valitsus on teinud kõigile neile finantsasutustele alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses ülesandeks anda akutoitega elektrisõidukite sektorile subsiidiume ehk volitanud või suunanud neid seda tegema.

(470) WTO apellatsioonikogu arvamuse kohaselt tähendab „volitamine“, et valitsus paneb vastutuse eraõiguslikule asutusele, ning „suunamine“ tähendab olukorda, kus valitsus teostab oma võimu eraõigusliku asutuse üle ([160]). Mõlemal juhul kasutab valitsus eraõiguslikku asutust vahendajana rahalise toetuse andmiseks ning „enamikul juhtudel on eeldatav, et eraõigusliku asutuse volitamine või suunamine hõlmab mõnel määral ka ähvardust või stiimuleid“ ([161]). Samal ajal ei lubata artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga iv liikmesriikidel kehtestada toodetele tasakaalustusmeetmeid, „kui valitsus rakendab oma üldisi õigusaktides sätestatud regulatiivseid volitusi“ ([162]) või kui riigi sekkumine „võib või ei pruugi omada erilist tagajärge lihtsalt konkreetsetel faktilistel asjaoludel ning turuosaliste vabal valikul põhinevalt“ ([163]). Pigem osutavad volitamine või suunamine „valitsuse aktiivsemale rollile kui lihtsalt soodustamine“ ([164]).

(471) Komisjon märkis, et tootmisharu puudutav ja eespool põhjendustes 434–442 nimetatud normatiivne raamistik kehtib Hiina RV kõikide, sealhulgas eraomandis olevate finantsasutuste suhtes. Seda kinnitab asjaolu, et pangandusseadus ja mitu CBIRC korraldust hõlmavad kõiki Hiina rahastatud ja välisinvesteeringutega pankasid, mida CBIRC juhib.

(472) Lisaks sisaldas enamik eraõiguslike finantsasutustega sõlmitud laenulepinguid riigile kuuluvate pankadega sõlmitud lepingutega sarnaseid tingimusi ning eraõiguslike finantsasutuste laenuintressimäärad sarnanevad riigile kuuluvate finantsasutuste laenuintressimääradega. See näitab, et need pangad pakuvad *de facto* soodustingimustel laenusid kooskõlas Hiina valitsuse kontrolliga pangasektori üle.

(473) Kuna eraõiguslikud finantsasutused ei esitanud teistsugust teavet, tegi komisjon akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kohta järelduse, et riik on alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv esimese taande tähenduses teinud kõikide Hiinas NFRA järelevalve all tegutsevate finantsasutuste (sh eraõiguslikud finantsasutused) ülesandeks järgida valitsuse poliitikat ning anda soodustingimustel laenu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule ([165]).

3.5.1.10. Krediidireitingud

(474) Komisjon on varasemate subsiidiumivastaste uurimiste käigus kindlaks teinud, et Hiina äriühingutele antud riigisisesed krediidireitingud ei olnud usaldusväärsed, tuginedes Rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) avaldatud uuringule, ([166]) mis näitas lahknevust rahvusvaheliste ja Hiina krediidireitingute vahel. IMFi andmetel on kohalikud

([160]) WT/DS/296 (DS 296 „United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea“ (USA – Koreast pärit dünaamiliste muutmälude (DRAMS) tasakaalustava tollimaksu uurimine)), apellatsioonikogu aruanne, 21. veebruar 2005, punkt 116.

([161]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 116.

([162]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 115.

([163]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 114, milles nõustutakse selles küsimuses vaekogu aruande DS 194 punktiga 8.31.

([164]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 115.

([165]) Vt eespool joonealuses märkuses 12 viidatud juhtumid.

([166]) IMFi töödokument „Resolving China's Corporate Debt Problem“, Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender ja Jiangyan, oktoober 2016, WP/16/203.

reitinguagentuurid andnud tõepoolest üle 90 %-le neist Hiina võlakirjadest AA- kuni AAA-reitingu. See ei ole võrreldav teiste turgudega, nagu EL või Ameerika Ühendriigid. Näiteks Ameerika Ühendriikide turul on vähem kui 2 %-l äriühingutest nii kõrge reiting. Hiina reitinguagentuurid on seega suurel määral kallutatud reitinguskaala ülemise otsa poole. Neil on väga laiad reitinguskaalad ning nad kalduvad koondama väga erineva makseviivituse riskiga võlakirju ühte laia reitingukategooriasse ([167]). Bloombergi koostatud Hiina võlakirjaturu 2021. aasta ülevaate ([168]) kohaselt domineerivad võlakirjaturul viis Hiina kohalikku reitinguagentuuri: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance ja Goldeni krediidireiting, ning umbes 90 %-le võlakirjadest on kohalikud reitinguagentuurid andnud AAA-reitingu. Siiski on paljud emitendid saanud madalama S&P globaalse emitendi reitingu A ja BBB ([169]).

(475) Lisaks tõstavad välisriikide reitinguagentuurid, nagu Standard and Poor's ja Moody's, välisriigis emiteeritud Hiina võlakirjade hindamisel tavaliselt emitendi põhikrediidireitingut, tuginedes hinnangule ettevõtte strateegilise tähtsuse kohta Hiina valitsuse jaoks ja mis tahes kaudsele garantiile ([170]).

(476) Seda analüüsi täiendavad varasemad juhtumid, mis näitasid, et Hiina valitsus võib avaldada mõju ka krediidireitinguturule.

(477) Hiina valitsuse esitatud teabe kohaselt tegutses varasemate juhtumite puhul Hiina võlakirjaturul 14 reitinguagentuuri, sealhulgas 12 omamaist reitinguagentuuri. Teiseks puudub vaba juurdepääs Hiina krediidireitinguturule. See on sisuliselt suletud turg, sest enne kui reitinguagentuurid saavad tegevust alustada, peab Hiina väärtpaberite reguleerimisasutus (CSRC) või Hiina Rahvavabariigi Pank nad heaks kiitma ([171]). Hiina Rahvavabariigi Pank teatas 2017. aasta keskpaigas, et välismaistel reitinguagentuuridel lubatakse anda krediidireitinguid riigisisesel võlakirjaturul teatavatel tingimustel. Samas järgivad need reitinguagentuurid Hiina reitinguskaalasid ning seega ei ole nende reitingud rahvusvaheliste reitingutega täpselt võrreldavad, nagu selgitatud põhjenduses 475.

(478) Lõpetuseks kinnitab komisjoni järeldusi äriühingu Allianz Global Investors 2021. aasta uurimus, milles on öeldud, et „Hiina omamaine krediidireitingusüsteem erineb rahvusvahelistest reitingutavadest. Näiteks omamaised võlakirjad, mis on selle süsteemiga saanud reitingu AA+, oleksid rahvusvahelisel skaalal harilikult saanud reitingu „spekulatiivne"" ([172]).

(479) Lõpetuseks tõi OECD 2022. aastal välja, et „krediidireitinguturu puudujäägid, sealhulgas ülepaisutatud reitingud ja nõrgad hoiatussüsteemid, takistavad võlakirjaturu tervet arengut" ([173]).

(480) Lisaks leidis komisjon, ([174]) et Hiina krediidireitingusüsteemi ei saa lugeda ainuüksi turujõudude ajendil toimivaks süsteemiks ning et see tugineb moonutatud alusele.

(481) Pidades silmas põhjendustes 474–478 kirjeldatud olukorda, tegi komisjon järelduse, et Hiina krediidireitingud ei taganud alusvara krediidiriski usaldusväärset hinnangut. Neid reitinguid moonutasid ka poliitilised eesmärgid soodustada peamisi strateegilisi tootmisharusid, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor.

([167]) Livingston, M. Poon, W.P.H. ja Zhou, L. (2017). „Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry" (Kas Hiina krediidireitingud on asjakohased? Hiina võlakirjaturu ja krediidireitingute tööstuse uuring), Journal of Banking & Finance, lk 24.

([168]) Hiina võlakirjaturu 2021. aasta ülevaade, https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf.

([169]) Hiina võlakirjaturu 2021. aasta ülevaade, joonealune märkus 59, lk 31.

([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. ja Neelakantan, U. (2017). „China's broken promises: why it is not a market-economy" (Hiina murtud lubadused: miks Hiina ei ole turumajandus), Wiley Rein LLP, lk 68.

([171]) Vt komisjoni 18. jaanuari 2022. aasta rakendusmääruse (EL) 2022/72 (millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes ning muudetakse rakendusmäärust (EL) 2021/2011, millega kehtestatakse lõplik dumpinguvastane tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit kiudoptiliste kaablite impordi suhtes) joonealune märkus 71.

([172]) Kättesaadav aadressil https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf.

([173]) Vt „OECD Economic Surveys: China", märts 2022, lk 34–35, kättesaadav aadressil https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Vt komisjoni talituste töödokument „Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations" (Kaubanduse kaitsemeetmete uurimise käigus tuvastatud olulised moonutused Hiina Rahvavabariigi majanduses), 10. aprill 2024, SWD(2024) 91 final (edaspidi „Hiina aruanne") – peatükk 6, lk 156–160.

3.5.2. *Soodusrahastamine: laenud*

3.5.2.1. Laenuliigid

(1) Lühi- ja pikaajalised laenud

(482) Komisjon tegi kindlaks, et kõigi kolme valimisse kaasatud kontserni äriühingud kasutasid oma tegevuse rahastamiseks erinevaid lühi- ja pikaajalisi laene. Neid laene kasutati peamiselt igapäevategevuseks, käibekapitali vajadusteks, eriprojektideks, investeeringuteks või muude laenude asendamiseks. Valimisse kaasatud eksportivad tootjad kasutasid ka lühi- ja pikaajalisi ekspordikrediite.

(2) Laenud, mille konkreetne eesmärk on asendada muid laene (vaba tagasimaksega krediit)

(483) Uurimise käigus leidis komisjon, et üks valimisse kaasatud kontsern sõlmis laenulepingud, mille konkreetne eesmärk oli asendada laenu lõppajal tagasi makstud kapital uutest laenudest saaduga. Sellised vaba tagasimaksega laenud on tavaliselt märk laenuvõtja likviidsusprobleemidest ning hõlmavad neid andvate pankade jaoks suuremat riskipositsiooni. Kooskõlas varasemate uurimiste tulemustega ([175]) leidis komisjon, et selle tegevuse abil sai mõni äriühing oma kohustused ümber korraldada ning saada vahendeid, milleta nad ei suudaks oma tagasimaksekohustusi täita, mis tõendab probleemide esinemist võla tagasimaksmisel.

(3) Rahastamine pikaajalise võla restruktureerimise eesmärgil

(484) Uurimise käigus leidis komisjon, et teatavad valimisse kuuluvad äriühingud väljastasid võlakirju konkreetselt võlgade, nimelt laenude, tagasimaksmise eesmärgil. Komisjon leidis, et selle instrumendi abil võla restruktureerimisega sai mõni äriühing oma kohustused ümber korraldada ja edasi lükata ning saada vahendeid, milleta nad ei suudaks oma tagasimaksekohustusi täita, mis on iseloomulik probleemidele vahendite hankimisega.

(485) Võlakirjade kasutamine sellisel eesmärgil tekitab muret vastava äriühingu võlgade tagasimaksmise võime üle, mis seab kahtluse alla mitte ainult tema lühiajalise likviidsuse, vaid ka pikaajalise maksevõime. Kõnealuse äriühingu laenude tagasimaksmiseks väljastatud võlakirjade olemasolu peeti seega selle tunnuseks, et äriühing on halvemas olukorras, kui finantsaruannetest esmapilgul paistis, ning et esineb lühi- ja pikaajaliste rahastamisega seotud lisarisk.

3.5.2.2. Konkreetsus

(486) Nagu on märgitud punktis 3.5.1.5, suunatakse mitmes õigusdokumendis, mis on suunatud konkreetselt akutoitega elektrisõidukite sektori äriühingutele, finantsasutusi andma akutoitega elektrisõidukite tootmisharu äriühingutele soodustingimustel laene. Nendest dokumentidest nähtub, et finantsasutused pakuvad soodusrahastamist vaid piiratud arvule ettevõtetele või tootmisharudele, mis järgivad Hiina valitsuse poliitikat. Komisjon leidis, et viide akutoitega elektrisõidukite sektorile on piisavalt selge, sest tootmisharu on määratletud kas nimetusega või viitega tootele, mida tootmisharu toodab, või tootmisharu rühmale, kuhu see kuulub.

([175]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/969, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärinevate teatavate rauast või legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes lõplik tasakaalustav tollimaks ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2017/649, millega kehtestatakse Hiina Rahvavabariigist pärinevate teatavate rauast või legeerimata terasest või muust legeerterasest kuumvaltsitud lehttoodete impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks (ELT L 146, 9.6.2017, lk 17) (edaspidi „kuumvaltsitud lehtterastoodete juhtum“); komisjoni 9. novembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/1690, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes ja muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2018/1579, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvavabariigist pärit uute või protekteeritud kummist õhkrehvide (mida kasutatakse bussidel või veoautodel ning mille koormusindeks on üle 121) impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse kõnealuse impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/163, (ELT L 283, 12.11.2018, lk 1) (edaspidi „rehvide juhtum“); ning komisjoni 12. juuni 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/776, millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks teatavate Hiina Rahvavabariigist ja Egiptusest pärit kootud ja/või nõeltöödeldud klaaskiust kangaste impordi suhtes (ELT L 189, 15.6.2020, lk 33) (edaspidi „klaaskiust kangaste juhtum“).

3.5.2.3. Subsiidiumisumma arvutamine

(487) Tasakaalustatava subsiidiumi summa arvutamisel võttis komisjon aluseks uurimisperioodil toetusesaajatele tagatud kasu. Alusmääruse artikli 6 punkti b kohaselt on subsiidiumi saajate saadud kasu järgmise kahe summa vahe: intressisumma, mille äriühing on maksnud sooduslaenu eest, ning summa, mis tal oleks tulnud maksta võrreldava kommertslaenu eest, mida ta oleks võinud vabal turul reaalselt saada.

(488) Nagu selgitatud eespool punktides 3.5.1 ja 3.5.2, on Hiina finantsasutuste antavate laenude puhul tegemist riigi ulatusliku sekkumisega ja need laenud ei kajasta intressimäärasid, mis oleksid toimivale turule tavaolukorras omased.

(489) Valimisse kaasatud äriühingute kontsernid erinesid oma üldise finantsseisundi poolest. Igaüks neist sai uurimisperioodil kasu eri tüüpi laenudest, millel olid erinevad lõpptähtajad, tagatised, garantiid ja muud tingimused. Nimetatud kahel põhjusel oli igal äriühingul keskmine intressimäär, mis põhines saadud laenude kogumitel.

(490) Komisjon hindas individuaalselt iga valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontserni finantsseisundit, et neid iseärasusi kajastada. Seoses sellega järgis komisjon laenude kujul makstud soodusrahastuse arvutamise metoodikat, mis tehti kindlaks Hiina RVst pärit töödeldava alumiiniumfooliumi, Hiina RVst pärit kuumvaltsitud lehtterastoodete, Hiina RVst pärit rehvide, Hiina RVst pärit teatavate kootud ja/või nõeltöödeldud klaaskiust kangaste ning Hiina RVst pärit kiudoptiliste kaablite subsiidiumivastasel uurimisel, ([176]) nagu on selgitatud allpool esitatud põhjendustes. Selle tulemusena arvutas komisjon laenude kaudu soodusrahastamisest saadava kasu iga valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontserni jaoks individuaalselt ning jaotas selle kasu uuritavale tootele.

(1) BYD kontsern

(491) Komisjon märkis, et BYD kontsernile andis Hiina krediidireitingu agentuur 2020. aastal reitingu AAA. Võttes arvesse punktis 3.5.1.10 nimetatud Hiina krediidireitingute üldist moonutatust, tegi komisjon järelduse, et see reiting ei ole usaldusväärne.

(492) Nagu põhjendustes 452–459 märgitud, ei esitanud laene andvad Hiina finantsasutused ühtegi krediidivõimelisuse hinnangut. Seega, et kasu kindlaks teha, pidi komisjon hindama, kas BYD kontsernile võimaldatud laenu intressimäärad vastavad turutingimustele.

(493) BYD kontsern väitis, et ta on üldiselt kasumlikus finantsolukorras ning tema kasumimarginaal on kontserni raamatupidamisaruannete kohaselt umbes 6 %. Kontsern kasutas oma tegevuse rahastamiseks lühi- ja pikaajalist võlga. Komisjon hindas äriühingu lühiajalist likviidsust ja pikaajalist maksevõimet.

(494) Lühiajalise likviidsuse puhul kasutas komisjon lühiajalise võlgnevuse kattekordajat. Selle kordajaga mõõdetakse äriühingu võimet maksta tagasi lühiajalisi kohustusi, sealhulgas lühiajalist võlga.

(495) Äriühingu lühiajalise võlgnevuse kattekordaja oli 2021. aastal 0,89. 2022. aastal see kahanes 0,75ni ja seejärel kahanes uurimisperioodi vältel 0,68ni. Vaatamata äriühingule 2020. aastal antud reitingule AAA, ei olnud tema olemasolevad varad seega lühiajaliste kohustuste tagasimaksmiseks piisavad. See ei õigusta kõrget krediidireitingut, mille jaoks peaks äriühingu lühiajalise võlgnevuse kattekordaja olema vähemalt 2.

(496) Arvestades seda lühiajalise likviidsuse näitajat, järeldas komisjon, et asjaomasel äriühingul on lühiajalise likviidsuse probleemid, mille tõttu on äriühing kõrge riskiprofiiliga võlgnik.

([176]) ELT L 458, 22.12.2021, lk 344 (põhjendus 237) (alumiiniumfooliumi juhtum), ELT L 146, 9.6.2017, lk 17, (põhjendused 152–244) (kuumvaltsitud lehtterastoodete juhtum), ELT L 283, 12.11.2018, lk 1, (põhjendus 236) (rehvide juhtum), ELT L 189, 15.6.2020, lk 33, (põhjendus 300) (klaaskiust kangaste juhtum) ning ELT L 12, 19.1.2022, lk 75 (põhjendus 294) (kiudoptiliste kaablite juhtum).

(497) Komisjon võttis pikaajalise maksevõime riski hindamisel aluseks võlakordaja. Selle suhtarvuga mõõdetakse äriühingu suutlikkust täita oma pikaajalisi võlakohustusi. Seda kasutavad laenuandjad ja võlakirjainvestorid äriühingu krediidivõimelisuse hindamiseks.

(498) Võlakordajaga mõõdetakse kohustuste summat, eelkõige pikaajalise võla suurust. Kõnealuse äriühingu võla ja omakapitali suhe oli uurimisperioodil 0,78, millest selgub, et äriühing rahastab oma tegevust võla kaudu. Lisaks suurenes järjepidevalt võla ja omakapitali suhe, mis oli 2021. aastal 0,67 ja kasvas uurimisperioodil 0,78ni, mis tähendab seda, et äriühing rahastab üha suuremat osa oma tegevusest võlgadest. Mida suurem on võla ja omakapitali suhe, seda suurem on äriühingu finantsrisk, mis tähendab seda, et äriühingul võib olla raskem oma olemasolevaid võlgu teenindada.

(499) Seetõttu, võttes arvesse põhjendustes 495–498 kirjeldatud likviidsus- ja maksevõimeprobleeme, leidis komisjon, et äriühingu finantsseisund ei ole kindel ning riskiprofiil võimalike laenuandjate ja investorite jaoks on kõrge.

(500) Lisaks analüüsis komisjon suurimal määral rahalisi toetusi saanud konkreetsete äriühingute võla ja omakapitali suhet ning leidis, et nende võla ja omakapitali suhe oli 2022. aastal 0,71 kuni 0,97.

(501) Eespool märgitut ja punktis 3.5.1.10 nimetatud Hiina krediidireitingute üldist moonutatust arvesse võttes tegi komisjon järelduse, et BYD kontsernile antud krediidireiting AAA ei ole usaldusväärne.

(502) Komisjon oli seisukohal, et kontserni üldine finantsolukord vastab B-reitingule, mis ei kvalifitseeru enam „investeerimisjärgu reitinguks“.

(503) Võttes aluseks Bloombergi avalikult kättesaadavad andmed, kasutas komisjon võrdlusalusena B-reitinguga ettevõtete emiteeritud võlakirjadelt eeldatavaid riskipreemiaid, mida kohaldati turuhinna kindlakstegemiseks Hiina Rahvavabariigi Panga laenu viiteintressimäärale või pärast 20. augustit 2019 riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud laenu põhimäärale ([177]).

(504) Kasumimarginaali määramiseks arvutati USA AA-reitinguga äriühingute võlakirjade ja USA B-reitinguga äriühingute võlakirjade indeksite vaheline suhteline hinnaerinevus Bloombergi tööstussegmentide andmete alusel. Arvutatud suhteline hinnaerinevus lisati seejärel Hiina Rahvavabariigi Panga laenu viiteintressimäärale või pärast 20. augustit 2019 riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud laenu põhimäärale laenu andmise kuupäeval ([178]) ja asjaomase laenuga samaks ajaperioodiks. Seda tehti eraldi iga kontserni kuuluvale äriühingule antud laenu puhul.

(505) Mis puutub välisvaluutas nomineeritud laenudesse, siis valitseb turumoonutuste ja nõuetekohaste krediidireitingute osas sama olukord, sest need laenud on andnud samad Hiina finantsasutused. Seepärast, nagu eespool märgitud, kasutati asjakohase võrdlusaluse kindlaksmääramiseks asjaomaste nimiväärtustega B-reitinguga äriühingu võlakirju, mis olid emiteeritud uurimisperioodil.

(2) Geely kontsern

(506) Nagu märgitud põhjendustes 452–459, ei esitanud laene andvad Hiina finantsasutused ühtegi krediidivõimelisuse hinnangut. Seega pidi komisjon kasu kindlakstegemiseks hindama, kas Geely kontsernile võimaldatud laenu intressimäärad vastasid turutingimustele.

(507) Geely kontsern teatas, et on kasumlikus finantsolukorras ning tema kasumimarginaal on kontserni raamatupidamisaruannete kohaselt 3 %. Siiski oli kasumlikkus võrreldes 2021. aastaga vähenenud. Omakapitali tulusus, mis näitab äriühingu võimet saada omakapitali pealt puhaskasumit, langes 2021. aasta 8 %-lt uurimisperioodi lõpuks 5 %ni.

(508) Geely kontsern kasutas oma tegevuse rahastamiseks lühi- ja pikaajalist võlga. Komisjon hindas kontserni lühiajalist likviidsust ja pikaajalist maksevõimet.

([177]) Vt põhjendus (453) eespool.

([178]) Fikseeritud intressimääraga laenude puhul. Muutuva intressimääraga laenude puhul kasutati uurimisperioodil kehtinud Hiina Rahvavabariigi Panga viiteintressimäära.

(509) Lühiajalise likviidsuse koha pealt esitas kontsern uurimisperioodil keskmise lühiajalise võlgnevuse kattekordajana 1,03. Kuigi äriühingu lühiajalise võlgnevuse kattekordaja on pisut üle 1, on äriühingu hetkevarad piisavad vaid lühiajaliste kohustuste tagasimaksmiseks, mis ei ole piisav, et õigustada kõrget krediidireitingut, mille jaoks peaks äriühingu lühiajalise võlgnevuse kattekordaja olema vähemalt 2. Äriühingu likviidsuskordaja oli uurimisperioodi lõpus 0,79, 2022. aastal 0,76 ja 2021. aastal 0,79, samas kui võrdlusalusena kasutatakse likviidsuskordajat, mis on vähemalt 1. Tegelikult ei pruugi äriühing, mille likviidsuskordaja on alla 1, olla suuteline lühikese aja jooksul oma lühiajalisi kohustusi tagasi maksma. Äriühingu maksevalmiduse kordaja oli uurimisperioodil keskmiselt 0,4. Seega ei olnud äriühingul kassas oma lühiajalise võla tagasimaksmiseks piisavalt sularaha. Arvestades neid lühiajalise likviidsuse näitajaid, järeldas komisjon, et asjaomasel äriühingul on lühiajalise likviidsuse probleemid, mille tõttu on ta kõrge riskiprofiiliga võlgnik.

(510) Mis puutub pikaajalistesse võlgadesse, siis oli Geely kontserni võlakordaja lausa 0,69, mis tähendab, et 69 % äriühingu varadest finantseeritakse võlgadest. Võla ja omakapitali suhe oli 2021. aastal 2,1, 2022. aastal 2,11 ja uurimisperioodi lõpus 2,22, mis osutab asjaolule, et äriühing rahastab oma tegevust peamiselt võla kaudu. Mida suuremad on võlakordaja ning võla ja omakapitali suhe, seda suurem on äriühingu finantsrisk. Lisaks viis üks kontserni kuuluvatest äriühingutest (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) uurimisperioodil riigile kuuluvate pankadega lõpule võla omakapitali vastu vahetamise tehingu, et parandada oma võlgade struktuuri. Sellise lepinguga saab äriühing konverteerida osa riigile kuuluvatele pankadele võlgnetavast võlast aktsiateks ning vähendada seega bilansis kohustusi.

(511) Lisaks leidis komisjon, et Geely kontsern võttis laenu konkreetselt teiste laenude asendamiseks. Nagu selgitatud punktis 3.5.2.1, loetakse vaba tagasimaksega laenusid märgiks sellest, et esineb likviidsusprobleemidega seotud lisariske.

(512) Sarnaselt leidis komisjon, et Geely kontsern oli väljastanud võlakirju võla restruktureerimise eesmärgil. Nagu selgitatud punktis 4, leidis komisjon neil juhtudel, et see on märk halvemast finantsseisundist, kui finantsaruannetest esmapilgul paistis, ning et esineb lühi-ja pikaajalise rahastamisega seotud lisarisk.

(513) Komisjon märkis, et Hiina krediidireitingu agentuur andis Geely kontsernile reitingu AAA. Võttes arvesse punktis 3.5.1.10 nimetatud Hiina krediidireitingute üldist moonutatust, tegi komisjon järelduse, et see reiting ei ole usaldusväärne.

(514) Komisjon leidis, et kontserni üldine finantsolukord vastab B-reitingule. Standard & Poor'si krediidireitingute määratluste kohaselt on B-reitinguga võlgnik haavatavam kui BB-reitinguga võlgnikud, aga praegu on võlgnikul endiselt võime oma finantskohustusi täita. Sellegipoolest võivad võlgniku finantskohustuste täitmise võimet või -valmidust mõjutada ebasoodsad äri-, finants- või majandustingimused. Seetõttu peeti seda võrdlusalust asjakohaseks, et kajastada lisariski, mida tekitavad vaba tagasimaksega laenude kasutamine ja restruktureerimiseks võlakirjade emiteerimine.

(515) B-reitinguga äriühingute emiteeritud võlakirjadelt eeldatavat riskipreemiat kohaldati seejärel Hiina Rahvavabariigi Panga laenu viiteintressimäära suhtes või pärast 20. augustit 2019 pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud laenu põhimäära suhtes, et määrata kindlaks turuintressimäär.

(516) Kasumimarginaali määramiseks arvutati USA AA-reitinguga äriühingute võlakirjade ja USA B-reitinguga äriühingute võlakirjade indeksite vaheline suhteline hinnaerinevus Bloombergi tööstussegmentide andmete alusel. Arvutatud suhteline hinnaerinevus lisati seejärel Hiina Rahvavabariigi Panga laenu viiteintressimäärale või pärast 20. augustit 2019 riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud laenu põhimäärale laenu andmise kuupäeval ja asjaomase laenuga samaks ajaperioodiks. Seda tehti eraldi iga äriühingule antud laenu ja kapitalirendi puhul.

(517) Mis puutub välisvaluutas nomineeritud laenudesse Hiina RVs, siis valitseb turumoonutuste ja nõuetekohaste krediidireitingute osas sama olukord, sest need laenud on andnud samad Hiina finantsasutused. Seepärast, nagu eespool märgitud, kasutati asjakohase võrdlusaluse kindlaksmääramiseks asjaomaste nimiväärtustega B-reitinguga äriühingu võlakirju, mis olid emiteeritud uurimisperioodil.

(3) SAICi kontsern

(518) Nagu põhjendustes 452–459 märgitud, ei esitanud laene andvad Hiina finantsasutused ühtegi krediidivõimelisuse hinnangut. Seega pidi komisjon kasu kindlakstegemiseks hindama, kas Geely kontsernile võimaldatud laenu intressimäärad vastasid turutingimustele.

(519) SAIC Motor Corporation Limited teatas, et vähemalt kontserni konsolideeritud tasandil on ta kasumlikus finantsolukorras ning tema kasumimarginaal on kontserni raamatupidamisaruannete kohaselt 4 %. Siiski oli kasumlikkus võrreldes 2021. aastaga vähenenud. Omakapitali tulusus, mis näitab kontserni võimet saada omakapitali pealt puhaskasumit, langes 2021. aasta 13 %-lt 2022. aasta lõpuks 8 %ni.

(520) SAIC Motor Corporation Limited kasutas oma tegevuse rahastamiseks lühi- ja pikaajalist võlga. Komisjon hindas kontserni lühiajalist likviidsust ja pikaajalist maksevõimet.

(521) Lühiajalise likviidsuse koha pealt esitas kontsern 2022. aastal keskmise lühiajalise võlgnevuse kattekordajana 1,07. Kuigi lühiajalise võlgnevuse kattekordaja on pisut üle 1, on kontserni hetkevarad piisavad vaid lühiajaliste kohustuste tagasimaksmiseks, mis ei ole piisav, et õigustada kõrget krediidireitingut, mille jaoks peaks äriühingu lühiajalise võlgnevuse kattekordaja olema vähemalt 2. Äriühingu likviidsuskordaja oli 2022. aastal 0,87 ja 2021. aastal 0,97, samas kui võrdlusalusena loetakse likviidsuskordajat, mis on vähemalt 1. Tegelikult ei pruugi äriühing, mille likviidsuskordaja on alla 1, olla suuteline lühikese aja jooksul oma lühiajalisi kohustusi tagasi maksma. Kontserni maksevalmiduse kordaja oli 2022. aastal keskmiselt 0,4. Seega ei olnud kontsernil kassas oma lühiajalise võla tagasimaksmiseks piisavalt sularaha. Arvestades neid lühiajalise likviidsuse näitajaid, järeldas komisjon, et asjaomasel kontsernil on lühiajalise likviidsuse probleemid, mille tõttu on ta kõrge riskiprofiiliga võlgnik.

(522) Mis puutub pikaajalistesse võlgadesse, siis oli kontserni SAIC Motor Corporation Limited võlakordaja lausa 0,66, mis tähendab, et 66 % kontserni varadest finantseeritakse võlgadest. Võla ja omakapitali suhe oli 2021. aastal 1,79 ja 2022. aastal 1,94, mis osutab asjaolule, et äriühing rahastab oma tegevust peamiselt võla kaudu. Mida suuremad on võlakordaja ning võla ja omakapitali suhe, seda suurem on äriühingu finantsrisk. Lisaks viisid kaks kontserni kuuluvatest eksportivatest tootjatest (SAIC Maxus Automotive Company Limited ning Nanjing Automobile (Group) Corporation) 2009.–2015. aastal riigile kuuluvate pankadega lõpule neli võla omakapitali vastu vahetamise tehingut, et parandada oma struktureeritud võlakohustusi. Sellise lepinguga saavad äriühingud konverteerida osa riigile kuuluvatele pankadele võlgnetavast võlast aktsiateks ning vähendada seega bilansis kohustusi. Lisaks sai SAIC Motor Corporation Limited 2017. aastal kasu omakapitalisüstist, milles osalesid muu hulgas riigile kuuluvad finantsasutused ning millel oli kontserni võlastruktuurile positiivne mõju. Kuigi need sündmused leidsid aset enne uurimisperioodi, oli neil bilansile püsiv struktuurne mõju.

(523) Lisaks leidis komisjon, et kontsern võttis laenu konkreetselt teiste laenude asendamiseks. Nagu selgitatud punktis 3.4.2.1, loetakse vaba tagasimaksega laenusid märgiks sellest, et esineb likviidsusprobleemidega seotud lisariske.

(524) Komisjon märkis, et Hiina krediidireitingu agentuur andis kontsernile SAIC Motor Corporation Limited reitingu AAA. Võttes arvesse punktis 3.4.1.9 nimetatud Hiina krediidireitingute üldist moonutatust ja kontserni eespool kirjeldatud finantsolukorda, tegi komisjon järelduse, et see reiting ei ole usaldusväärne.

(525) Komisjon leidis, et kontserni üldine finantsolukord vastab B-reitingule. Standard & Poor'si krediidireitingute määratluste kohaselt on B-reitinguga võlgnik haavatavam kui BB-reitinguga võlgnikud, aga praegu on võlgnikul endiselt võime oma finantskohustusi täita. Sellegipoolest võivad võlgniku finantskohustuste täitmise võimet või -valmidust mõjutada ebasoodsad äri-, finants- või majandustingimused. Seetõttu peeti seda võrdlusalust asjakohaseks, et kajastada lisariski, mida tekitavad vaba tagasimaksega laenude kasutamine ja restruktureerimiseks võlakirjade emiteerimine.

(526) Seega arvutati kasumimarginaali määramiseks USA AA-reitinguga äriühingute võlakirjade ja USA B-reitinguga äriühingute võlakirjade indeksite vaheline suhteline hinnaerinevus Bloombergi tööstussegmentide andmete alusel. Arvutatud suhteline hinnaerinevus lisati seejärel Hiina Rahvavabariigi Panga laenu viiteintressimäärale või pärast 20. augustit 2019 riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud laenu põhimäärale laenu andmise kuupäeval ja asjaomase laenuga samaks ajaperioodiks. Seda tehti eraldi iga äriühingule antud laenu ja kapitalirendi puhul.

(527) Mis puutub välisvaluutas nomineeritud laenudesse Hiina RVs, siis valitseb turumoonutuste ja nõuetekohaste krediidireitingute osas sama olukord, sest need laenud on andnud samad Hiina finantsasutused. Seepärast, nagu eespool märgitud, kasutati asjakohase võrdlusaluse kindlaksmääramiseks asjaomaste nimiväärtustega B-reitinguga äriühingu võlakirju, mis olid emiteeritud uurimisperioodil.

3.5.2.4. Järeldus soodusrahastamise kohta: laenud

(528) Komisjon tegi kindlaks, et kõik valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernid said uurimisperioodil kasu laenude kujul makstud soodusrahastamisest. Komisjon leidis, et seda soodusrahastamist laenude kaudu tuleks käsitada tasakaalustatava subsiidiumina, sest esinevad nii rahaline toetus, eksportivate tootjate kasu kui ka konkreetsus.

(529) Valimisse kaasatud äriühingute kontsernide puhul olid laenude kujul soodusrahastamisega seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäärad uurimisperioodil järgmised.

Soodusrahastamine: laenud

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	0,16 %
Geely kontsern	0,81 %
SAICi kontsern	1,38 %

3.5.3. *Soodusrahastamine: muud rahastamisliigid*

3.5.3.1. Krediidiliinid

(a) Üldine teave

(530) Krediidiliini eesmärk on kehtestada laenulimiit, mida äriühing võib igal ajal kasutada, et rahastada oma käimasolevat äritegevust, muutes nii käibekapitali rahastamise paindlikuks ning vajaduse korral kohe kättesaadavaks. Valimisse kaasatud kontsernidega sõlmitud krediidiliini lepingud viitavad mitmesugust liiki rahastusele, mis sellised lepingud sõlminud äriühingule kättesaadavaks tehakse. Selle alla kuuluvad kõik lühiajalise rahastuse liigid, nt lühiajalised laenud, pangaaktseptid, akreditiivid jne. Lisaks on krediidiliinid finantsallikate sõnul enamjaolt valdavad ka turumajanduse olukorras. Näiteks moodustavad need 80 % pankadelt USA börsiettevõtetele antud rahastusest ([179]). Kanadas, kus pangaaktseptid jäävad otseselt ja tingimusteta need väljastanud panga kanda (nagu Hiinaski), võtavad pangad tavaliselt pangaaktsepte vastu ainult laenavatelt äriühingutelt, kellel on selle panga juures juba kindel krediidiliin ([180]). Seepärast leidis komisjon, et põhimõtteliselt peaks kogu valimisse kaasatud äriühingute lühiajaline rahastamine, nagu lühiajalised laenud, pangaaktseptid jne, olema hõlmatud mõne krediidiliini vahendiga.

([179]) https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/DocumentosTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdfNALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es).

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

(b) Uurimise järeldused

(531) Komisjon tegi kindlaks, et Hiina finantsasutused andsid igale valimisse kaasatud äriühingule seoses rahastamisega krediidiliine. Need koosnesid raamlepingutest, mille kohaselt pank lubab valimisse kaasatud äriühingutel kasutada teatavas maksimaalses summas mitmesuguseid võlainstrumente, nagu käibekapitalilaenud, pangaaktseptid ja muud kaubanduse rahastamise võimalused.

(532) Nagu on mainitud põhjenduses 530, peaks kogu lühiajaline rahastamine olema hõlmatud krediidiliiniga. Seetõttu võrdles komisjon koostööd tegevatele äriühingutele investeerimisperioodil saadaolevate krediidiliinide summat samal perioodil nende äriühingute kasutatud lühiajalise rahastamise summaga, et selgitada välja, kas kogu lühiajaline rahastamine oli hõlmatud krediidiliiniga. Kui lühiajalise rahastamise summa oli suurem kui krediidiliini piirmäär, suurendas komisjon olemasoleva krediidiliini summat eksportivate tootjate tegelikult kasutatud summa võrra, mis ületas seda krediidilimiiti.

(533) Tavapärastel turutingimustel kohaldataks krediidiliinide suhtes nii-öelda vahendus- või menetlustasu, et hüvitada panga kulud ja riskid krediidiliini avamise eest, samuti pikendustasu, mida võetakse aastas krediidiliinide kehtivuse uuendamise eest ([181]). Need tasud katavad halduskulud, näiteks taotluse töötlemise kulud, ning turvakontrollide tegemise, samuti pankade suhtes kohaldatavate usaldatavusnõuetega seotud kulud, kuna krediidiliiniga kaetud kapital vähendab panga omavahendite suhtarvusid, mida tal on vaja säilitada süsteemsetest riskidest hoidumiseks. Samas leidis komisjon, et kogu valimisse kaasatud äriühingute kontsern sai tasuta antud krediidiliinidest kasu. Seega said uuritavad äriühingute kontsernid alusmääruse artikli 6 punkti d tähenduses kasu.

(c) Konkreetsus

(534) Nagu mainitud põhjenduses 210, peavad finantsasutused andma soodustatud tootmisharudele kooskõlas otsusega nr 40 krediiditoetust.

(535) Komisjon leidis, et kuna krediidiliinid on olemuslikult seotud kõigi valimisse kaasatud äriühingutele antud lühiajalise rahastuse liikidega, tuleks neid lugeda üheks soodusrahastuse vormiks, mida finantsasutused pakuvad soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukid. Nagu märgitud eespool punktis 3.1, on akutoitega elektrisõidukite sektor üks soodustatud tootmisharudest, millel on seega õigus saada kõikvõimalikku finantstoetust.

(d) Subsiidiumisumma arvutamine

(536) Komisjon käsitas subsiidiumisumma arvutamisel kooskõlas alusmääruse artikli 6 punkti d alapunktiga ii saaja kasuna järgmise kahe summa vahet: summa, mille saaja maksis Hiina finantsasutuste võimaldatud krediidiliini avamise või pikendamise eest, ning summa, mis saajal tuleks maksta moonutamata turuhinnaga saadud võrreldava kommertskrediidiliini eest.

(537) Ükski valimisse kaasatud äriühing ei maksnud saadud krediidiliini eest tasu. Samamoodi ei leidnud komisjon tõendeid riigisiseste krediidiliini tasude kohta ka varasemates uurimistes. Tegelikult oli ainuke juhtum, kui valimisse kaasatud eksportiv tootja maksis krediidiliini eest tasu, seotud äriühinguga, mis sai krediidiliine kahelt pangalt, mille peakontorid asusid väljaspool Hiina Rahvavabariigi finantsjurisdiktsiooni ning kus nõuti seega tasusid, nagu maailma finantsturgudel üldiselt tavaks on ([182]). Avalikult kättesaadav teave paistab näitavat, et mõnel juhul nõutakse Hiina äriühingutelt krediidiliinide eest tasu, ([183]) kuid nende tasude määra ei olnud võimalik leida. Seetõttu ei jäänud komisjonil üle muud kui otsida sobivat tasu võrdlusalust väljastpoolt Hiinat. Vahendustasu ja pikendustasu määrad kehtestati vastavalt tasemel 1,75 % ja 1,25 %, tuginedes avalikult kättesaadavatele andmetele ([184]).

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

([182]) Vt rehvide juhtum, põhjendus 297.

([183]) Vt nt Bank of China: krediidiliinid, https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com).

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/ (vaadatud 29. aprillil 2024).

(538) Põhimõtteliselt makstakse vahendustasu ja pikendustasu ühekordse maksena vastavalt uue krediidiliini avamise ajal või olemasoleva krediidiliini pikendamisel. Komisjon võttis arvutamisel siiski arvesse krediidiliine, mis avati või mida pikendati enne uurimisperioodi, kuid mis olid valimisse kaasatud kontsernidele uurimisperioodil kättesaadavad ning samuti krediidiliine, mis avati uurimisperioodil.

3.5.3.2. Pangaaktseptid

(a) Üldine teave

(539) Pangaaktseptid on finantstoode, mille eesmärk on töötada välja aktiivsem omamaine rahaturg, laiendades krediidiliine. See on lühiajalise rahastamise vorm, mis võib selle saaja „rahastamiskulusid vähendada ja kapitalitõhusust suurendada“ ([185]). Samuti on Hiina Rahvavabariigi Pank märkinud oma veebisaidil, et „pangaaktseptiga saab tagada ostja ja müüja vahelise lepingu sõlmimise ja täitmise ning parandada Hiina Rahvavabariigi Panga krediidi kaasamise abil käivet“ ([186]). DBS Bank kirjeldab oma veebisaidil pangaaktsepte vahendina „käibekapitali suurendamiseks maksete edasilükkamise kaudu“ ([187]). Pangaaktseptide väljastamise ja kasutamise üldtingimused on kehtestatud Hiina Rahvavabariigi kaubeldavate maksevahendite seaduses ([188]).

(540) Komisjon tegi juba eelmistes uurimistes kindlaks, et pangaaktsepte kasutatakse enamasti maksevahendina, mis asendab kaubandustehingutes maksekorraldusi ning suurendab seeläbi aktsepti saaja käivet ja käibekapitali ([189]).

(541) Tegelikult saab pangaaktsepte kasutada ainult tõeliste kaubandustehingute arveldamiseks ning aktsepti saaja peab esitama tehingu kohta piisavad tõendid, nt ostu-/müügilepingu, arve ja tarnekorralduse jne. Pangaaktseptid võidakse märkida ostulepingutes standardse maksevahendina koos muude vahenditega, nagu rahaülekanne või maksekorraldus.

(542) Pangaaktsepti koostab taotleja (aktsepti saaja, kes on ühtlasi asjaomases kaubandustehingus ostja) ja selle kiidab heaks pank. Aktsepti heakskiitmisega nõustub pank tegema makse saajale / aktsepti omanikule kindlaksmääratud kuupäeval (lõpptähtaeg) aktseptis täpsustatud summas tingimusteta makse.

(543) Üldjuhul sisaldavad pangaaktsepti lepingud nimekirja tehingutest, mida aktsepti summa katab, ning märgitud on tarnijaga kokku lepitud maksetähtaeg ja pangaaktsepti lõpptähtaeg.

(544) Komisjon tuvastas ka, et üldiselt väljastatakse Hiinas pangaaktsepte pangaaktseptide lepingu raames, milles täpsustatakse panga, tarnijate ja ostja andmed, panga ja ostja kohustused ning märgitakse väärtus tarnija kohta, tarnijaga kokku lepitud maksetähtaeg ja pangaaktsepti lõpptähtaeg.

(545) Samuti leidis komisjon, et krediidiliini lepingutes on pangaaktseptid üldjuhul märgitud laenulimiidi kasutamise võimaliku viisina muude lühiajaliste finantsinstrumentide (nagu käibekapitalilaenud) kõrval.

(546) Olenevalt panga kehtestatud tingimustest võidakse aktsepti saajalt nõuda kindlaksmääratud kontole sissemakse tegemist, tagatise andmist või aktseptitasu maksmist. Igal juhul on aktsepti saaja kohustatud kandma pangaaktseptis märgitud kogusumma kindlaksmääratud kontole hiljemalt pangaaktsepti lõpptähtajal.

([185]) Vt Hiina Rahvavabariigi Panga veebisait: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Samas.
([187]) Vt DBS Banki veebisait: https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance.
([188]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html.
([189]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendused 359–370; alumiiniumfooliumi juhtum, põhjendused 334–356; kiudoptiliste kaablite juhtum, põhjendused 358–370.

(547) Kui pank on aktsepti heaks kiitnud, kinnitab aktsepti saaja pangaaktsepti ja edastab selle arve tasumiseks makse saajale, kes on ühtlasi asjaomases kaubandustehingus tarnija. Selle tulemusel tühistatakse ostja (aktsepti saaja) maksekohustus tarnija (makse saaja) ees. Ostjal tekib aktsepti andnud panga ees uus samas summas maksekohustus (aktsepti saaja on kohustatud tegema pangale sularahamakse enne pangaaktsepti lõpptähtaega). Seda kinnitas veelgi Hiina valitsus varasema uurimise ([190]) jaoks tehtud kontrollkäigu ajal: kui äriühing maksab tarnijale pangaaktseptiga, ei ole tal enam kohustust tarnija, vaid panga ees, sest isik, kes palus väljastada pangaaktsepti, peab pangale lõpptähtajal summa täielikult tasuma. Seega asendatakse pangaaktsepti väljastamisega aktsepti saaja kohustus tarnija ees tema kohustusega panga ees.

(548) Pangaaktseptide tähtaeg erineb olenevalt panga kehtestatud tingimustest ja võib olla kuni üks aasta.

(549) Pangaaktsepti kohasel makse saajal (ehk aktsepti omanikul) on enne aktsepti lõpptähtaega kolm võimalust:

— oodata lõpptähtajani, et aktsepti andnud pank makstaks talle sularahamaksega aktseptis märgitud kogusumma nimiväärtuse;

— anda pangaaktsept edasi, st kasutada seda vahendina oma kohustuste täitmiseks teiste isikute ees, või

— lasta pangaaktsept selle andnud pangal või muul pangal diskonteerida ja saada diskonteeritud summa tasumise kaudu tulu.

(550) Pangaaktsepti väljastamise kuupäev vastab üldjuhul tarnijaga kokku lepitud maksetähtajale, kuid see kuupäev võib olla ka enne või pärast maksetähtaega. Uurimise käigus leiti, et valimisse kaasatud äriühingute puhul oli väljastamise kuupäev tavaliselt tarnijaga kokku lepitud maksetähtajaga samal kuupäeval või enne seda kuupäeva ja mõnel juhul isegi pärast maksetähtaega. Komisjon tegi kindlaks, et valimisse kaasatud äriühingute pangaaktseptide lõpptähtaeg oli enamikul juhtudel 1–12 kuud pärast arve maksetähtaega.

(551) Aktseptide saajate, st valimisse kaasatud eksportivate tootjate raamatupidamises käsitatakse pangaaktsepte kohustustena panga ees. Hiina Rahvavabariigi Panga krediidiinfokeskus (CRCP) käsitab pangaaktsepte pankade ees olevate kohustustena, mis on samal tasemel nagu laenud, akreditiivid või kaubanduse rahastamine. Samuti tuleks märkida, et CRCP tugineb finantsasutustele, kes annavad erinevat liiki laene, ning et sellised finantsasutused on seega tunnistanud pangaaktsepti nende ees seisvateks kohustusteks. Peale selle nähakse uurimisperioodi jooksul kogutud pangaaktseptide lepingutes ette, et kui ostja ei tee täielikku makset pangaaktseptide tähtaja saabumisel, käsitab pank tasumata summat nagu tähtaja ületanud pangalaenu.

(552) Rahalisest seisukohast annab see finantsinstrument saajale seepärast *de facto* edasi lükatud maksetähtaja, sest tehingusumma tegelik maksmine toimub pangaaktsepti lõpptähtajal ja mitte siis, kui aktsepti saaja pidi oma tarnijale maksma. Sellise finantsinstrumendi puudumise korral kasutaks ostja oma tarnijatele maksmiseks oma käibekapitali, millega kaasnevad kulud, või sõlmiks pangaga lühiajalise käibekapitalilaenu lepingu, millega kaasnevad samuti kulud. Tegelikult kasutab aktsepti saaja pangaaktseptiga maksmise korral tarnitud kaupu või osutatud teenuseid ühe kuu kuni ühe aasta ilma makseid tegemata ja kulusid kandmata.

(553) Näitena sellest, et pangaaktsepte kasutatakse lühiajaliste laenude asendajana, leidis komisjon, et mõned valimisse kaasatud äriühingud olid võtnud väga vähe laenusid. Nende äriühingute uurimisperioodil väljastatud pangaaktseptid moodustasid aga olulise osa nende kohustustest. Näiteks kahel SAICi kontserni äriühingul peaaegu ei olnudki laenusid, kuid kehtivad pangaaktseptid moodustasid uurimisperioodi lõpuks umbes 20 % nende lühiajalistest kohustustest.

([190]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendus 381.

(554) Tavapärastel turutingimustel ([191]) kaasneks pangaaktseptide kui finantsinstrumentidega nende saajatele rahastamiskulud. Uurimine näitas, et kõik valimisse kaasatud äriühingud kasutasid uurimisperioodil pangaaktsepte ja maksid üksnes panga osutatava aktseptiteenuse tasu, mis moodustas üldiselt 0,05 % aktsepti nimiväärtusest ([192]). Ükski valimisse kuuluv äriühing ei kandnud aga kulusid, mis kaasnevad pangaaktsepti kaudu rahastamisega, lükates edasi kaupade tarne ja teenuste osutamise eest tasumist. Seega leidis komisjon, et uuritud äriühingud said kasu pangaaktseptide kaudu rahastamisest, millega seoses nad ei kandnud ühtegi kulu.

(555) Eeltoodut arvesse võttes järeldas komisjon, et Hiina RVs kehtestatud pangaaktseptide süsteemiga tagati kõigile valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele nende tegevuse tasuta rahastamine, mille kaudu nad said alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti i ja artikli 3 lõike 2 kohast tasakaalustatavat kasu, nagu kirjeldatud põhjendustes 562–566.

(556) See on kooskõlas varasemate uurimistega, ([193]) mille käigus tegi komisjon kindlaks, et pangaaktseptidel on tegelikult sama eesmärk ja mõju, mis lühiajalistel käibekapitalilaenudel, sest äriühingud kasutavad neid lühiajaliste käibekapitalilaenude asemel oma äritegevuse rahastamiseks, ning seega peaks nendega kaasnema lühiajaliste käibekapitalilaenude kuludega võrdväärsed kulud.

(557) Uurimise jooksul selgitas BYD kontsern, et teatavate pangaaktseptide puhul kasutas ta erinevate pankadega pangaaktseptide tasaarvestamise süsteemi. Komisjon leidis, et tasaarvestuslepingu sõlmimine ei muuda asjaolu, et anti välja pangaaktsept, ning põhjendustes 539–556 kirjeldatud tõendeid arvestades pidas komisjon tasaarvestatud pangaaktsepte oma arvutuskäikudes BYD kontserni saadud kasuks.

(b) Konkreetsus

(558) Seoses konkreetsusega, nagu mainitud põhjenduses 534, peavad finantsasutused andma soodustatud tootmisharudele kooskõlas otsusega nr 40 krediiditoetust.

(559) Komisjon leidis, et pangaaktseptid on veel üks soodustingimustel finantstoetuse liik, mida finantsasutused annavad soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor. Nagu märgitud eespool punktis 3.1, on akutoitega elektrisõidukite sektor üks soodustatud tootmisharudest, millel on seega õigus saada kõikvõimalikku finantstoetust. Veelgi enam, kuna pangaaktseptid on sarnaselt krediidiliinidele olemuslikult seotud muu soodustingimustel laenamisega, näiteks laenudega, ning kuna need on konkreetselt soodustatud tootmisharudele antava krediiditoetuse osa, mistõttu on samamoodi kehtivad ka punktides 3.4.1.1–3.4.1.5 välja töötatud avaliku sektori asutuse analüüs ja konkreetsusanalüüs ning laene käsitlev punkt 3.4.2.2.

(560) Lisaks avaldas CBIRC 2020. aastal teate, milles ta väidab, et järgnevate etappide keskse tähtsusega ettevõtete jaoks krediiditoetuse parandamiseks võivad panganduse valdkonna finantsasutused anda järgnevate etappide ettevõtetele krediiditoetust kaupade hankimiseks ja nende eest maksmiseks, väljastades nende jaoks pangaaktsepte, riigisiseseid akreditiive, pakkudes eelfinantseerimist jne ([194]). Seega on pangaaktseptid rahastamise vormina osa finantsasutuste soodustingimustel finantstoetusest, mida antakse soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu.

(561) Ei esitatud ühtki tõendit selle kohta, et kõik Hiina RV ettevõtjad (peale soodustatud tootmisharudes tegutsevate) saavad pangaaktseptidest samasugustel soodustingimustel kasu.

([191]) Vt näiteks Kanada puhul: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.

([192]) Kooskõlas Hiina Rahvavabariigi Panga makseid ja arveldust käsitlevates haldusmeetmetes (393/1997) kehtestatud määraga.

([193]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendus 385; alumiiniumfooliumi juhtum, põhjendus 353; kiudoptiliste kaablite juhtum, põhjendus 373.

([194]) 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn).

(c) Subsiidiumisumma arvutamine

(562) Tasakaalustatava subsiidiumi summa arvutamiseks hindas komisjon uurimisperioodil toetusesaajatele tagatud kasu.

(563) Nagu märgitud põhjenduses 531, leidis komisjon, et valimisse kaasatud eksportivad tootjad kasutasid pangaaktsepte katmaks oma vajadust lühiajalise rahastamise järele, ilma et nad oleks selle eest tasu maksnud.

(564) Seetõttu asus komisjon seisukohale, et pangaaktseptide saajad peaksid maksma rahastamisperioodi eest tasu. Komisjon leidis, et rahastamisperiood algas pangaaktsepti väljastamise kuupäeval ja lõppes pangaaktsepti lõpptähtajal. Enne uurimisperioodi väljastatud pangaaktseptide ja nende pangaaktseptide puhul, mille lõpptähtaeg saabus pärast uurimisperioodi lõppu, arvutas komisjon kasu ainult uurimisperioodiga hõlmatud rahastamisperioodi kohta.

(565) Alusmääruse artikli 6 punkti b kohaselt, arvestades sellega, et pangaaktseptid on lühiajalise rahastamise liik ning et neil on tegelikult sama eesmärk ja mõju, mis lühiajalistel käibekapitalilaenudel, leidis komisjon, et seeläbi antud kasu leidmiseks tuleb lahutada summast, mille äriühing tegelikult pangaaktsepti kaudu rahastamise eest maksis, summa, mida ta peaks maksma, kui kohaldataks lühiajalise rahastamise intressimäära.

(566) Komisjon tegi kindlaks lühiajalise rahastamise kulude tasumata jätmisest tuleneva kasu. Nagu eelmistes uurimistes ([195]) sai kindlaks tehtud, leidis komisjon, et pangaaktseptidega peaks kaasnema lühiajaliste laenude kuludega võrdväärsed kulud. Seepärast kohaldas komisjon samasugust metoodikat nagu jüaanides nomineeritud lühiajaliste laenude puhul, mida on kirjeldatud punktis 3.5.2.3.

3.5.3.3. Diskonteeritud arved

(a) Üldine teave

(567) Uurimine näitas, et Hiina finantsasutused diskonteerisid sularaha eest BYD kontserni nõudeid.

(568) Selle toimingu tulemusel väljastasid finantsvahendajad nõuete summad enne nende maksetähtaega. Äriühingud said rahalised vahendid varakult kätte, kandes tulevased nõuded pärast tasude mahaarvamist ja diskontomäärade kohaldamist üle finantsasutustele. Kohaldatav diskontomäär peaks korvama kohustuste täitmata jätmise riski, mida mõjutab oluliselt viimase maksekohustuse täitmise eest vastutava üksuse krediidireiting.

(569) Nagu eelmistes uurimistes kindlaks tehti, ([196]) peaks tavapärastel turutingimustel kohaldatav diskontomäär korvama panga kulud ja riskid. Nagu selgitatud eespool punktides 3.5.1 ja 3.5.2, on Hiina finantsasutuste antavate laenude puhul tegemist riigi ulatusliku sekkumisega, mis mõjutab eeskätt eksportivate tootjate krediidireitingut, ja need laenud ei kajasta intressimäärasid, mis oleksid toimivale turule tavaolukorras omased.

(570) Seega moodustaks saajatele antud kasu Hiina finantsasutuste kohaldatud diskontomäära ja turul tehtavale samaväärsele tehingule, nt laenule, kohaldatava diskontomäära vaheline erinevus.

(b) Konkreetsus

(571) Seoses konkreetsusega, nagu mainitud põhjenduses 210, peavad finantsasutused andma soodustatud tootmisharudele kooskõlas otsusega nr 40 krediiditoetust.

([195]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendus 399, ning alumiiniumfooliumi juhtum, põhjendus 356.
([196]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendused 413–419.

(572) Nagu eelmistes uurimistes kindlaks tehti, ([197]) leidis komisjon, et diskonteeritud arved on veel üks soodustingimustel finantstoetuse liik, mida finantsasutused annavad soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor. Nagu märgitud eespool punktis 3.1, on akutoitega elektrisõidukite sektor üks soodustatud tootmisharudest, millel on seega õigus saada kõikvõimalikku finantstoetust. Diskonteeritud arved kui rahastamise vorm on osa finantsasutuste soodustingimustel finantstoetusest, mida antakse soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor.

(573) Ei esitatud ühtki tõendit selle kohta, et kõik Hiina RV ettevõtjad (peale soodustatud tootmisharudes tegutsevate) saavad diskonteeritud arvetest samasugustel soodustingimustel kasu.

(c) Subsiidiumisumma arvutamine

(574) Nagu märgitud põhjenduses 567, leidis komisjon, et üks valimisse kaasatud eksportiv tootja kasutas diskonteeritud arveid katmaks oma vajadust lühiajalise rahastamise järele.

(575) Alusmääruse artikli 6 punkti b kohaselt, arvestades sellega, et diskonteeritud arved on lühiajalise rahastamise liik ning et neil on tegelikult sama eesmärk ja mõju, mis lühiajalistel käibekapitalilaenudel, leidis komisjon, et seeläbi antud kasu leidmiseks tuleb lahutada tegelikult makstud diskontomäärast summa, mida äriühing peaks maksma, kui kohaldataks lühiajalise rahastamise intressimäära.

(576) Komisjon tegi kindlaks lühiajalise rahastamise kulude tasumata jätmisest tuleneva kasu. Komisjon leidis, et diskonteeritud arvetega peaks kaasnema lühiajaliste laenude kuludega võrdväärsed kulud. Seepärast kohaldas komisjon samasugust metoodikat nagu jüaanides nomineeritud lühiajaliste laenude puhul, mida on kirjeldatud punktis 3.5.2.3.

3.5.3.4. Kapitaliinvesteeringute toetamine

3.5.3.4.1. *Võla vahetamine omakapitali vastu*

(a) Üldine teave

(577) Komisjon määras kindlaks, et üks Geely kontserni äriühingutest, nimelt Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd (NHBGAP), ja pank CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd, mis on Hiina tööstus- ja kommertspanga tütarettevõtja, vahetasid uurimisperioodil võla omakapitali vastu. CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd on riigile kuuluva panga omanduses olev investeerimisfond, mida loetakse vastavalt punktile 3.5.1.1 avaliku sektori asutuseks ja/või asutuseks, mida suunatakse või volitatakse.

(578) Toimikus puudub teave selle kohta, millistel tingimustel selline võla omakapitali vastu vahetamine uurimisperioodil toimus.

(579) Komisjon leidis, et pank ei vahetaks tavalistes turutingimustes ilma hüvitamiseta võlga omakapitali vastu. Ta leidis, et omakapital on palju spekulatiivsem finantsinstrument kui võlg, kuna ei saa kindel olla, et pank saab oma algse kapitaliinvesteeringu tagasi. Lisaks ei taga omakapital tingimata investeeringutasuvust, erinevalt laenudega kaasnevast intressimäärast. Suuremat riski, mille CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd selle võla omakapitali vastu vahetamisega enda kanda võttis, näitavad ka tõendid Geely kontserni ebakindlast finantsolukorrast, mida on kirjeldatud põhjendustes 507–514. Lisaks suurendas NHBGAP alates 2021. aastast kuni uurimisperioodini oluliselt oma äritegevust, mis kasvas peaaegu kümnekordselt. Seetõttu on tõenäoline, et äriühing vajas sellise kasvu toetamiseks täiendavat likviidsust, ning selle vajaduse täitmiseks maksti välja rahalised vahendid, mis olid kuni selle hetkeni seotud pikaajaliste võlgadega, mis oli NHBGAP jaoks kasulik asjade seis.

([197]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendused 413–419.

(580) Eeltoodut silmas pidades leidis komisjon, et võla vahetamine omakapitali vastu andis NHBGAP-le uurimisperioodil kasu ning et seda kasu pakkus avaliku sektori asutus või muu valitsuse suunatud või volitatud üksus, et täita tööstuspoliitika eesmärke.

(b) Konkreetsus

(581) Komisjon leidis, et soodusrahastamine võla vahetamisega omakapitali vastu on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetne, sest investorid on üksused, kes tegutsevad vastavalt riigi poliitikale, milles käsitatakse akutoitega elektrisõidukite sektorit soodustatud tootmisharuna. Igal juhul osutab kättesaadav teave sellele, et kõnealust sihtotstarbelist subsiidiumi anti NHBGAP-le, mis tähendab, et subsiidiumi anti ettevõttele konkreetselt.

(c) *Kasu* arvutamine

(582) Toimikus ei olnud tõendeid, mille põhjal oleks komisjon saanud hinnata, kas pankade võetud olulisi riske hüvitati mingil viisil või kas neid võeti tehtud investeeringus arvesse. Siiski viitavad kõik põhjenduses 579 selgitatud elemendid NHBGAPi konkreetsele majanduslikule olukorrale ja selle tehinguga taotletavatele tööstuseesmärkidele, mis toetab järeldust, et tehing ei tuginenud turuloogikale, mis kajastab olulisi tegelikke riske, näiteks tõenäoline vajadus likviidsuse järele, et rahastada äriühingu kasvu, ning Geely kontserni üldine ebakindel finantsolukord, nagu selgitatud punktis 3.5.2.3.

(583) Seetõttu leidis komisjon, et tehing oli võrdväärne võla kustutamisega, ning käsitles seda intressivaba laenuna. Seepärast otsustas komisjon kasutada laenude arvutusmeetodit, mida on kirjeldatud eespool punktis 3.4.2. See tähendab, et sama kestusega USA AA-reitinguga äriühingu võlakirjade ja B-reitinguga äriühingu võlakirjade suhtelist hinnaerinevust kohaldatakse võrdlusintressimäärade suhtes, mille Hiina Rahvavabariigi Pank on avaldanud, et teha kindlaks laenude turupõhine intressimäär, mida võrreldakse seejärel kasu kindlaksmääramiseks tegeliku intressimääraga, mida äriühing maksab.

3.5.3.4.2. *Kapitalisüstid*

(a) Geely kontsern

(1) *Üldine teave*

(584) Komisjon tuvastas, et kaks Geely kontserni kuuluvat äriühingut, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. (ZGA) ja NHBGAP, said uurimisperioodil kasu rahast, mida pakkusid neile riigile kuuluvad üksused, nimelt Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership ja BOC Financial Assets Investments Co., Ltd., kasutades selleks omakapitalisüstide erivorme.

(585) Neid rahalisi vahendeid anti omakapitali suurendamise vormis, millega ei kaasnenud aga investoritele automaatselt täielikke aktsionäride õigusi. Kuigi investorid kandsid üle rahalisi vahendeid, ei saanud nad selle eest täielikku juurdepääsu aktsionäride õigustele ega intressimakseid.

(586) Nagu leitud varasemates uurimistes, ([198]) kannaks äriühing rahaliste vahendite kasutamise eest osa äriühingu omandiõigustest üle kohe pärast rahaliste vahendite kättesaamist või registreeriks rahalised vahendid võlana. Siiski sarnaneb sellist laadi rahastamine kõnealusel juhul rohkem klassikalise pikaajalise intressivaba aktsionärilaenu kui kapitaliinstrumendiga.

(587) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et need kaks seotud äriühingut said uurimisperioodil rahastusmehhanismina toimivate äriühingute kaudu kasu juurdepääsust olulise suurusega rahastusele, mille eest nad ei kandnud mingeid kulusid. Kuna selle omakapitalisüstide erivormiga ei kaasnenud investoritele aktsionäride õigusi, leidis komisjon, et neil omakapitalisüstidel oli intressivaba laenuga sarnane mõju.

([198]) Vt klaaskiust kangaste juhtum, põhjendused 430–432.

(588) Komisjon kasutas avalikult kättesaadavat teavet, näiteks aastaaruandeid või äriregistrites, investorite veebisaitidel või avalikult kättesaadavates andmebaasides avaldatud teavet, ning leidis, et Geely kontsernile rahastust pakkunud investorid kuulusid osaliselt riigile.

(589) Äriühingu Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership puhul leidis komisjon, et enam kui 63 % selle aktsiatest kuulusid lõppkokkuvõttes kohalikule omavalitsusele ja riigile kuuluvatele ettevõtetele. Täpsemalt kuulub 99,9 % aktsiatest äriühingule Dexiang Automobile Industry, millest 53,72 % kuulub omakorda äriühingule Xi'an Xiangji Automobile Partnership, mis on ise seotud kontserniga KINGFAR Group (Xi'an JINGFAR Economic Development Group). Viimane on riigile kuuluv ettevõte, mida kontrollib Xi'ani majandusliku ja tehnoloogilise arengu piirkonna halduskomitee, kus kohalikul omavalitsusel on äriühingus lõplik otsustusõigus ja äriühing on tema järelevalve all – see hõlmab ka juhatuse liikmete ametisse nimetamist, otsuseid äriühingu strateegilise arengu ja investeerimiskava kohta ning oluliste rahastamisotsuste järelevalvet. Xi'an Kingfar saab praegu valitsuselt oma äritegevuse toetamiseks kapitali-/varasüstide ja rahaliste subsiidiumide vormis abi ([199]). Lisaks kuulub 10,6 % Dexiang Automobile Industryst äriühingule Yuanxiang Automobile Company Ltd., mis kuulub samuti eespool viidatud riigile kuuluvale ettevõttele (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).

(590) Samamoodi tuvastas komisjon, et Hubei provintsi valitsuse riskikapitaliettevõte ([200]) Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership on riigile kuuluv ettevõte. Fondi veebisaidi kohaselt on Yangtze River Industrial Fund juba vähemalt 2017. aastast üks suurimaid Hiina riiklikke arendusfonde. Fond keskendub riiklikule strateegiale ja Hubei provintsis moodsate tööstusklastrite ehitamisele ning areneb vastavalt esilekerkivatele strateegilistele tootmisharudele, nagu uued elektri- ja arukad ühendatud sõidukid, mis on selge tõend seosest selle fondi valitsemise ja Hubei provintsis suurte Hiina valitsuse tööstusprojektide rakendamise vahel. Fondi veebisaidil on tema tööstusprojektide hulgas nimetatud Lotuse ülemaailmset arukate tehaste projekti ja Geely aruka võrgustiku peakorteri projekti ([201]).

(591) Nende fondide kaudu kandis Hiina valitsus raha otse Geely kontsernile. Nagu selgitatud põhjenduses 582, tegi komisjon kindlaks, et nende tegevus ei põhinenud üksnes turuloogikal ega kajastanud uuritavate tehingutega kaasnevaid tegelikke tururiske. Investorid ei käitunud Geely kontserni rahaliselt toetades nagu tavapärased turuosalejad, vaid järgisid valitsuse poliitikat konkreetsete tootmisharude toetamiseks, nagu on järeldatud eespool punktis 3.1.

(592) Samuti tegi komisjon kindlaks, et on olemas formaalsed kaudsed märgid selle kohta, et riik kontrollib neid investoreid. Konkreetsete vastupidiste andmete puudumisel leidis komisjon punktides 3.5.1.5–3.5.1.8 esitatud järeldustele tuginedes eelkõige, et nende riigile kuuluvate ettevõtete juhid ja järelevalvajad, kellele kõnealused üksused kuuluvad, on oletatavasti riigi määratud ning selle ees aruandekohustuslased.

(593) Lisaks leidis komisjon, et selline omakapitalisüst on veel üks soodustatud tootmisharudele soodustingimustel antava finantstoetuse liik. Nagu öeldud punktis 3.1, on akutoitega elektrisõidukite sektor üks soodustatud ja strateegiliste tootmisharudest, millel on seega õigus saada kõikvõimalikku finantstoetust. Peale selle on tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas ([202]) antud põhjalikku teavet arendusfondide kohta, mis loodi selleks, et investeerida Hiina kiiresti kasvavatesse sektoritesse, sealhulgas akutoitega elektrisõidukite sektorisse. Arendusfondide abil kannab Hiina valitsus otseselt või kaudselt raha Hiina akutoitega elektrisõidukite sektorile, kasutades selleks riigile kuuluvaid või riigi toetatud aktsiafonde.

([199]) https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf.
([200]) https://www.cbinsights.com/investor/yangtze-river-industry-fund.
([201]) https://yangtze-fund.com/.
([202]) Vt tõendusmaterjali piisavust käsitlev märgukiri, punkt 3.3.3: riigi rahastatud või muul viisil valitsuse soodustatud omakapitaliinvesteeringud.

(594) Samamoodi leiti, et BOC Financial Assets Investments Co., Ltd. on täies ulatuses Hiina pangale kuuluv tütarettevõtja. Mis puutub omakapitalisüstis osalenud finantsasutustesse, siis leidis komisjon juba punktis 3.4.1.7, et kõik riigile kuuluvad Hiina finantsasutused, mis andsid rahalisi vahendeid kolmele valimisse kaasatud koostööd tegevale eksportivate tootjate kontsernile, on avaliku sektori asutused alusmääruse artikli 2 punkti b mõistes, mida tõlgendatakse koostoimes artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga i. Alternatiivina võiks Hiina valitsuse rahastamisvahendina artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses käsitleda äriühinguid Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, BOC Financial assets Investments Co., Ltd, ning BOC Financial assets Investments Co., Ltd.

(595) Peale selle tegi komisjon kindlaks, et isegi kui riigile kuuluvaid üksusi ja finantsasutusi ei saaks käsitada avaliku sektori asutustena, käsitataks neid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv mõistes siiski asutustena, kellele Hiina valitsus on teinud ülesandeks täita tavaliselt valitsuse täidetavaid ülesandeid, ning seda samadel põhjustel, nagu kirjeldatud põhjenduses 269. Seega tuleks nende tegevust igal juhul Hiina valitsusega seostada.

(2) *Konkreetsus*

(596) Komisjon leidis, et soodusrahastamine omakapitali kaudu on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetne, sest investorid on üksused, kes tegutsevad vastavalt riigi poliitikale, milles käsitatakse akutoitega elektrisõidukite sektorit soodustatud tootmisharuna. Igal juhul osutab kättesaadav teave sellele, et kõnealust sihtotstarbelist subsiidiumi anti Geely kontsernile, mis tähendab, et subsiidiumi anti ettevõttele konkreetselt.

(3) *Kasu arvutamine*

(597) Komisjon leidis, et Geely kontsern sai kasu olulisest omakapitali kaudu rahastamisest, millel oli samalaadne mõju kui intressivaba laenu andmisel. Seepärast otsustas komisjon kasutada laenude arvutusmeetodit, mida on kirjeldatud eespool punktis 3.5.2. See tähendab, et sama kestusega USA AA-reitinguga äriühingu võlakirjade ja B-reitinguga äriühingu võlakirjade suhtelist hinnaerinevust kohaldatakse võrdlusintressimäärade suhtes, mille Hiina Rahvavabariigi Pank on avaldanud, et teha kindlaks laenude turupõhine intressimäär, mida võrreldakse seejärel kasu kindlaksmääramiseks tegeliku intressimääraga, mida äriühing maksab.

(b) SAICi kontsern

(598) Lisaks otsestele laenudele ja muud liiki soodusrahastamisele sai SAIC Motor Group Corp. kasu ka oma emaettevõtjalt ja riigile kuuluvatelt finantsasutustelt saadud rahast, st omakapitalisüstist akutoitega elektrisõidukite projektide toetamiseks, sõidukite jaoks rahastuse pakkumisel põhineva äritegevusega seotud IT-projektidest, arukate individualiseeritud masstootmise ärimudelitega, tulevikku suunatud tehnoloogia ja sõidukite internetiga seotud projektidest.

(1) *Uurimise järeldused*

(599) Komisjon järeldas avalikult kättesaadava teabe põhjal, et 2017. aastal sai SAIC Motor Corporation Limited kasu 15 miljardi jüaani suurusest omakapitalisüstist, mille andsid talle tema emaettevõtja, töötajad ja kuus finantsasutust ([203]). Kuigi SAIC Motor Corporation Limited on börsil noteeritud äriühing, koguti selle omakapitalisüsti jaoks raha Hiina väärtpaberite reguleerimisasutuse poolt heaks kiidetud väärtpaberite mitteavaliku pakkumise teel, milles said osaleda ainult emaettevõtja, töötajad ja valitud finantsasutused.

(600) Nagu öeldud põhjenduses 318, ei esitanud mitu SAICi kontserni kuuluvat äriühingut küsimustikule vastuseid. Üks kontserni kuuluvatest äriühingutest, mis koostööd ei teinud, on Shanghai Automotive Industry Group ehk äriühingu SAIC Motor Corporation Limited emaettevõtja. Samuti ei esitanud Hiina valitsus vajalikku teavet finantsasutuste kohta, nagu eespool kirjeldatud. Seetõttu pidi komisjon kõnealuse tehingu hindamisel tuginema kättesaadavatele faktidele.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Mis puutub omakapitalisüstis osalenud finantsasutustesse, siis leidis komisjon juba punktis 3.5.1.8, et kõik riigile kuuluvad Hiina finantsasutused, mis andsid rahalisi vahendeid kolmele valimisse kaasatud koostööd tegevale eksportivate tootjate kontsernile, on avaliku sektori asutused alusmääruse artikli 2 punkti b mõistes, mida tõlgendatakse koostoimes artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga i.

(602) Lisaks tegi komisjon sama teabe põhjal kindlaks, et isegi kui riigile kuuluvaid finantsasutusi ei saaks käsitada avaliku sektori asutustena, käsitataks neid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv mõistes siiski asutustena, kellele Hiina valitsus on teinud ülesandeks täita tavaliselt valitsuse täidetavaid ülesandeid, ning seda samadel põhjustel, nagu mainitud punktis 3.5.1.9.

(603) Lisaks eelmistes punktides esitatud tõenditele tuleb tähele panna ka seda, et oma suunavates arvamustes rohelise finantssüsteemi loomise kohta seab Hiina valitsus eesmärgiks „aktiivselt toetada kvalifitseeritud keskkonnasäästlikke ettevõtjaid esmaste avalike pakkumiste ja järelpakkumiste abil rahastuse saamisel ning aidata nimekirja kantud keskkonnasäästlikel ettevõtjatel õigusliku korra kohaselt järelpakkumistel lisaaktsiaid emiteerida“ ([204]). Teine punkt vastab täpselt kõnealusele olukorrale.

(604) Äriühingu Shanghai Automotive Industry Group puhul sai komisjon äriühingu SAIC Motor Corporation Limited esitatud teabe kohaselt määrata kindlaks, et eelnimetatud äriühing kuulub täielikult riigivarade järelevalve- ja halduskomisjonile (SASAC). Paraku ei leidnud komisjon selle äriühingu kohta avalikult kättesaadavaid finantsaruandeid ega muud sisulist avalikku teavet. Samuti ei suutnud komisjon tuvastada emaettevõtja poolt SAICi kontserni muudesse äriühingutesse tehtud investeeringuid. Lisaks, kuigi äriühingutel Shanghai Automotive Industry Group ja SAIC Motor Corporation Limited on erinevad äriregistri numbrid, andsid kõik avalikult kättesaadavates allikates emaettevõtja kohta tehtud päringud süstemaatiliselt tulemuseks selle ainsa tütarettevõtja ehk SAIC Motor Corporation Limited. Lõpetuseks märkis komisjon, et mitu äriühingu SAIC Motor Corporation Limited juhatuse liiget täitsid äriühingu Shanghai Automotive Industry Group juhatuses samasuguseid ülesandeid. Muu teabe puudumise tõttu on seega põhjendatud eeldus, et Shanghai Automotive Industry Group on tegelikult mittetegutsev varifirma. Kuna ei leitud tõendeid mingist selle äriühingu tegevusest, mis vajaks olulist rahastust, ja kuna äriühingu ainukese teadaoleva investeeringu saaja oli SAIC Motor Corporation Limited, saab rahavoog liikuda ainult tema täielikult omanikult ehk riigivarade järelevalve- ja halduskomisjonilt nimekirja kantud äriühingule SAIC Motor Corporation Limited. Seega tuleks seda tehingut lugeda võrdväärseks Hiina valitsuse tehtud otsese rahasüstiga äriühingusse SAIC Motor Corporation Limited.

(2) *Kasu*

(605) Komisjon analüüsis, kas Hiina valitsuselt riigivarade järelevalve- ja halduskomisjoni ja mitme finantsasutuse kaudu saadud rahaline toetus andis SAICile kasu. Kuna SAIC ja Hiina valitsus koostööd ei teinud, pidi komisjon tuginema oma järeldustes taas kättesaadavatele faktidele kooskõlas alusmääruse artikliga 28.

(606) Eespool esitatud tõendid näitavad, et riigivarade järelevalve- ja halduskomisjonil ning finantsasutustel on volitused ja eesmärk viia ellu valitsuse poliitikat ja kavasid, sealhulgas pakkudes rahalist toetust ja rahastust soodustatud sektoritele, mille hulka kuulub ka akutoitega elektriautode sektor.

(607) Esitatud tõendite põhjal ja kooskõlas alusmääruse artikliga 28 jõudis komisjon järeldusele, et riigivarade järelevalve- ja halduskomisjoni ning finantsasutuste antud rahalise toetuse tulemusena sai SAICi kontsern kasu alusmääruse artikli 3 punkti 2 tähenduses, kuna ta ei pidanud sellist rahastust otsima muudest allikatest ja selle eest vastavat turu intressimäära maksma.

(3) *Konkreetsus*

(608) Seoses konkreetsusega, nagu mainitud põhjenduses 210, peavad finantsasutused andma soodustatud tootmisharudele kooskõlas otsusega nr 40 krediiditoetust.

([204]) Suunavad arvamused rohelise finantssüsteemi loomise kohta, avaldanud Hiina väärtpaberite reguleerimisasutus, nr 228, 2016.

(609) Komisjon leidis, et selline omakapitalisüst on veel üks soodustingimustel finantstoetuse liik, mida antakse soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor. Nagu märgitud eespool punktis 3.1, on akutoitega elektrisõidukite sektor üks soodustatud ja strateegilistest tootmisharudest, millel on seega õigus saada kõikvõimalikku finantstoetust. Omakapitalisüstid kui rahastamise vorm on osa soodustingimustel finantstoetusest, mida antakse soodustatud tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor ([205]).

(4) *Subsiidiumisumma arvutamine*

(610) Kuna SAICi kontsern ei esitanud selle omakapitalisüsti kohta andmeid, pidi komisjon alusmääruse artikli 28 kohaldamisel kasutama kättesaadavaid fakte, et määrata kindlaks riigivarade järelevalve- ja halduskomisjoni ning mitmesuguste finantsasutuste omakapitalisüsti kujul antud rahalise toetusega saadud subsiidiumi summa. Kuna koostööd ei tehtud, ei saanud komisjon seda kapitali suurendamist konkreetsete varadega siduda ega vähendada omakapitalisüsti väärtust kooskõlas vastavate varade väärtuse aja jooksul vähenemisega. Seetõttu luges komisjon sellise omakapitalisüsti laenuga samaväärseks. Tegelikult oleks äriühing ilma sellise kapitali suurendamiseta pidanud finantsturult samaväärses summas rahastust leidma. Seetõttu kasutati kasu arvutamiseks punktis 3.5.2.3 kirjeldatud meetodid.

3.5.4. *Võlakirjad*

(611) Kõik valimisse kaasatud kontsernid said kasu võlakirjade kujul soodusrahastamisest.

3.5.4.1. Õiguslik alus / reguleeriv raamistik

— Hiina Rahvavabariigi väärtpaberiseadus (2014. aasta versioon) (edaspidi „väärtpaberiseadus“) ([206]);

— äriühingu võlakirjade emiteerimise ja nendega kauplemise haldusmeetmed, Hiina väärtpaberite reguleerimisasutuse korraldus nr 113, 15. jaanuar 2015;

— äriühingu võlakirjade haldamise määrus, välja andnud riiginõukogu 18. jaanuaril 2011;

— mittefinantsettevõtete laenupõhise rahastamise instrumentide haldamise meetmed pankadevahelisel võlakirjaturul, välja andnud Hiina Rahvavabariigi Pank, Hiina Rahvavabariigi Panga korraldus [2008] nr 12, 9. aprill 2008;

— suunavad arvamused rohelise finantssüsteemi loomise kohta, avaldanud Hiina väärtpaberite reguleerimisasutus, nr 228 [2016];

— teade rohevõlakirjade jaoks heaks kiidetud projektide kataloogi (2021. aasta versiooni) avaldamise kohta, avaldanud Hiina Rahvavabariigi Pank, riiklik arengu- ja reformikomisjon ning Hiina väärtpaberite reguleerimisasutus, nr 96 [2021], jõustus 1. juulil 2021;

— panganduse valdkonna finantsasutuste rohelise finantshindamise kava, avaldanud Hiina Rahvavabariigi Pank, jõustus 1. juulil 2021;

— rahapoliitiline vahend süsinikuheite vähendamise projektide toetamiseks, avaldanud Hiina Rahvavabariigi Pank, 8. november 2021;

— suunised finantsasutustele keskkonnateabe avaldamise kohta, avaldanud Hiina Rahvavabariigi Pank, 22. juuli 2021;

— keskkonnaalase õigluse rahastamise vahend, avaldanud Hiina Rahvavabariigi Pank, 22. juuli 2021;

— selgitused süsinikuneutraalsete võlakirjadega seotud mehhanismi kohta, avaldanud NAFMII, 18. märts 2022;

— mittefinantsettevõtete ärisuunised rohelise võlapõhise rahastamisvahendi kohta, avaldanud NAFMII;

([205]) Vt tõendusmaterjali piisavust käsitlev märgukiri, punkt 3.3.3: riigi rahastatud või muul viisil valitsuse soodustatud omakapitaliinvesteeringud.

([206]) Viimati muudetud 28. detsembril 2019 presidendi dekreediga nr 37, mis jõustus 1. märtsil 2020.

— suunised rohevõlakirjade emiteerimise kohta, avaldanud riiklik arengu- ja reformikomisjon.

(612) Õigusraamistiku kohaselt ei saa Hiinas võlakirju vabalt emiteerida ega nendega vabalt kaubelda. Iga võlakirja emiteerimise peavad heaks kiitma mitmesugused valitsusasutused, nagu Hiina Rahvavabariigi Pank, riiklik arengu- ja reformikomisjon või Hiina väärtpaberite reguleerimisasutus, olenevalt võlakirja ja emitendi liigist. Lisaks on äriühingu võlakirjade haldamise eeskirjade kohaselt kehtestatud iga-aastased kvoodid äriühingu võlakirjade emiteerimiseks.

(613) Peale selle peaks äriühingu võlakirjade avalik pakkumine vastama uurimisperioodil kehtinud väärtpaberiseaduse artikli 16 kohaselt järgmistele nõuetele: „tulu kasutuseesmärk peab olema vastavuses riigi tööstuspoliitikaga […]“ ja „äriühingu võlakirjade avalikust pakkumisest saadud tulu tuleb kasutada ainult heakskiidetud eesmärgil (eesmärkidel)“. Äriühingu võlakirjade haldamise eeskirjade artiklis 12 on rõhutatud, et kogutud rahaliste vahendite eesmärk peab olema vastavuses riigi tööstuspoliitikaga. Võlakirjade emiteerimine sellistel tingimustel on suunatud soodustatud tootmisharule, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor, ning see on kooskõlas finantsasutuste tegevusega, mille eesmärk on neid tootmisharusid toetada ([207]).

(614) Vastavalt väärtpaberiseaduse artikli 16 lõikele 5 „ei tohi äriühingu võlakirjade kupongimäär ületada riiginõukogu poolt kehtestatud kupongimäära“. Peale selle on äriühingu võlakirjade haldamise eeskirjade artiklis 18 täiendavalt märgitud, et „äriühingu võlakirjade eest pakutav intressimäär ei või olla kõrgem kui 40 % kehtivast intressimäärast, mida pangad maksavad üksikisikutele sama tähtajaga tähtajaliste hoiuste eest“.

(615) Ühtlasi sätestatakse äriühingu võlakirjade emiteerimise ja nendega kauplemise haldusmeetmete artiklis 18, et ainult teatavaid võlakirju, mis vastavad rangetele kvaliteedikriteeriumidele nagu krediidireiting AAA, võib avalikult emiteerida avalik-õiguslikele investoritele või avalikult emiteerida kvalifitseeritud investoritele ainult emitendi kaalutlusõiguse alusel. Äriühingu võlakirju, mis ei vasta nendele standarditele, võib avalikult emiteerida ainult kutselistele investoritele. Sellest järeldub, et enamik äriühingu võlakirju emiteeritakse kutselistele investoritele, kelle on heaks kiitnud CSRC ja kes on Hiina institutsionaalsed investorid.

(616) Lisaks tavapäraselt tuntud võlakirjadele leiti ka niinimetatud rohelisi võlainstrumente, mis olid seotud ainult selle uurimisega. Rohevõlakirjade jaoks heaks kiidetud projektide kataloogi käsitleva teate kohaselt „on rohevõlakirjad turukõlblikud väärtpaberid, milles kasutatakse kogutud raha konkreetselt kindlaks määratud tingimustele vastavate keskkonnasäästlike tootmisharude, projektide või majandustegevuse toetamiseks ning mida emiteeritakse õigusliku korra kohaselt […], sealhulgas rohelised finantsvõlakirjad, äriühingu võlakirjad, ettevõtlusvõlakirjad, võlgade rahastamise vahendid ja varaga tagatud väärtpaberid.“ Neid võlainstrumente saavad seega emiteerida ainult äriühingud, kes tegelevad keskkonnasäästlike tööstustegevuste kataloogis loetletud teatavat liiki tööstustegevusega. Üks selline tegevus on uue energiaallikaga sõidukite ning nende oluliste osade tootmine ja müük.

(617) Rohelised võlainstrumendid aitavad äriühingutel koguda rahastust soodustingimustel. Hiina Rahvavabariigi Panga panganduse valdkonna finantsasutuste rohelise finantshindamise kava kohaselt peavad Hiina pangad selliseid rohelisi võlainstrumente märkima, et saavutada oma finantsvarade baasis konkreetne tase, mis aitab saada pangandust reguleerivalt asutuselt tulemuslikkuse kohta positiivse hinnangu. Lisaks peavad finantsasutused Hiina Rahvavabariigi Panga dokumendi „Rahapoliitiline vahend süsinikuheite vähendamise projektide toetamiseks“ kohaselt pakkuma riigi laenu põhimääraga sarnasel tasemel soodusintressimääraga rahastust, et toetada eespool nimetatud kataloogi kantud keskkonnasäästlikku tööstustegevust. Vastutasuks pakub Hiina Rahvavabariigi Pank rohelist rahastust andnud pankadele soodusmääraga refinantseerimist ([208]).

(618) Kuigi sellise rahastuse alternatiivse allika õiguslik ja regulatiivne raamistik olid selgelt kindlaks määratud, keeldus Hiina valitsus sel teemal teavet andmast. Järeldused põhinesid seega alusmääruse artikli 28 alusel kättesaadavatel faktidel.

([207]) Vt kiudoptiliste kaablite juhtum, põhjendused 400 ja 401.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) Akutoitega elektrisõidukite tootjad kasutasid kaht liiki rohelisi võlainstrumente, s.o rohevõlakirju ja varaga tagatud roheväärtpabereid. Varaga tagatud väärtpaberid on põhimõtteliselt rohevõlakirjad, mida katab tagatisena vara. Nende raames tehakse üksikisikutele ja liisinguettevõtetele antud autolaenudest tagatis võlakirjaturul emiteeritud varaga tagatud võlainstrumendi jaoks, millele kohaldatakse konkreetset intressimäära. See süsteem võimaldab akutoitega elektrisõidukite tootjatel asendada autolaenude keskmise pikkusega tähtajaga laenujäägi kohe kättesaadava likviidsusega, mis võimaldab neil oma laenuäri väga soodsatel tingimustel eelrahastada, kuna varaga tagatud väärtpaberite eest makstavad intressimäärad on palju väiksemad kui nende klientidelt autolaenude eest nõutavad intressimäärad.

(620) Lisaks on akutoitega elektrisõidukite tootmisharul, mis on tööstussektori struktuurimuudatuste suuniskataloogi kohaselt soodustatud tootmisharu, õigus saada otsuse nr 40 alusel finantsasutustelt krediiditoetust. See, et valimisse kaasatud äriühingute emiteeritud võlakirjadel on madal intressimäär, s.o laenu põhimäärast väiksemad või sellega sarnased intressimäärad, näitab selgelt, et finantsasutused, kes on peamised nendesse võlakirjadesse investeerijad, on kohustatud andma nendele äriühingutele „krediiditoetust“ ja võtma investeerimis- või finantseerimisotsuse tegemisel arvesse muid kui ärikaalutlusi, näiteks valitsuse poliitikaeesmärke. Loomulikult on turutingimustes tegutsev investor investeeringutasuvuse suhtes tundlikum ega investeeriks tõenäoliselt väga madala intressimääraga äriühingu võlakirjadesse. See on nii eelkõige finantsasutuste puhul, sest nendelt võlakirjadelt saadava tulu määr on madalam kui see, mille alusel nad saaksid ise teistelt finantsasutustelt rahastust. Ühtlasi näitavad järeldused, milleni komisjon jõudis eespool punktis 3.5.2.3 kolme eksportivate tootjate kontserni finantsolukorra osas seoses nende likviidsus- ja maksevõimeprofiilidega, et turutingimustes tegutsevad investorid ei investeeriks madala investeeringutasuvusega rahastamisvahenditesse, nagu nende äriühingute võlakirjad, kui emitenti iseloomustab suur likviidsus- ja maksevõime risk. Seetõttu teeksid komisjoni arvates sellise investeeringu ainult investorid, kellel on erinevalt investeeringutasuvusest muud stiimulid, näiteks juriidilise kohustuse täitmine andmaks soodustatud tootmisharude äriühingutele rahalisi vahendeid.

3.5.4.2. Finantsasutused kui avaliku sektori asutused

(621) Bloombergi koostatud Hiina võlakirjaturu 2022. aasta ülevaate kohaselt moodustavad pankadevahelisel võlakirjaturul noteeritud võlakirjad 88 % võlakirjade kogu kauplemismahust ([209]). Sama uuringu kohaselt on enamik investoreid institutsionaalsed investorid, sealhulgas finantsasutused. Kommertspangad moodustavad 57 % investoritest ja arengupangad 3 % ([210]). Seepärast on võlakirju ostvad investorid peamiselt Hiina pangad, sealhulgas riigile kuuluvad pangad.

(622) Eespool esitatu põhjal leidis komisjon, et on olemas kinnitavad tõendid, mille kohaselt valdav hulk investoreid, kes investeerisid valimisse kaasatud äriühingute emiteeritud vahetusvõlakirjadesse, on finantsasutused, kellel on juriidiline kohustus anda akutoitega elektrisõidukite tootjatele krediiditoetust.

(623) Nagu kirjeldatud põhjenduses 612, nõutakse väärtpaberiseaduse artiklis 16 ja äriühingu võlakirjade haldamise eeskirjade artiklis 12, et äriühingu võlakirjade avalik pakkumine peab olema kooskõlas riigi tööstuspoliitikaga. Seetõttu saab võlakirju emiteerida üksnes eesmärkidel, mis on kooskõlas Hiina valitsuse plaanimissüsteemi eesmärkidega seoses soodustatud tootmisharudega, nagu on selgitatud põhjenduses 619. Institutsionaalsed investorid, kes on põhjenduse 620 kohaselt enamjaolt kommertspangad ja arengupangad, peavad järgima poliitikasuundi, mis on kehtestatud otsuses nr 40, mida tõlgendatakse koostoimes tööstussektori struktuurimuudatuste suuniskataloogiga ja millega nähakse ette teatud projektide erikohtlemine teatud soodustatud tootmisharudes, näiteks akutoitega elektrisõidukite tootmisharus. Kõigi valimisse kaasatud kontsernide sooduskohtlemise tulemusena otsustati investeerida võlakirjadesse, mis olid emiteeritud intressimääraga, milles ei kajastu turupõhised kriteeriumid.

(624) Nagu eespool punktis 3.5.1.1 lisaks kirjeldatud, iseloomustab finantsasutusi kindel riigi esindatus ning Hiina valitsusel on võimalus neile sisulist mõju avaldada. Üldine õigusraamistik, mille alusel asjaomased finantsasutused tegutsevad, kehtib ka võlakirjade suhtes. Lisaks on rohevõlakirjade jaoks olemas täiendav üksikasjalik õigusraamistik.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, lk 15.
([210]) Samas, lk 33.

(625) Komisjon järeldas punktis 3.5.1.1, et riigile kuuluvad Hiina finantsasutused on alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti i tähenduses (koostoimes artikli 2 lõikega b) avaliku sektori asutused ning et igal juhul on Hiina valitsus neid volitanud või suunanud täitma tavapäraselt valitsuse täidetavaid ülesandeid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses. Komisjon järeldas eespool punktis 3.5.1.9, et eraõiguslikud finantsasutused on samuti valitsuse volitatud või suunatud asutused.

(626) Komisjon taotles ka konkreetseid tõendeid sisulise kontrolli kohta konkreetsete võlakirjade emissioonide alusel. Seega uuris ta üldist õiguslikku keskkonda, nagu seda on kirjeldatud põhjendustes 611–619, koos uurimise konkreetsete järeldustega.

(627) Komisjon leidis, et võlakirju emiteeriti intressimääraga, mis on allpool eeldatavat taset, arvestades äriühingute finants- ja krediidiriski olukorda, sealhulgas allpool riikliku pankadevahelise maksete rahastamise keskuse avaldatud riskivaba viitemäära, nagu on viidatud põhjenduses 632.

(628) Praktikas mõjutab võlakirjade intressimäärasid sarnaselt laenudega äriühingu krediidireiting. Komisjon järeldas aga põhjenduses 481, et kohalik krediidireitinguturg moonutatud ja krediidireitingud ei ole usaldusväärsed.

(629) Eespool esitatud kaalutlusi silmas pidades järeldas komisjon, et Hiina finantsasutused järgisid otsuses nr 40 ja rohevõlakirjadega seotud asjakohastes suunistes kehtestatud poliitikajuhiseid, pakkudes soodusrahastamist soodustatud tootmisharusse kuuluvatele äriühingutele, ning tegutsesid seega kui avaliku sektori asutused alusmääruse artikli 2 punkti b tähenduses või kui asutused, keda valitsus volitab või suunab alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses.

(630) Korraldades selliste võlakirjade emiteerimist, mille intressimäär oli emitendi tegelikule riskiprofiilile vastavast turuintressimäärast madalam, nagu määratud punktis 3.5.2.3, ja nõustudes sellistesse võlakirjadesse investeerima, andsid finantsasutused valimisse kaasatud tootjatele kasu.

3.5.4.3. Konkreetsus

(631) Komisjon leidis, et võlakirjade kaudu soodusrahastamine on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetne, sest võlakirju ei saa emiteerida ilma valitsusasutuste heakskiiduta ning väärtpaberiseaduses sätestatakse, et võlakirjade emiteerimine peab vastama riigi tööstuspoliitikale. Nagu juba mainitud põhjendustes 439 ja 619, peetakse akutoitega elektrisõidukite tootmisharu tööstussektori struktuurimuudatuste suuniskataloogi kohaselt soodustatud tootmisharuks.

(632) Lisaks, mis puutub konkreetselt rohevõlakirjadesse, siis saavad neid emiteerida ainult äriühingud, kes tegelevad keskkonnasäästlike tööstustegevuste kataloogis loetletud teatavat liiki tööstustegevusega.

3.5.4.4. Subsiidiumisumma arvutamine

(633) Kuna võlakirjad on põhimõtteliselt sarnaselt laenudega sisuliselt üks võlainstrumentide liik ja kuna laenude arvutusmeetod juba põhineb võlakirjakorvil, otsustas komisjon kasutada punktis 3.5.2.3 kirjeldatud laenude arvutusmeetodit. See tähendab, et sama kestusega USA AA-reitinguga äriühingu võlakirjade ja USA B-reitinguga äriühingu võlakirjade suhtelist hinnaerinevust kohaldatakse Hiina Rahvavabariigi Panga avaldatud laenu põhimäära suhtes, et teha kindlaks võlakirjade turupõhine intressimäär, mida võrreldakse seejärel kasu kindlaksmääramiseks tegeliku intressimääraga, mida äriühing maksab.

(634) Nagu märgitud põhjenduses 378, leiti vähemalt ühe Geely kontserni äriühingu puhul, et ta oli emiteerinud uurimisperioodil kehtivaid varaga tagatud väärtpabereid, mille kohta ei olnud kontsern teavet esitanud. Selle äriühingu puhul tugineti subsiidiumisummat arvutades avalikult kättesaadavale teabele, täpsemalt börsil investoritele avaldatud teabele ja teise koostööd tegema valimisse kaasatud kontserni puhul tuvastatud kasule.

(635) Nagu toodi esile põhjenduses 329, ei esitanud mitu SAICi kontserni kuuluvat seotud äriühingut küsimustikule vastuseid. Seda tegid nii eelkõige mitu kontserni kuuluvat äriühingut, kes tegutsevad finantsvaldkonnas. Nende puhul kasutati subsiidiumisumma arvutamiseks võlakirjade summade, algus- ja lõppkuupäevade ja intressimääradega seotud teavet, mida saadi kas avalikult kättesaadavatest finantsaruannetest või börsil investoritele avaldatud teabest.

3.5.4.5. Järeldus soodusrahastamise kohta: muud rahastamisliigid

(636) Komisjon tegi kindlaks, et kõik valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernid said kasu krediidiliinide, pangaaktseptide ja võlakirjade vormis soodusrahastamisest. Komisjon leidis, et seda soodusrahastamist tuleks käsitada tasakaalustatava subsiidiumina, sest esinevad nii rahaline toetus, eksportivate tootjate kasu kui ka konkreetsus.

(637) Valimisse kaasatud äriühingute kontsernide puhul oli eelkirjeldatud soodusrahastamisega seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär uurimisperioodil järgmine.

Soodusrahastamine: muud rahastamisliigid

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	3,60 %
Geely kontsern	3,30 %
SAICi kontsern	8,27 %

3.6. **Toetuskavad**

(638) Komisjon leidis, et kõik kolm valimisse kaasatud äriühingute kontserni said kasu mitmesugustest toetuskavadest.

3.6.1. *Rahalised otsetoetused*

(639) Ainult üks valimisse kaasatud eksportivatest kontsernidest, nimelt BYD kontsern, esitas uurimisperioodil saadud toetustega seotud teavet. Teised kaks valimisse kaasatud eksportivat kontserni ei esitanud saadud toetuste õiguslikku alust ja seetõttu tugineti nendele eksportivatele kontsernidele antud rahaliste otsetoetustega seotud subsiidiumisumma arvutamisel kättesaadavatele faktidele kooskõlas alusmääruse artikliga 28.

(640) BYD kontserni saadud toetused olid seotud tehnoloogia, innovatsiooni ja arendustegevusega, põhivarade ostmisega, tootmisharu toetamise ja edendamisega, tööjõu eest makstud summade, maksude ja mitmesuguste muude eesmärkidega.

(a) Õiguslik alus

(641) BYD kontsernile andsid toetusi riigi, provintsi, linna või piirkonna valitsusasutused ja need paistsid olevat kontserni suhtes või geograafilise asukoha või tootmisharu liigi poolest konkreetsed. Üksikasju konkreetse seaduse kohta, mille alusel neid toetusi jagati – kui neil üldse õiguslikku alust oli –, ei avalikustatud. Komisjonile esitati siiski kõigi toetuste puhul koopia valitsusasutuse väljastatud dokumendist (millele on viidatud kui teatisele), mis toetuse andmisega kaasnes.

(b) Leiud

(642) Arvestades suurt hulka toetusi, mille komisjon BYD kontserni raamatupidamisaruannetest tuvastas, esitatakse käesolevas määruses üksnes kokkuvõte peamistest järeldustest. Tõendid arvukate toetuste olemasolu ja asjaolu kohta, et neid on antud Hiina valitsuse eri tasanditel, esitati BYD kontsernile tema konkreetses avalikustamisdokumendis.

(643) Teise kahe valimisse kaasatud eksportiva kontserni puhul leidis komisjon, et nad olid oma vastustes küsimustikule esitanud ainult saadud toetuste kogusumma, milles eristati tuluga seotud toetusi ja varaga seotud toetusi, ning nad ei olnud nõus esitama üksikasjalikumaid andmeid ja saadud toetuste õiguslikku alust.

(644) Komisjon leidis, et nende instrumentide hulgas, mille kaudu Hiina valitsus akutoitega elektrisõidukite sektori arengut suunab, on tõepoolest ka otsesed riigi antavad subsiidiumid. Neid subsiidiume kinnitasid valimisse kaasatud eksportivate tootjate avalikult kättesaadavad aastaaruanded ja kohapealsed kontrollkäigud ning eksportivate tootjate raamatupidamisaruannetes olid need märgitud muuks või ettemakstud tuluks.

(c) Järeldus

(645) Nende toetuste puhul on tegemist subsiidiumidega alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti i ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, st Hiina valitsuse raha ülekandmisega valimisse kaasatud äriühingute kontsernidele antavate toetustena, ning seega kaasnes nendega kasu.

(646) Enamikku neist rahalistest vahenditest kajastati valimisse kaasatud eksportivate kontsernide raamatupidamisarvestuses valitsuse antud subsiidiumidena. Komisjon on BYD kontserni antud üksikasjalikku teavet nende toetuste kohta pidanud otseseks tõendiks subsiidiumi kohta, mille kaudu saadi kasu.

(647) Komisjon hindas kõiki BYD kontserni saadud toetusi ja leidis, et mitte kõik neist ei olnud seotud konkreetselt akutoitega elektrisõidukite tootmisega. Tehnoloogia, innovatsiooni ja arendustegevusega, põhivarade ostmisega, tootmisharu toetamise ja edendamisega seotud toetuste puhul leiti, et need on konkreetsed alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a ja artikli 4 lõike 3 tähenduses, sest BYD kontserni esitatud dokumentide kohaselt tunduvad need olevat kättesaadavad ainult teatavatele äriühingutele, teatavatele tootmisharudele, nagu akutoitega elektrisõidukite sektor, või konkreetsetele projektidele konkreetsetes piirkondades.

(648) Kõnealused toetused ei vastanud alusmääruse artikli 4 lõike 2 punktis b sätestatud mittekonkreetsuse tingimustele, sest subsiidiumi saamise tingimused ja ettevõtete valimise tegelikud kriteeriumid ei ole läbipaistvad, objektiivsed ega kehti automaatselt.

(649) Kuna teised kaks valimisse kaasatud eksportivat kontserni ei esitanud saadud toetuste kohta üksikasjalikku teavet, tegi komisjon oma tähelepanekud alusmääruse artikli 28 kohaselt ja järeldas, et kõik nende kontsernide saadud toetused olid konkreetsed ja seotud asjaomase toote tootmisega.

(d) Subsiidiumisumma arvutamine

(650) Toetust arvutati uurimisperioodil saadud või sellele perioodile eraldatud summana, kusjuures enne uurimisperioodi saadud toetuse summa amortiseeriti sellega seotud põhivara kasuliku eluea jooksul.

(651) Valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul olid kõikide toetustega seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäärad uurimisperioodil järgmised.

Toetused

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	0,61 %
Geely kontsern	2,31 %
SAICi kontsern	8,56 %

3.6.2. *Uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitlev rahaliste toetuste poliitika*

(652) Uurimise tulemusena leiti, et Hiina valitsus kandis nii kesksel kui ka madalamal tasandil raha akutoitega elektrisõidukite tootjatele, tehes selleks väljamakseid iga Hiinas müüdud akutoitega elektrisõiduki kohta, mis tõi akutoitega elektrisõidukite tootjatele otsest kasu. See kujutab endast otseseid rahaülekandeid akutoitega elektrisõidukite tootjatele nende Hiinas toimunud müügi põhjal.

(653) Kava kohaldatakse riigisiseselt müüdud uue energiaallikaga sõidukitele, sh akutoitega elektrisõidukitele. Raha väljamaksete summa määratakse keskvalitsuse tasandil ning sõltub perioodist, millal müük toimus, ja uue energiaallikaga sõiduki liigist (nt akutoitega elektrisõiduk või pistikühendusega hübriidsõiduk).

(654) Programm piirdub Hiina valitsuse avaldatud kataloogis loetletud uue energiaallikaga sõidukitega. Väljamaksete saamiseks peavad akutoitega elektrisõidukite tootjad igal aastal esitama põhjaliku aruandluse likviidsuse kohta koos teabega nende eelmise aasta müügi kohta. Selle hulka kuuluvad müügiarved, toodete tehnilised spetsifikatsioonid ning sõidukite registreerimisandmed. Pärast andmete esitamist kontrollivad neid valitsuse erinevate tasandite asjakohased ametiasutused. Pärast seda kantakse raha üle tootjatele.

(a) Õiguslik alus

(655) Programmi õiguslik alus on teade uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste 2016.–2020. aasta poliitika kohta ([2015], nr 134), mida muudeti rahandusministeeriumi teatega uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohandamise kohta ([2016], nr 958), mida omakorda muudeti teatega uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtu parandamiseks mõeldud rahaliste toetuste poliitika kohta ([2020], nr 86) ning teatega 2022. aasta uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta ([2021], nr 466).

(b) Uurimise järeldused

Hiina valitsuse kavatsus otse toetada omamaist akutoitega elektrisõidukite tootmisharu

(656) Kuigi Hiina valitsus ja teised osalejad väitsid, et see toetus oli mõeldud tarbijatele kasu tooma, näitas uurimine, et programmi eesmärk oli suurendada omamaiste tootjate müüki, tehes selleks väljamakseid riigi vahenditest. Programm on mõeldud edendama uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengut ning see on suunatud konkreetselt uute elektrisõidukite tootjatele (mitte tarbijatele).

(657) Subsiidiumikava peamine eesmärk oli soodustada uue energiaallikaga sõidukite, sealhulgas akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kiirendatud arendamist. Täpsemalt on teates 2016.–2020. aasta uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta öeldud, et: „Selleks, et tagada poliitika järjepidevus ja edendada uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu kiirendatud arengut, jätkavad rahandusministeerium, teadus- ja tehnoloogiaministeerium, tööstus- ja infotehnoloogiaministeerium ning riiklik arengu- ja reformikomisjon (edaspidi „kolm ministeeriumi ja komisjon“) 2016.–2020. aastal uue energiaallikaga sõidukite edendamiseks ja kasutuselevõtuks toetuste poliitika rakendamist kooskõlas riiginõukogu peabüroo suunavate arvamustega uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtu kiirendamise kohta“ (Guobanfa [2014], nr 35). Hilisemad muudatused sisaldavad sarnast sõnastust ([211]).

(658) Rahaliste toetuste poliitika keskmes on uue energiaallikaga sõidukite tootjad, mitte tarbijad. Programm on suunatud uue energiaallikaga sõidukite tootjatele, just nemad peavad väljamaksete saamiseks nõudeid täitma ning nad peavad esitama teavet oma tootmis- ja müügiprotsessi kohta. See hõlmab eelmise aasta rahastuse arvutamise aruandeid ning üksikasju toodete müügi ja tegevuse kohta, sh müügiarveid, toote tehnilisi näitajaid ja toote registreerimisteavet. Lisaks julgustati neid töötama välja järelevalve- ja kontrolliplatvorme selle teabe esitamiseks.

(659) Samuti kohaldati pettusjuhtumite puhul karistusmehhanismi otse uue energiaallikaga sõidukite tootjatele (ja kohalikele omavalitsustele) ning õigusraamistikus on ette nähtud, et meetmeid tuleb võtta konkreetseid nende tootjate suhtes, kes saavad toetust ebaseaduslikult.

([211]) Rahandusministeeriumi teade uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohandamise kohta (Caijian [2016], nr 958); teade uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtu parandamiseks mõeldud rahaliste toetuste poliitika kohta (Caijian [2020], nr 86); teade 2022. aasta uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta (Caijian [2021], nr 466).

(660) Lõpetuseks olid programmi 31. detsembril 2022 katkestamise peamised põhjused seotud Hiina uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arenguga. Nagu Hiina valitsus tunnistas, ([212]) otsustas ta programmi katkestada siis, kui ta leidis, et Hiina uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu oli saavutanud sobiva arengutaseme ja mastaabi.

(661) Lisaks näitab asjaolu, et programm piirdus Hiinas toodetud uue energiaallikaga sõidukitega, et programmi eesmärk oli arendada akutoitega elektrisõidukite tootmist, mitte tarbimist. Komisjon leidis tõepoolest, et kavast ei saanud kasu ükski imporditud sõiduk. Hiina valitsuselt paluti konkreetselt teavet selle kohta, mil määral imporditud akutoitega elektrisõidukid kavast selle kehtimise ajal kasu said. Hiina valitsus väitis, et imporditud akutoitega elektrisõidukid olid selle programmi jaoks kõlblikud, kuid tunnistas, et importivad äriühingud või välismaised tootjad ei olnud seda subsiidiumi kunagi saanud. Tegelikult ei suutnud Hiina valitsus tõestada, et on olemas menetlus, millega välismaised tootjad või importijad saaksid rahaliste toetuste poliitika raames toetust taotleda või saada. Lisaks näitas kättesaadav teave, ([213]) et uue energiaallikaga sõidukid võisid saada subsiidiumi ainult siis, kui aku oli tootnud Hiina äriühing. Seetõttu järeldati, et sellest programmist on kasu saanud ainult Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad ning et see oli mõeldud ainult neile.

Programmi kestus, kohalike omavalitsuste osa ja väljatöötatud paralleelsed programmid

(662) Nagu selgitatud põhjenduses 641–659, ei ole pärast 31. detsembrit 2022 müüdud uue energiaallikaga sõidukid enam rahaliste toetuste poliitika jaoks kõlblikud. Siiski näitas uurimine, et akutoitega elektrisõidukite tootjad said sellest subsiidiumikavast uurimisperioodil jätkuvalt kasu ning saavad selle kava raames saadud rahastusest kasu ka pikka aega pärast uurimisperioodi lõppu.

(663) Näiteks kõigi 2020. aastal müüdud ja registreeritud kõlblike akutoitega elektrisõidukite eest kanti raha alles 2023. aasta lõpus. Samuti näitas uurimine, et uurimisperioodi ajal kanti valimisse kaasatud eksportivatele tootjatele raha 2018. aastal müüdud autode eest. Seetõttu järeldas komisjon, et akutoitega elektrisõidukite tootjad saavad selle kava kohastest otsestest rahaülekannetest kasu ka uurimisperioodile järgnevatel aastatel.

(664) Lisaks näitas uurimine, et kohalikud omavalitsused, kes tegutsesid Hiina valitsuse otseste või kaudsete suuniste järgi, on loonud hulgaliselt samalaadseid programme, millest mõned on riikliku kavaga väga sarnased. Nende kohalike algatuste ühine eesmärk on luua stiimuleid akutoitega elektrisõidukite tootmiseks, mis toob kaasa Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjate jätkuva toetamise.

(c) Kasu

(665) Uurimisperioodi ajal said akutoitega elektrisõidukite tootjad kasu Hiina valitsuselt nende teatatud müügi põhjal määratud otsestest raha väljamaksetest.

(666) Valimisse kaasatud tootjad ja Hiina valitsus väitsid, et subsiidium toob peamiselt kasu tarbijatele, mitte tootjatele, kuna väidetavalt annaksid tootjad saadud toetuse sõidukeid müües valitsuse nimel tarbijatele üle. Kui akutoitega elektrisõiduki tootja müüb uue energiaallikaga sõidukiga seotud toodet, määrab ta selle kava kohaselt määrab hinna koos tarbijaga. Väidetavalt saadakse tarbija makstav hind äriühingu määratud teoreetilisest alghinnast subsiidiumisumma lahutamise teel. Selline allahindlus peaks subsiidiumisummat katma. Selles mõttes peaks tarbija maksma soodushinda, mille eest saab äriühing hiljem valitsuselt hüvitist.

(667) Kuigi väidatavalt on eesmärk tarbijatele kasu tuua, on tegelikkus see, et Hiina valitsus tegi akutoitega elektrisõidukite tootjatele otseseid raha väljamakseid nende majandustegevuse ja teatatud varasemate müügitulemuste põhjal. See kujutab endast selget stiimulit akutoitega elektrisõidukite tootmiseks ja andis tootjatele käegakatsutava eelise.

([212]) Teates 2022. aasta uue energiaallikaga sõidukite edendamist ja kasutuselevõttu käsitleva rahaliste toetuste poliitika kohta (Cai Jian [2021] nr 466).

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

(668) Lisaks näitas uurimine, et toetuse andmine või puudumine ei olnud seoses tarbijatelt küsitud lõpphinnaga. Toetuse tühistamisel ei olnud tarbijatelt küsitud lõpphinnale mingit märgatavat mõju.

(669) On olemas tõendid sellest, et pärast seda, kui rahaliste toetuste poliitika programm ametlikult 2022. aasta detsembris lõppes, jäid kõigi kolme valimisse kaasatud äriühingu esinduslike mudelite hinnad tarbijate jaoks stabiilseks või isegi langesid. Kui kava eluea jooksul oleks 2022. aastal müüdud sõidukite hinda mõjutanud antava subsiidiumi summa, oleks 2023. aasta jaanuaris, kui sõidukid enam subsiidiumi saamise tingimustele ei vastanud, nende sõidukite hind pidanud sama summa võrra tõusma.

(670) Tegelikult läks asi vastupidi. Nende mudelite hinnad kas jäid samaks või langesid ülejäänud uurimisperioodi jooksul järk-järgult. Seega ei toonud 2022. aasta subsiidium tarbijatele madalamate hindade näol kasu. Selle asemel määrasid tootjad hinnad, mis võimaldasid neil saada kätte kogu subsiidiumi.

(671) Peale selle näitas uurimine, et Hiina valitsus ei võtnud mingeid meetmeid, millega tagada, et subsiidiumist saadav kasu antaks edasi tarbijatele, ja hinnakujundamine jäeti tootjate otsustada. Seega oli kava oma ülesehituse ja toimimise poolest mõeldud uue energiaallikaga sõidukite tootjatele kasu toomiseks.

(672) Kuna akutoitega elektrisõidukite müük ja valitsuse rahastuse väljamaksmine, mida tootjad ei suuda ette ennustada, ei ole ajaliselt kooskõlas, võib hüvitamise ajaga seotud ebakindlus kesta kuni neli aastat. Selle tulemusena tekib tootjate saadav täielik kasu alles siis, kui hüvitised saadakse lõpuks kätte.

(d) Konkreetsus

(673) Subsiidium on spetsiifiline, sest see puudutab ainult uue energiaallikaga sõidukite, sealhulgas akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Lisaks said akutoitega elektrisõidukite tootjate seas sellest kasu ainult Hiina tootjad ning see oli mõeldud ainult neile.

(e) Järeldus

(674) Komisjon leidis, et eespool kirjeldatud rahaliste toetuste poliitika on subsiidium alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti i tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega otsese raha ülekandmise vormis, millest asjaomane äriühing kasu saab.

(f) Subsiidiumisumma arvutamine

(675) Subsiidiumi anti Hiinas müüdud akutoitega elektrisõidukite hulga järgi. Uurimisperioodil saadud kasu on arvutatud selle järgi, kui palju valimisse kaasatud tootjad uurimisperioodil selle kava raames akutoitega elektrisõidukite eest said.

(676) Valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul oli selle kavaga seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär uurimisperioodil järgmine.

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	2,18 %
Geely kontsern	2,14 %
SAICi kontsern	2,28 %

3.7. **Valitsusepoolne kaupade ja teenustega varustamine piisavast väiksema tasu eest**

3.7.1. *Valitsuselt maakasutusõiguse saamine piisavast väiksema tasu eest*

(677) Enne seda, kui maa omandi- või kasutusõigust saab patentida või anda see äriühingule või eraisikust omanikule, on kogu Hiina RV maa kas riigi või valdadest või haldusüksustest koosneva ühistu omandis. Kõik linnapiirkondade maatükid kuuluvad riigile ja kõik maapiirkondade maatükid kuuluvad valdadele või haldusüksustele.

(678) Hiina RV põhiseaduse ja maaseaduse kohaselt on eraisikutel ja äriühingutel siiski õigus osta maakasutusõigus. Tööstusmaa puhul on rendiperiood tavaliselt 50 aastat, mida võib seejärel pikendada veel 50 aastaks.

(a) Õiguslik alus / reguleeriv raamistik

(679) Hiinas reguleerib maakasutusõigusi Hiina Rahvavabariigi maahaldusseadus ([214]). Peale selle on ka järgmised dokumendid õigusliku aluse osa:

(1) Hiina Rahvavabariigi asjaõigusseadus (Hiina Rahvavabariigi presidendi korraldus nr 62) ([215]);

(2) Hiina Rahvavabariigi maahaldusseadus (Hiina Rahvavabariigi presidendi korraldus nr 28) ([216]);

(3) Hiina Rahvavabariigi seadus, mis käsitleb linna kinnisvara haldamist (Hiina Rahvavabariigi presidendi korraldus nr 29) ([217]);

(4) Hiina Rahvavabariigi ajutised eeskirjad, mis käsitlevad linnapiirkondades asuva riigimaa kasutusõiguse andmist ja üleandmist (Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu dekreet nr 55) ([218]);

(5) Hiina Rahvavabariigi maahaldusseaduse rakendamise määrus (Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu 2014. aasta määrus nr 653) ([219]);

(6) riigile kuuluva ehitusmaa kasutusõiguse pakkumiskutse, enampakkumise ja hinnapakkumise kaudu andmist käsitlev säte (CSRC teatis nr 39) ([220]) ja

(7) riiginõukogu teatis maakontrolli tugevdamist käsitlevate asjakohaste küsimuste kohta (Guo Fa (2006) nr 31) ([221]).

(b) Uurimise järeldused

(680) Riigile kuuluva ehitusmaa kasutusõiguse pakkumiskutse, enampakkumise ja hinnapakkumise kaudu andmist käsitleva sätte artikli 10 kohaselt kehtestavad kohalikud ametiasutused maahinnad vastavalt linnamaa hindamissüsteemile, mida uuendatakse iga kolme aasta järel, ja valitsuse tööstuspoliitika alusel.

(681) Varasemate uurimiste käigus ([222]) tegi komisjon kindlaks, et Hiina RVs maakasutusõiguste eest makstavad hinnad ei vastanud turuhinnale, mille määravad pakkumine ja nõudlus vabal turul, sest enampakkumise süsteem leiti olevat ebaselge, läbipaistmatu ja tegelikkuses mittetoimiv ning hinnad määratakse sageli ametiasutuste äranägemisel. Nagu eelmises põhjenduses märgitud, määravad ametiasutused hinnad kooskõlas linnamaa hindamissüsteemiga, mis lisaks muudele kriteeriumidele nõuab tööstusmaa hinna määramisel tööstuspoliitika eesmärkide arvessevõtmist.

(682) Praegune uurimine ei näidanud selles osas mingeid märkimisväärseid muutusi. Näiteks leidis komisjon, et enamik valimisse kaasatud äriühingutest said maakasutusõiguse pakkumismenetluses kohaliku omavalitsuse pakutud täpse hinnaga.

([214]) Vt Hiina Rahvavabariigi maahaldusseadus, 25. juuni 1986, muudetud kujul, kättesaadav aadressil https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Vt Hiina Rahvavabariigi asjaõigusseadus, 16. märts 2007, kättesaadav aadressil http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Vt Hiina Rahvavabariigi maahaldusseaduse rakendusmäärus, 27. detsember 1998, muudetud kujul, kättesaadav aadressil https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Vt https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Vt https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Vt https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

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

([221]) Vt https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Vt HRFi juhtumi põhjendused 295–299, Tyresi juhtumi põhjendused 488–490, GFFi juhtumi põhjendused 500–502, OFC juhtumi põhjendused 541–543, ACFi juhtumi põhjendused 540–548.

(683) Eelnimetatud tõendid on vastuolus Hiina valitsuse väidetega, et Hiina RVs maakasutusõiguse eest makstavad hinnad vastavad turuhinnale, mille määravad pakkumine ja nõudlus vabal turul.

(c) Järeldus

(684) Selle uurimise järeldused kinnitavad, et maakasutusõiguste omandamine Hiina RVs on läbipaistmatu ning hinnad määratakse sageli ametiasutuste äranägemisel.

(685) Järelikult tuleks Hiina valitsuse poolt maakasutusõiguste andmist käsitada alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses subsiidiumina kaupade tarnimise vormis, millest saavad kasu toetust saavad äriühingud. Nagu põhjendustes 676–679 selgitatud, puudub Hiina RVs toimiv maamüügiturg ja välise võrdlusaluse kasutamine (vt põhjendus 688) näitab, et hind, mida valimisse kaasatud eksportijad maakasutusõiguse eest maksid, oli tavapärasest turuhinnast tunduvalt madalam.

(686) Seoses sellega, et eelisjuurdepääs tööstusmaale on antud ainult teatavate tootmisharude äriühingutele, märkis komisjon, et kohalike ametiasutuste kehtestatud hinnas tuleb arvesse võtta valitsuse tööstuspoliitikat, nagu märgitud põhjenduses 680. Selle tööstuspoliitika kohaselt käsitatakse akutoitega elektrisõidukite sektorit soodustatud tootmisharuna. Lisaks peavad avaliku sektori asutused riiginõukogu otsuse nr 40 kohaselt maa andmisel võtma arvesse tööstuse struktuurimuudatuste suuniskataloogi ja tööstuspoliitikat. Otsuse nr 40 XVIII artiklis on selgitatud, et nn piiratud tootmisharudele ei ole maakasutusõigused kättesaadavad. Sellest järeldub, et subsiidium on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punktide a ja c tähenduses, sest eelisjuurdepääs maale anti ainult teatavate tootmisharude, käesoleval juhul akutoitega elektrisõidukite sektori äriühingutele, ja valitsuse tegevus kõnealuses valdkonnas ei ole selge ega läbipaistev.

(d) Subsiidiumisumma arvutamine

(687) Nii nagu eelnevate uurimiste ([223]) puhul ja kooskõlas alusmääruse artikli 6 punkti d alapunktiga ii kasutati välise võrdlusalusena Taiwani, Penghu, Kinmeni ja Matsu omaette tolliterritooriumi (edaspidi „Hiina Taipei“) maahindasid ([224]). Subsiidiumi saajate saadud kasu arvutamisel lähtutakse iga valimisse kaasatud eksportiva tootja poolt maakasutusõiguse eest tegelikult makstud summa (st lepingus sätestatud tegelikult makstud hind või, kui see on asjakohane, siis lepingus sätestatud hind, millest on maha arvatud kohaliku omavalitsuse tehtud tagasimakse/toetuste summa) ja selle summa vahest, mis oleks tavapäraselt makstud Hiina Taipei võrdlushinna alusel.

(688) Komisjon peab Hiina Taipeid sobivaks väliseks võrdlusaluseks järgmistel põhjustel:

— võrreldav majandusarengu tase, SKP ja majandusstruktuur Hiina Taipeis ja enamikus Hiina RV provintsides ja linnades, kus asuvad valimisse kuuluvad eksportivad tootjad;

— Hiina RV ja Hiina Taipei asuvad füüsiliselt teineteise lähedal;

— nii Hiina Taipeis kui ka paljudes Hiina RV provintsides on tööstustaristu kõrgel tasemel;

— Hiina Taipei ja Hiina RV vahel on tugevad majandussidemed ja piiriülene kaubandus;

— Hiina RV paljudes provintsides ja Hiina Taipeis on suur rahvastikutihedus;

— võrdlusaluse väljatöötamiseks kasutatud Hiina Taipei ja Hiina RV maatüübid ja tehingud on sarnased ja

— Hiina Taipeis ja Hiina RVs on ühesugused demograafilised, keelelised ja kultuurilised tingimused.

([223]) Vt Tyresi juhtum, GFFi juhtum, OFC juhtum ja ACFi juhtum.

([224]) Nagu möönis Üldkohus kohtuasjas T-444/11: Gold East Paper ja Gold Huacheng Paper *vs.* nõukogu, Üldkohtu 11. septembri 2014. aasta otsus, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Järgides eelnevates uurimistes kohaldatud metoodikat, ([225]) kasutas komisjon arvutuste tegemisel Hiina Taipei puhul kindlaks tehtud keskmist maa ruutmeetri hinda, mida korrigeeriti vastavalt inflatsioonile ja SKP kasvule alates asjaomaste maakasutusõiguse lepingute alguskuupäevadest. Tööstusmaa hinda käsitlev teave alates 2013. aastast saadi Taiwani majandusministeeriumi tööstusosakonna veebisaidilt ([226]). Eelmiste aastate hindade korrigeerimisel võeti aluseks Hiina Taipei inflatsioonimäärad ja SKP muutumine elaniku kohta jooksevhindades (USA dollarites), mille Rahvusvaheline Valuutafond on 2013. aasta kohta avaldanud.

(690) Valimisse kaasatud eksportivate tootjate puhul oli selle subsiidiumiga seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär uurimisperioodil järgmine:

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	1,20 %
Geely kontsern	0,84 %
SAICi kontsern	0,67 %

3.7.2. *Akude ja nende tootmiseks vajalike peamiste sisendite (nimelt liitiumraudfosfaadi) valitsusepoolne pakkumine piisavast väiksema tasu eest*

(a) Sissejuhatus

(691) Tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas leidis komisjon, et näib eksisteerivat suur hulk konkreetseid kavasid, mille kohaselt Hiina valitsus või kohalikud omavalitsused toetavad konkreetselt akutoitega elektrisõidukite tooraine ja sisendmaterjalide ning akude arendamist. Tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas sisalduvad tõendid näitasid, et Hiina valitsus lõi raamistiku, millega toetatakse kõiki akutoitega elektrisõidukite tootmisahela tasandeid, alates esmatähtsa tooraine kaevandamisest sisendite tootmiseks kuni kesketapi sisendite ja lõpptooteni, eesmärgiga arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kiiresti ja jõuliselt. Seda kinnitas komisjoni läbi viidud analüüs, mis näitas, et Hiina valitsus näeb eelneva etapi tooraine tarnijaid ja akutarnijaid osana laiemast raamistikust, mis on mõeldud akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kui terviku arendamiseks ja edendamiseks.

(692) Liitium, koobalt, nikkel, vask, mida kasutatakse vaskfooliumi kujul, alumiinium, mida kasutatakse ka alumiiniumfooliumi kujul ja alumiiniumribana elementide korpuse jaoks, ning grafiit on peamised toorained, mida kasutatakse liitiumraudfosfaat- (edaspidi ka LFP ja „liitium“) ja NMC-akudes (NMC ehk nikkel-mangaan-koobaltoksiidid). Mõlemat tüüpi akud kuuluvad nn liitiumioonakude alla. Komisjon leidis, et BYD kontsern oli valimisse kaasatud akutoitega elektrisõidukite tootjatest ainuke vertikaalselt integreeritud eksportiv tootja, kes toodab akutoitega elektrisõidukitele LFP-akusid. Komisjon kogus BYD kontsernilt teavet toorainete kohta, mida kasutatakse akupaki elementide tootmiseks (st alumiiniumribad, alumiiniumfoolium, vaskfoolium, grafiit ja liitiumraudfosfaat). Pidades silmas LFP tähtsust akude tootmisprotsessis (see moodustab aku tootmiskuludest umbes [25 %–35 %]), keskendus komisjon uurimise esialgses etapis LFP pakkumisele piisavast väiksema tasu eest.

(693) Uurimise käigus leidis komisjon, et ainus vertikaalselt integreeritud kontsern hankis LFPd sõltumatutelt ja seotud tarnijatelt akutoitega elektrisõidukite akude tootmiseks. Liitiumraudfosfaat on LFP-akudes kasutatav liitiumitüüp, mida saadakse liitiumkarbonaadi ja raudfosfaadi segamisel. LFP on akuelementide peamine komponent, mis moodustab umbes [25–35] % akupaki maksumusest.

(694) Ülejäänud kaks kontserni (SAIC ja Geely) hankisid oma akusid sõltumatutelt ja seotud tarnijatelt ning ühisettevõtetelt äriühinguga Contemporary Amperex Technology Company Limited (edaspidi „CATL“). Akupakk on akutoitega elektrisõidukite peamine kuluallikas, mis moodustab kokku [40–50] % tootmiskuludest.

([225]) Vt GFFi, OCSi, päikesepaneelide ja OFC juhtumid.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Menetluse praeguses etapis keskendus komisjon seega akutoitega elektrisõidukite tootmise peamistele kuluallikatele, nimelt 1) akutoitega elektrisõidukeid eksportiva integreerimata tootja puhul akude hankimisele ja 2) akutoitega elektrisõidukeid eksportiva integreeritud tootja puhul LFP kui akude tootmisel kasutatava peamise tooraine hankimisele.

(b) Koostööst keeldumine ja kättesaadavate faktide kasutamine

(696) Nagu märgitud punktis 3.3.1.1, ei edastanud Hiina valitsus, ehkki tal paluti seda teha, akutoitega elektrisõidukite tooraine ja akude tarnijatele mõeldud eriküsimustikku teadaolevatele Hiina tarnijatele. Lisaks jättis Hiina valitsus esitamata olulise teabe akutoitega elektrisõidukite sisendmaterjalide siseturu omaduste kohta Hiinas ja selle ettevõtjate kohta.

(697) Kuna komisjon ei saanud Hiina valitsuselt teavet kehtiva õigusraamistiku, siseturu struktuuri, hinnakujundusmehhanismide ja hindade ning äriühingute osaluste kohta, leidis komisjon, et ta ei olnud saanud selle uurimise puhul asjakohast olulist teavet.

(698) Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet akutoitega elektrisõidukite tooraine ja akude siseturu tarnijate arvu ja omanike kohta, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele alusmääruse artikli 28 lõike 1 tähenduses. Sellega seoses analüüsis komisjon konkreetseid plaane Hiina uue energiaallikaga sõidukite akude tootmisharu kohta, kuhu kuuluvad ka akutoitega elektrisõidukid, ning vertikaalselt integreeritud eksportiva tootja toorainetarnijate ja kahe vertikaalselt integreerimata eksportiva tootja akutarnijate (kes on seotud tarnijad) olukorda. Vajaduse korral pidi komisjon teabe puudumise tõttu tegema järeldusi toimikus leiduvate faktide ja teabe põhjal.

(699) Nagu punktis 3.3.2 märgitud, ei esitanud SAICi kontsern teavet tootmiskulude, materjalide loetelu, tootekirjelduste, sealhulgas tarnijatelt ostetud tooraine keemilise koostise kohta ning tarnijate ostutehinguid tõendavate tehingute loetelu, kuigi seda nõuti. Sellega seoses leidis komisjon, et tal puudus mõistliku täpsusega järelduste tegemiseks vajalik oluline teave ja et ta pidi tuginema kättesaadavatele faktidele vastavalt algmääruse artikli 28 lõikele 1.

(700) Seetõttu sai komisjon akutoitega elektrisõidukeid eksportivate integreerimata tootjate puhul tugineda üksnes Geely kontsernilt saadud teabele. Võttes arvesse, et mõlemad akutoitega elektrisõidukeid eksportivad integreerimata tootjad hangivad akusid sarnastelt tarnijatelt ning et komisjon võis oma järeldustes, mis käsitlevad akude tarnimist Geely kontsernile, tugineda andmetele, mille on esitanud tema tarnijad otse, leiab komisjon, et Geely kontserni käsitlev teave on vajaliku teabe mõistlik asendus, mis võimaldab teha järeldused SAICi kontserni kohta. Komisjon tugines siiski SAICi kontsernilt kogutud teabele, mida oli võimalik kontrollida; eelkõige SAICi kontserni akutarnijate nimedele.

3.7.2.1. Valitsusepoolne akude pakkumine piisavast väiksema tasu eest

(701) Tasakaalustatava subsiidiumi olemasolu kindlakstegemiseks peab algmääruse artiklite 3 ja 4 kohaselt esinema kolm elementi: 1) rahaline toetus, 2) kasu ja 3) konkreetsus.

3.7.2.1.1. *Rahaline toetus*

(a) Akutarnijad, kes tegutsevad „avaliku sektori asutusena“

(702) Kõigepealt analüüsis komisjon, kas akutarnijaid võib pidada avaliku sektori asutusteks, nii et akude pakkumist piisavast väiksema tasu eest saab omistada Hiina valitsusele alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses. Nagu on üksikasjalikult selgitatud punkti 3.5.1.1 põhjendustes 409–418, tuleb avaliku sektori asutuse kindlakstegemist käsitlevat õiguslikku normi tõlgendada kooskõlas seal üksikasjalikult kirjeldatud WTO menetluspraktikaga. Põhjendustes 409–418 osutatud asjakohase menetluspraktika alusel tuleks uurida, kas Hiinas sisendite tarnimisega tegelevad sisenditootjad on „avaliku sektori asutused“ (st üksused, mis omavad,

täidavad või on volitatud täitma valitsuse ülesandeid), võttes nõuetekohaselt arvesse i) õigus- ja majanduskeskkonda riigis, kus uuritavad üksused tegutsevad, ii) nende ettevõtete ja valitsuse vahelisi suhteid ning iii) ettevõtete põhiomadusi ja ülesandeid.

(703) Lisaks, nagu on märgitud põhjenduses 416, rõhutas apellatsioonikogu, et kõnealuse valitsuse koostööst keeldumine on oluline, et teha järeldusi selle kohta, et mõni üksus on avaliku sektori asutus ([227]). Olukorras, kus uurimisasutus peab uurima valitsuse ja teatavate valitsuse ülesandeid täitvate üksuste vahelisi suhteid käsitlevaid elemente, omab valitsus olulist teavet, mis on vajalik avaliku sektori asutuste kohta otsuse tegemiseks. Kui valitsus sellist teavet ei anna, võib uurimisasutus teha järeldusi koostööst keeldumise põhjal, sealhulgas selle põhjal, et taotletud teave peaks hõlmama teavet näiteks riigi olulise esindatuse kohta kõnealustes üksustes, mis hõlmab sisulise kontrolli teostamist nende üksuste üle. Seega võivad tõendid formaalsete märkide kohta, mis viitavad riigi omandile, riigi otsesele kontrollile ja valitsuse sekkumisele turul teatavate poliitiliste eesmärkide saavutamiseks, ka olukorras, kus asjaomane valitsus koostööst keeldub, näidata, et sisenditootjatele on antud valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid.

(704) Selleks, et käsitada kõnealuseid tarnijaid avaliku sektori asutustena, ei pea Hiina valitsus neid tingimata kontrollima seoses iga sisendite müügiga järgmise etapi tootjatele. Keskne küsimus on selles, kas üksustel endil on põhiomadused ja -funktsioonid, mis lubaksid neid liigitada avaliku sektori asutusteks.

(1) *Hiina RVs valitsev õigus- ja majanduskeskkond*

(705) Nagu on üksikasjalikult selgitatud põhjendustes 197–203, iseloomustab Hiina RV õigus- ja majanduskeskkonda, kus akutoitega elektrisõidukite sisendite tarnijad tegutsevad, valitsuse range ja ulatuslik kontroll, mille puhul riik avaldab otsustavat mõju ressursside jaotamisele ja nende hindadele. Seega tuleks seoses õigusliku ja majanduskeskkonna analüüsimisega, mille Hiina valitsus lõi akutoitega elektrisõidukite sisendite tarnimiseks piisavast väiksema tasu eest, kohe alguses meelde tuletada Hiina valitsuse ja HKP sekkumise taset Hiina majanduses (vt ennekõike põhjendus 201).

(706) Kooskõlas sotsialistliku turumajanduse doktriiniga peab Hiina valitsus oma ülesandeks riigi majandusstruktuuri kujundamist, pidades muu hulgas silmas põhiseaduse artiklit 11, mille kohaselt valitsus teostab sõnaselgelt järelevalvet ja kontrolli ka mitteriiklike majandussektorite üle (vt eelkõige põhjendus 199), sealhulgas seega isegi eraomandis olevate ettevõtete üle, kes tarnivad akutoitega elektrisõidukite sisendeid. Tuginedes sellele põhiseaduslikule alusele ning kehtivatele institutsioonilistele ja organisatsioonilistele struktuuridele, on Hiina valitsusel võimalik saavutada oma poliitilisi eesmärke, eelkõige põhjaliku planeerimissüsteemi (vt ka põhjendus 203) ja konkreetsete meetmete, sealhulgas toetusmeetmete vastuvõtmise kaudu soodustatud sektorite peamiste ettevõtjate suhtes.

(707) Nagu allpool üksikasjalikult kirjeldatakse, on akutootmise eelneva etapi sisendite arendamine ja akutööstuse arendamine omavahel seotud, kuna nii eelneva kui ka kesketapi sisendite arendamine aitab omakorda kaasa akutoitega elektrisõidukite sektori arengule. Hiina valitsus ei ole mitte ainult kehtestanud poliitikat ja meetmeid akutoitega elektrisõidukite sektori ja seda ümbritsevate tootmisharude arendamiseks, vaid on loonud kõikehõlmava raamistiku. See raamistik näitab, kuidas Hiina valitsus sekkub turul ning et seega ei ole sisenditarnijad vabaturu ettevõtjad, vaid üksused, kes täitsid valitsuse ülesandeid, et arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Seetõttu analüüsitakse käesolevas punktis nii poliitilisi eesmärke, mis on seotud eelneva etapi materjalidega (st akude tootmise peamisi sisendid) kui ka kesketapi sisenditega nagu akud ning Hiina valitsuse võetud erimeetmeid nende eesmärkide saavutamiseks.

([227]) Apellatsioonikogu aruanne „US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China“ (USA – dumpinguvastased ja tasakaalustavad tollimaksud teatud Hiinast pärit toodetele), WT/DS379/AB/R, punkt 349.

(2) *Hiina valitsuse poliitilised eesmärgid akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks*

(708) Punktis 3.1 on üksikasjalikult kirjeldatud asjakohast tausta ja konteksti, milles selgitatakse, kui oluliseks peab Hiina valitsus akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut, sealhulgas seda ümbritsevate tootmisharude arendamise kaudu, mis on akutoitega elektrisõidukite tootjate edukuse seisukohast väga oluline. Üldine poliitiline eesmärk toetada akutoitega elektrisõidukite sektorit, sealhulgas sisendite tarnimise kaudu, nähtub paljudest määrustest ning muudest poliitikadokumentidest ja -kavadest, mille on välja andnud eri valitsusasutused, et teostada järelevalvet nende sektorite tegevuse kõigi aspektide üle, mis on seotud akude ja/või nende sisenditega.

(709) 2017. aasta tegevuskavast autoakude tööstuse arengu toetamiseks (edaspidi „2017. aasta akude tegevuskava"), ([228]) mida on muu hulgas käsitletud põhjendustes 230–232, nähtub, kuidas valitsuse poliitilised suunised hõlmavad uue energiaallikaga sõidukite kogu väärtusahelat.

(710) Kava võeti vastu selleks, et „rakendada riiginõukogu teatist energia säästmise ja uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengukava (2012–2020) väljaandmise kohta" (Guofa [2012] nr 22) ja riiginõukogu peabüroo suunavaid arvamusi uue energiaallikaga sõidukite edendamise ja kasutuselevõtu kiirendamise kohta (Guobanfa [2014] nr 35) (...) ning edendada uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu jõudsat ja jätkusuutlikku arengut" ([229]). Lisaks on 2017. aasta akude tegevuskavas ette nähtud akutööstuse arendamine eesmärgiga toetada omakorda uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengut, millest ühe osa moodustab akutoitega elektrisõidukite tootmisharu („aku on elektriauto keskne element ja uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengu võti"). Need seosed akude tegevuskava ja akutoitega elektrisõidukite tootmist toetavate peamiste kavade vahel näitavad, et Hiina valitsus on toetanud akutööstuse arengut kui elektrisõidukite sektori arengu olulist osa. Eelkõige näitab see, et akutööstuse areng on suunatud akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamise eesmärkide saavutamisele: vähendatakse kulusid, et tarnida odavamaid akusid. Lõpuks näitab see, et Hiina valitsus soosib omamaiseid akutootjaid, et neid tugevdada ja soodustada nendepoolset välisturu hõlvamist.

(711) Lisaks eespool nimetatud 2017. aasta akude tegevuskavale on kõige asjakohasemate eeskirjade ja määruste õiguslik alus järgmine:

— strateegiliste ja kujunemisjärgus tootmisharude arendamise 13. viisaastakukava ([230]);

— toorainetööstuse arengu 14. viisaastakukava ([231]);

— läänepiirkonna soodustatud tootmisharude kataloog (määrus nr 40 [2021]) (edaspidi „soodustatud tootmisharude kataloog" ([232]);

— Tööstuse struktuurimuudatuste suuniskataloog (määrus nr 49 [2019]) (edaspidi „tööstuse kataloog") ([233]);

— energiasäästu ja uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengukava (2012–2020) ([234]) (edaspidi „uue energiaallikaga sõidukite kava 2012–2020");

— suunavad arvamused strateegilistesse kujunemisjärgus tootmisharudesse investeerimise laiendamise ning uute kasvupunktide ja -keskuste tugevdamise kohta (määrus nr 1409 [2020]) ([235]);

([228]) Vt: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Vt: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Ingliskeelne tõlge on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Kava täielik tekst on kättesaadav aadressil https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Ingliskeelne tõlge on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi ning riikliku turu reguleerimise ameti teatis liitiumioonakude tööstuse ja tarneahela koordineeritud ja stabiilse arengu kohta (edaspidi „akutööstuse teatis“) ([236]);

— uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu arengukava (2021–2035) (edaspidi „uue energiaallikaga sõidukite kava 2021–2035“) ([237]);

— tegevuskava „Made in China 2025“ (edaspidi „MIC 2025“) ([238]);

— maavarade seadus ([239]);

— liitiumioonakude tööstuse standardtingimused – 2021. aasta versioon (edaspidi „standardtingimused“) ([240]).

(712) Eespool nimetatud kavades esitatud suuniseid kajastatakse ja rakendatakse vastavates provintsi-, piirkonna-, munitsipaal- ja kohalikes kavades. Sellised kavad on näiteks:

— tegevuskava uuel energiaallikal põhinevate akude ja materjalide tööstuse kvaliteetse arendamise edendamiseks Guizhou provintsis 2022. aastal (edaspidi „Guizhou tegevuskava“) ([241]);

— Fujiani provintsi „Liitiumakude, uutel energiaallikatel põhineva tööstuse ja uute materjalide tööstuse kvaliteetse arendamise kiirendamise suunavad arvamused“ (edaspidi „Fujiani suunavad arvamused“) ([242]);

— Ningde linna erikava töötleva tööstuse kvaliteetseks arendamiseks 14. viisaastakukava täitmise jooksul (edaspidi „Ningde' tööstuskava“) ([243]);

— Shandong Zhaozuangi omavalitsuse arengukava liitiumakude tööstuse arendamise kohta aastatel 2021–2025 (edaspidi „Shandongi arengukava“) ([244]);

— Shenzheni provintsi „Arvamused uue energiaallikatega autode tööstuse kvaliteetse arengu kohta“ (edaspidi „Shenzheni kava“) ([245]);

— Sichuan Suiningi 14. viisaastakukava liitiumakude arendamise kohta (edaspidi „Suiningi kava“) ([246]);

— Yichuni maavarade kava (2021–2025) ([247]);

— teatis mitme poliitikameetme kohta, mille eesmärk on parandada ja tugevdada uue energiaallikaga liitiumakude tööstust meie provintsis (teatis nr 21 [2022]) (edaspidi „liitiumioonakude meetmed“) ([248]);

([236]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Hiinakeelne versioon on kättesaadav aadressidel http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm ja https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, ingliskeelne ülevaade on kättesaadav aadressil https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Vt: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Tõlge inglise keelde on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([239]) Kättesaadav aadressil https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Ingliskeelne versioon on kättesaadav rahvakongressi veebilehel http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([240]) Kättesaadav aadressil https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Vt eelkõige 1. lisa.
([241]) Kättesaadav aadressil http://gzvcpe.org/index.php?id=483.
([242]) Kättesaadav aadressil https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.
([243]) Kättesaadav aadressil https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Kättesaadav aadressil http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) Kättesaadav aadressil https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Kättesaadav aadressil https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.
([247]) Kättesaadav aadressil http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf.
([248]) Kättesaadav aadressil http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— Yichuni omavalitsuse „Mitu arvamust liitiumivarude haldamise tugevdamise kohta (edaspidi „Yichuni liitiumivarud“) ([249]).

(713) Kõik eespool nimetatud kavad on seotud üldisemate akutoitega elektrisõidukite kavadega, mida käsitletakse punktis 3.1. Eelkõige lõi Hiina valitsus tugiraamistiku, mis hõlmab akutoitega elektrisõidukite tarneahela kõiki tasandeid alates sisendite tootmiseks vajaliku tooraine kaevandamisest ja tarnimisest kuni selliste sisenditeni nagu akud, e-mootor jne ning lõpptooteni.

(714) Maavarade seadus ([250]) on riiklik seadus, millega reguleeritakse maavarade kaevandamist ja kaevandamisõiguste registreerimist. Maavarade seaduse kuulutas algselt välja rahvakongressi alaline komitee 19. märtsil 1986 ning seda muudeti 1996. ja 2009. aastal. Maavarade seaduse artiklis 3 on sätestatud, et „maavarad kuuluvad riigile“ ja artiklis 4 on selgitatud järgmist: „Maavarade kaevandamisel on peamiseks organiks riigile kuuluvad kaevandusettevõtted. Riik tagab riigile kuuluvate kaevandusettevõtete konsolideerimise ja laiendamise“. Maavarade seaduse rakenduseeskirjades ([251]) (edaspidi „rakendusseadus“) kinnitatakse riigi omandiõigust maavarade üle, täpsustades, mida seadus hõlmab, ([252]) ning sätestatakse artiklis 3, et „riigi omandiõigust karjäärides ja maa-alustes kaevandustes kaevandatavate maavarade suhtes ei muudeta [...]. Maavarade suhtes omandiõiguse teostamisel esindab riiki riiginõukogu. Riiginõukogu volitab riiginõukogu geoloogia- ja maavarade valdkonnas pädevat osakonda kehtestama ühtse kontrolli maavarade jaotamise üle kogu riigis“. Rakendusseaduse artiklis 24 on sätestatud, et „maavarade jaotamisel, arendamisel ja kasutamisel kogu riigis tuleks arvesse võtta keskvalitsuste ja kohalike omavalitsuste lühi- ja pikaajalisi huve ning rakendada ühtset planeerimist, tõhusat kaitset ning ratsionaalset ja igakülgset kasutamist“. Teisisõnu tagab Hiina valitsus, et need riigile kuuluvad ettevõtted täidavad Hiina valitsuse seatud poliitilisi eesmärke ja tegutsevad seega nende õiguslike piirangute raames. Artiklis 25 on sätestatud, et riiginõukogu ja asjaomased pädevad osakonnad koostavad maavarade riikliku kava, milles „kehtestatakse riiklike maavarade jaotamise ühtne kord ning määratletakse mõistlikult maavarade suhtes kehtiva kaalutlusõiguse, heakskiitmise ja kasutamise piirid keskvalitsuse ning otse keskvalitsuse haldusalasse kuuluvate provintside, autonoomsete piirkondade ja omavalitsusüksuste rahvavalitsuste vahel“. Seega on valitsusel täielik kontroll ressursside jaotamise üle, ta saab määrata kindlaks, kes saab kaevandamisõigused ja määrata kaevandatavate koguste piirid, lähtudes „ühtse planeerimise, ratsionaalse geograafilise jaotuse, mitmeotstarbelise uurimise, ratsionaalse kaevandamise ja mitmeotstarbelise kasutamise põhimõtetest“ (maavarade seaduse artikkel 7). Nende siduvate eeskirjade tulemusena täidavad asjaomased riigile kuuluvad ettevõtted valitsuse ülesandeid.

(715) 2021. aasta detsembris avaldasid tööstus- ja infotehnoloogiaministeerium (MIIT), teadus- ja tehnoloogiaministeerium ning loodusvarade ministeerium 14. tooraine viisaastakukava ([253]). Kava hõlmab mitut tööstussektorit ning toetab liitiumi-, nikli- ja koobaltiettevõtete ja tööstusklastrite loomist ning näeb ette „ehitada maavarade reservsüsteem, milles riik ja ettevõtted osalevad ühiselt ning ühendavad oma toodete ja maavarade varud; samuti parandada maakidega kauplemise süsteemi ning luua avatud, läbipaistev, õiglane ja mõistlik hinnakujundusmehhanism“ ([254]).

(716) Kuigi maavarade seadust ja 14. tooraine viisaastakukava kohaldatakse riiklikul tasandil ja nendes on sõnaselgelt sätestatud, et maavarad kuuluvad riigile, leidub uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengukavas (2021–2035) tõendeid kogu tarneahela ulatuses pakutava toetuse kohta, mille eesmärk on eelkõige toetada uue energiaallikaga sõidukite sektorit, mis hõlmab nii akutoitega elektrisõidukite kui ka hübriidsõidukite sektorit. Kavas on sätestatud eesmärk „edendada akude kogu väärtusahela arendamist [ja] julgustada ettevõtteid parandama oma suutlikkust tagada põhiressursid, nagu liitium, nikkel, koobalt ja plaatina“ ([255]).

([249]) Kättesaadav aadressil https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Kättesaadav aadressil https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Ingliskeelne versioon on kättesaadav rahvakongressi veebilehel http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Kättesaadav aadressil https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Ingliskeelne tõlge on kättesaadav ÜRO Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni (FAO) veebisaidil https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.
([252]) Näiteks: liitium, vask, boksiit, nikkel, grafiit, fosfor, mineraalsool jne.
([253]) Kava täielik tekst on kättesaadav aadressil https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) Strateegiliste ja kujunemisjärgus tootmisharude arendamise 13. viisaastakukavas on kehtestatud järgmised eesmärgid: „Uue energiaallikaga sõidukite ja muude tootmisharude arenguvajadustele vastates laiendab [Hiina] ülitugevaid kergsulameid, kõrgefektiivseid kiude, erisulameid, täiustatud anorgaanilisi mittemetalseid materjale, kvaliteetset eriterast, uusi kuvamismaterjale, akumaterjale, (...) [ja] suurendab uute materjalide lisaväärtust, loob uusi materjalide kaubamärke ja suurendab rahvusvahelist konkurentsivõimet.“ Kõnealune kava sisaldab ka põhiülesannet nr 21 „Uue energiaallikaga sõidukite ulatuslik kasutuselevõtt ja uue energiaallikaga sõidukite akude täiustamise projektide rakendamine“, mis üksnes kinnitab, et akusektori arendamine teenib uue energiaallikaga sõidukite (sh akutoitega elektrisõidukite) arendamise lõppeesmärki.

(718) Riikliku arengu- ja reformikomisjoni avaldatud tööstuse struktuurimuudatuste suuniskataloog (määrus nr 49 [2019]), ([256]) mis kehtib alates 1. jaanuarist 2020, koosneb kolmest kategooriast – „soodustatud“, „piiratud“ ja „vananenud“ – ning näitab, kuidas valitsus sõnaselgelt soodustab ja toetab teatavate tootmisharude ja konkreetsete tehnoloogiate arengut, samas takistades ja piirates või isegi keelates teisi. Soodustatud tootmisharudena nimetatakse kõiki akutoitega elektrisõidukite tarneahela põhielemente, nagu positiivsete elektroodide materjalid, näiteks LFP, liitiumioonakud, elektrolüüdid, liitiumi uurimise projektid, ([257]) kõrgefektiivsed vaskfooliummaterjalid, grafiit, alumiinium ja teras uute energiaallikate tootmiseks. See kinnitab veel kord, et valitsus ei pea akutoitega elektrisõidukite sektorit eraldiseisvaks tootmisharuks, vaid näeb ette kõikehõlmava raamistiku loomise selle tootmisharu arendamiseks ja soodsate turutingimuste loomiseks, mis võimaldavad akutoitega elektrisõidukite tootjatel saada välismaiste ettevõtete ees konkurentsieelise. 2019. aasta tööstuse struktuurimuudatuste suuniskataloog asendati 2024. aasta väljaandega, mis jõustus 1. veebruaril 2024 ([258]). Uut kataloogi iseloomustab laiem keskendumine uutele kõrgtehnoloogia- ja keskkonnahoidliku tehnoloogia sektoritele, mis kuuluvad „soodustatud tootmisharude“ kategooriasse, nagu arukas tootmine, masinautomaatika, saastevaba vesinik, CO_2 kogumine, kasutamine ja säilitamine ning järgmise põlvkonna päikeseelemendid.

(719) Uue energiaallikaga sõidukite kavas aastateks 2021–2035 kinnitatakse poliitikasuunised kogu tarneahela kohta alates ematähtsatest toorainetest, nagu liitium, nikkel ja koobalt, kuni protsessi ja tootmise tõhustamiseni, et „rakendada akutehnoloogias läbimurdelisi meetmeid; uurida peamisi tehnoloogiaid, nagu positiivsete ja negatiivsete elektroodide materjalid, elektrolüüdid, separaatorid ja membraanelektroodid, ning tugevdada kõrgefektiivsete, kergete, väga ohutute, odavate ja pika kasutuseaga akude puuduste tehnilisi uuringuid“ ([259]). Uue energiaallikaga sõidukite akud on hõlmatud ka IV peatüki punktis 2 „Põhisüsteemide uuendusliku rakendamise edendamine“, mille eesmärk on toetada kogu akude väärtusahela arengut. See hõlmab eelkõige ettevõtete abistamist juurdepääsu tagamisel sellistele olulistele ressurssidele nagu liitium, nikkel, koobalt ja plaatina. Uue energiaallikaga sõidukite kava aastateks 2021–2035 ja 2017. aasta akude tegevuskava, millega nähakse ette ka maksuvabastused ja stiimulid ning valitsuse investeeringutoetus, on peamised akutööstust hõlmavad valitsuse kavad.

(720) Kava „Made in China 2025“ on veel üks näide kõikehõlmavast valitsuse toetusest tööstusele. See 2015. aastal välja kuulutatud riiklik strateegia keskendub kümnele põhisektorile, mis saavad eritoetust ja -tähelepanu kuni 2025. aastani. Muude privileegide seas antakse toetust riigile kuuluvatelt pankadelt mittekaubanduslikul alusel antud laenude kaudu ning erandina teatavatele standarditele ja määrustele vastavusest. Hiina akutööstus kuulub sektoritesse, mida toetatakse uue energiaallikaga sõidukite sektori olulise osana: „Energiasääst ja uue energiaallikaga sõidukid: jätkata elektrisõidukite ja kütuseelemendiga sõidukite arendamise toetamist (...) ning parandada selliste põhitehnoloogiate nagu akude, ajamite, kõrgefektiivsete sisepõlemismootorite, täiustatud jõuülekannete, kergete materjalide ja aruka kontrolli suutlikkuse tehnilise arendamise ja tööstuse edendamist, et **luua terviklik tööstussüsteem ja innovatsioonisüsteem alates põhikomponentidest kuni valmissõidukiteni** [rõhuasetus lisatud], ning edendada energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite sõltumatuid kaubamärke, et need vastaksid rahvusvahelisele arenenud tasemele.“ ([260])

([256]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) 11. jao („Naftakeemiatööstus“) punktis 2: „Haruldaste maavarade, näiteks väävli, kaaliumi, boori, liitiumi ja broomi uurimine, arendamine ja täielik kasutamine; fosfaadimaagi rikastamisjäätmete täielikuks kasutamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamine ja rakendamine; madala ja keskmise kvaliteediga fosforiidi- ja fluoriidimaagi valik ja kasutamine ning fosforiidi- ja fluoriidimaagiga seotud ressursside täielik kasutamine“.

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

([259]) Vt joonealune märkus 237.

([260]) Vt riiginõukogu teatis MIC 2025 kohta, punkt III.6.6, mis on kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) Riikliku arengu- ja reformikomisjoni avaldatud suunavate arvamustega strateegilistesse kujunemisjärgus tootmisharudesse investeerimise laiendamise ning uute kasvupunktide ja -keskuste tugevdamise kohta (määrus nr 1409 [2020]) ([261]) on ette nähtud, et peamistes tööstusvaldkondades, nagu uued materjalid ([262]) ja uue energiaallikaga sõidukite tööstus, peaks valitsus looma tööstusklastreid ja „edendama uute piirkondlike kasvukeskuste loomist“, optimeerima ettevõtluskeskkonda ning suurendama maksu- ja investeerimistoetust. Suunavates arvamustes edendatakse riigi strateegilisi kujunemisjärgus tootmisharusid „fiskaal-, maa-, finants-, teadus- ja tehnoloogia-, talentide, intellektuaalomandi jms poliitika kasutamise kaudu“ ([263]). Suunavate arvamuste IV jaos esitatakse selgemad juhised rahastamise ja investeerimistoetuse kohta näiteks järgmiste vahendite kaudu: riiklikud fondid, riskikapital ja valitsuse rahastatavad tööstusvaldkonna investeerimisfondid. Suunavates arvamustes julgustatakse finantsasutusi suurendama toetust tootmisahela põhiettevõtetele ja optimeerima finantsteenuseid tootmisahela eelnevatele ja järgnevatele ettevõtetele, samuti julgustatakse panku looma finantsteenuste keskusi või äriüksusi kujunemisjärgus tootmisharudele, sealhulgas uue energiaallikaga sõidukite tööstusele. Suunavates arvamustes toetatakse sõnaselgelt valitsuse, pankade ja ettevõtete vahelist koostööd ning strateegiliste kujunemisjärgus tootmisharude, sealhulgas uue energiaallikaga sõidukite tööstuse ettevõttevõlakirjade emiteerimise suurendamist. Finantstasandil on määratud vastutavad asutused Hiina Pank, Hiina pangandust ja kindlustust reguleeriv komisjon, Hiina väärtpaberite reguleerimise komisjon ja riiklik arengu- ja reformikomisjon ([264]).

(722) Lisaks on soodustatud tootmisharude kataloogi kantud nii akutootjad kui ka akude tootmiseks kasutatava tooraine tarnijad, kelle suhtes kohaldatakse vähendatud maksumäära 15 %.

(723) Kuigi kavades ja poliitikadokumentides kesksel tasandil sätestatud eesmärgid ja meetmed annavad suuniseid akude ning uue energiaallikaga sõidukite sektoriga seotud eelneva etapi sisendite arendamise kohta, mis toob kasu akutoitega elektrisõidukite tööstusele tervikuna, on provintside ja kohalike kavade eesmärk ka käsitleda oma territooriumi ja seal asutatud äriühingute eripära. Eelkõige esitatakse neis üksikasjalikud eesmärgid ja sihid selle kohta, kuidas luua omamaise tootmisharu jaoks kohalikke tootmis- ja kontrolliahelaid, hõlmates kõiki tootmisharu arengu aspekte ja andes selgeid juhiseid tarneahelas tegutsevatele äriühingutele pakutavate stiimulite kohta.

(724) Olemas on mitu kohalikku maavarade kava, mis on sisuliselt provintsidele ja linnadele antud suunised maavarade uurimiseks ja kaevandamiseks ning milles seatakse maavarade uurimise ja arendamise eesmärk 2025. aastaks. Üks selline näide on Yichuni maavarade kava (2021–2025) ([265]). Yichuni maavarade kava eesmärk on ehitada liitiumakude tööstusbaas, millel oleks rahvusvaheline mõju ([266]). Kavas antakse ka üksikasjalik ülevaade tööstusbaasi naabrusesse kavandatavatest uutest kaevandustest ja sellega seotud tootmisharudest. Näiteks ehitatakse Yichunisse Yashani tantaali, nioobiumi ja liitiumi kaevandamise arenduspiirkond eesmärgiga toetada Yichunis liitiumaku arendamist ja uue energiaallikaga akude tööstusklastrit, mille väärtus ulatub 100 miljardini ([267]).

(725) Suiningi kava sisaldab sätteid arengueesmärkide kohta („2025. aastaks [...] jõuab positiivsete elektroodide materjali [iga-aastane tootmine] rohkem kui 800 000 tonnini ja positiivsete elektroodide materjali lähteaine kogus ületab 500 000 tonni“), aastaste tootmiseesmärkide kohta („kiirendada [...] liitiumioonakude aastast tootmisvõimsust, mis peaks ulatuma 100 GWh-ni, millest toiteakude tootmisvõimsus on 60 GWh). [...] Edendada linnas viit

([261]) Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Ingliskeelne tõlge on kättesaadav aadressil https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) II jao punkt 4: „Parandada haruldaste muldmetallide, vanaadiumi-titaani, volframi-molübdeeni, liitiumi, rubiidiumi-tseesiumi, grafiidi ja muude eriressursside kaevandamise, sulatamise ja süvatöötlemise tehnilist taset“.

([263]) Strateegilistesse kujunemisjärgus tootmisharudesse investeerimise laiendamist käsitlevate suunavate arvamuste III jao punkt 9.

([264]) Strateegilistesse kujunemisjärgus tootmisharudesse investeerimise laiendamist käsitlevate suunavate arvamuste IV jao punkt 15.

([265]) Kättesaadav aadressil http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%BD%93%E8%A7%84%E5%88%92%EF%BC%882021-2025%E5%B9%B4%EF%BC%89-20221215142744694.pdf.

([266]) Vt Yichuni maavarade kava 4. peatüki punkt 1.

([267]) Vt Yichuni maavarade kava 6. veerg.

eesmärki (laadimine, salvestamine, ettevalmistamine, asendamine ja müük) täitva liitiumakude energiakompleksi ehitamist ning püüda tagada, et linna liitiumakude tööstuse tegevustulu ületab 100 miljardit jüaani“) ja kasumieesmärkide kohta („Püüame 2025. aastaks arendada kolme ettevõtet, mille tegevustulu ületab 10 miljardit jüaani, ja 15 ettevõtet, mille tegevustulu ületab 1 miljardit jüaani, ning luua suurtest, keskmise suurusega, väike- ja mikroettevõttest koosneva astmelise arendusklastri), samal ajal kui Shandongi arengukavas antakse juhiseid müügieesmärkide kohta („Aastatel 2021–2025 kujundame välja rohkem kui 5–10 juhtivat liitiumakusid tootvat ettevõtet, kes toodavad kerg-, elektri- ja energiasalvestusakusid, ja toetavate ettevõtete rühma, kelle müügitulu jääb vahemikku 500 miljonit kuni 1 miljard jüaani, ning moodustame 50–100st eelneva ja järgneva etapi ettevõttest koosneva tööstusklastri uue energiaallikaga liitiumakude tootmisahelas“).

(726) Jiangxi on suur liitiumi tootmise keskus ja provints, kus asub Yichun, mida nimetatakse Aasia liitiumi pealinnaks ([268]). Tänu oma rikkalikele liitiumivarudele pöörab provints erilist tähelepanu uute energiaallikate materjalidele ja liitiumakude sektorile. 2022. aasta oktoobris avaldati provintsis „Teatis mitme poliitikameetme kohta, mille eesmärk on parandada ja tugevdada uue energiaallikaga liitiumakude tööstust meie provintsis“ (teatis nr 21 [2022]) ([269]) (edaspidi „meetmete teatis“). Toetust on näha tarneahela kõigil tasanditel alates maavaradega varustamisest kuni liitiumakude tööstuse loomiseni. Näiteks meetmete teatisega nähakse ette tugifondide loomine liitiumi maavarade uurimiseks, arendamiseks ja selle valdkonna investeeringuteks ([270]). Jiangxi akutööstust toetatakse mitut liiki hüvitiste, soodustuste ([271]) ja toetusega, mis on seotud maa-, elektri- ([272]) ja gaasikasutusega jne, ([273]) sealhulgas omakapitali pantimise ja kindlustushüvitiste kujul.

(727) Samuti leidis komisjon, et juba 2009. aastal hakkas Yichuni omavalitsus suunama ja kaitsma linna maavarasid, et edendada uue energiaallikaga akude tööstuse arengut. Seda on käsitletud Yichuni omavalitsuse dokumendis „Mitu arvamust liitiumivarude haldamise tugevdamise kohta“ ([274]) (edaspidi „Yichuni liitiumivarud“). Artiklis 3 on veel sätestatud, et Yichuni uue energiaallikaga liitiumakude tööstuse arengu juhtrühm vastutab liitiumivarude igakülgse arendamise ja kasutamise juhtimise ja koordineerimise eest linnas ning liitiumi stabiilse tarnimise tagamise eest linna akuettevõtetele. Artiklis 6 annab omavalitsus liitiumi kaevandamisega tegelevatele ettevõtetele lisaks korralduse „toetada aktiivselt ja aidata [Yichuni] uue energiaallikaga akude tootjatel kasvada suuremaks ja tugevamaks ning luua pikaajaline koostööl põhinev ja vastastikku kasulik strateegiline partnerlus [kaevandusettevõtete ja akutööstuses tegutsevate äriühingute] vahel“. Artiklis 7 antakse suunised hinnamonopoli vältimiseks kehtestatud hinnakujundusmehhanismi kohta. Juhtrühm vastutab „juhtpositsiooni võtmise eest uue energiaallikaga liitiumakude tootjate ja [kaevandusettevõtete] koostöö korraldamisel, et teha turuarengute suundumuse põhjal kohandusi eesmärgiga määrata kindlaks võrdlushind ning pidada ühiseid läbirääkimisi ja määrata kindlaks uue energiaallikaga liitiumiakude tootjatele vajalik vilgukivi tarnehind“.

(728) Ka Fujiani provintsi kavad ja Ningde' omavalitsuse kavad sisaldavad konkreetseid sätteid pakutava toetuse liigi kohta, minnes mõnikord isegi nii kaugele, et neis on nimepidi nimetatud toetatavad äriühingud. Nii on see maailma suurima akutootja CATLi puhul, kelle peakorter ja olulised tootmisrajatised on selles provintsis.

([268]) „On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine“ (Hiina liitiumipealinna käsitleva diskussiooni kohta Yichuni Guoxuan Suo kaevanduse vaatenurgast), Shanghai Metals Market. Kättesaadav aadressil https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.

([269]) Kättesaadav aadressil http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Meetmete teatise punkt 5.

([271]) Meetmete teatise punkt 3.

([272]) Meetmete teatise punkt 1.

([273]) Meetmete teatise punkt 8.

([274]) Kättesaadav aadressil https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Fujiani provintsi 13. viisaastakukavas uue energiaallikaga sõidukite arendamise kohta on märgitud, et „keskendudes CATLile [Fujiani provints], edendatakse aktiivselt selliste tootmisahelate nagu akude tootmise laienemist“ ([275]).

(730) Fujiani suunavate arvamustega toetatakse investeeringuid kvaliteetsetesse projektidesse liitiumakude, uute energiaallikate ja uute materjalide valdkonnas ning edendatakse finantseerimisasutuste koostööd seotud tootmisharude ja erifondidega, et suurendada investeeringuid, laene ja krediiditoetust liitiumakude, uute energiaallikate ja uute materjalide tööstusprojektidele, sealhulgas liitiumakude, uute energiaallikate ja uute materjalide tootmisbaaside suurtele ehitusprojektidele pakutavate intressisoodustustega. Kavas tehakse ka ettepanek luua sõltumatu ja „kontrollitav“ tööstusinnovatsiooni süsteem, millega toetatakse selliste innovatsiooniplatvormide arendamist nagu CATLi elektrokeemilise energiasalvestamise tehnoloogia riiklik inseneriuuringute keskus. See kajastab riikliku poliitika rakendamist, mida viib ellu kohalik omavalitsus koostöös eraettevõttega. Ettevõtete, ülikoolide ja teaduskeskuste koostööl põhineva akude innovatsiooniplatvormi ehitamine on üks 2017. aasta akusid käsitleva tegevuskava põhiülesannetest ([276]).

(731) Ningde linna erikavas töötleva tööstuse kõrgekvaliteedilise arendamise kohta 14. viisaastakukava raames ([277]) on seatud eesmärk saavutada 2025. aastaks liitiumakude tootmisvõimsus 350 GWh ja saada CATLi arengu toetamise kaudu tootmisharu liidriks. CATLi tihedad sidemed eri omavalitsuste ja provintsidega kajastuvad ka CATLi ja Guizhou provintsi rahvavalitsuse vahel 2021. aastal allkirjastatud strateegilises koostöölepingus, ([278]) mille tulemuseks on CATLi uute energiaallikatega toite- ja energiasalvestusakude tootmisbaasi projekt Guizhous ([279]). Neid tihedaid sidemeid kinnitab sõnaselgelt ka CATLi Guizhou äriühingu tegevusdirektor, kes teatas, et „CATLi Guizhou äriühing on jätkuvalt pühendunud innovatiivsele ja kvaliteetsele arengule (...), toetab aktiivselt ja järgib Gui'ani uue piirkonna partei töö- ja halduskomitee kõrgekvaliteedilisi arengueesmärke ning aitab kaasa uue energiaallikaga akude tootmisahela loomisele Guiyangis ja Gui'anis“ ([280]). Guiyang ja Gui'an asuvad mõlemad Guizhou provintsis. Muud näited valitsuse aktiivsest sekkumisest on ulatuslik koostööleping Zhaoqingi valitsusega, ([281]) strateegilise koostöö leping Sichuani provintsi valitsusega ([282]) ja riigile kuuluv investeerimiskontsern Shudao Investment Group ([283]). Lisaks teeb CATL koostööd ka riigile kuuluva kontserniga Guizhou Phosphate Chemical Group liitiumheksafluorofosfaadi (liitium, mida kasutatakse elektrolüüdina liitiumioonakudes) ja raudfosfaadi valdkonnas. Lisaks asutas CATLi tütarettevõtja CATL Guizhou 2021. aasta detsembris koos kontserniga Guizhou Phosphate Chemical Group kaevandusettevõtte Guizhou Shidai Mining Co., Ltd. ([284]). Guizhou Phosphate Chemical Group'i on nimetatud Guizhou tegevuskavas, milles seatakse konkreetsed tootmiseesmärgid Guizhou provintsis asuvatele äriühingutele, kes toodavad energiasüsteemi ümberkujundamiseks kasutatavaid materjale. Kava sisaldab selgeid eesmärke liitiumraudfosfaadi (elektrolüüt, mis juhib liitiumioonakudes ioone anoodi ja katoodi vahel) aastatoodangu kohta ning näitab selgelt, millised valitsusasutused ja -üksused vastutavad nende eesmärkide saavutamise eest. Mitme mainitud äriühingu hulgas peaks eelkõige äriühingu Guizhou Phosphorus Chemical New Energy aastatoodang ulatuma 30 000 tonni raudfosfaadini ja Guizhou Yunengi aastatoodang 150 000 tonni liitiumraudfosfaadini.

([275]) Kättesaadav aadressil https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

([276]) 2017. aasta akude tegevuskava III jaotise punkt 1.

([277]) Kättesaadav aadressil https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.

([278]) Kättesaadav aadressil https://www.catl.com/en/news/790.html.

([279]) Teave kättesaadav aadressil https://www.catl.com/news/6263.html.

([280]) Vt Guizhou Daily, 10. märts 2023, kättesaadav aadressil http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.

([281]) „CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing“ (CATL allkirjastab ulatusliku koostöölepingu Zhaoqingi linnaga), CATL, 12. oktoober 2023. Kättesaadav aadressil https://www.catl.com/en/news/6122.html.

([282]) „Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation“ (Sichuani provints ja CATL tugevdavad strateegilist koostööd), CATL, 5. veebruar 2024, kättesaadav aadressil https://www.catl.com/en/news/6213.html.

([283]) „CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation“ (CATL ja Shudao Investment Group sõlmivad strateegilise koostöö lepingu), CATL, 18. veebruar 2024. Kättesaadav aadressil https://www.catl.com/en/news/6218.html.

([284]) „CATL sets up mining company after BYD“ (BYD järel asutab CATL kaevandusfirma), CnEVPost, 4. jaanuar 2022. Kättesaadav aadressil https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) CATLi ja Ningde' linna arendamine on lahutamatult seotud, kuna linn seab eesmärgiks saavutada 2025. aastaks liitiumakude tootmisvõimsuse 350 GWh ning saada tootmisharu liidriks, „[keskendudes] CATLi ja CATL New Energy Technology kolmanda, neljanda ja viienda etapi võimsuse suurendamise edendamisele ja CATL FAW projektide ehitamisele ning jätkates CATLi ja CATL New Energy Technology kui tootmisharu kahe liidri laiendamist ja akutööstuse tootmisvõimsuse ja turuosa suurendamist [...]“ ([285]). Muud toetusmeetmed hõlmavad seadmete ostu toetusi, ([286]) ettevõtete aastatoodangul põhinevaid soodustusi ([287]) ja rahalist toetust ([288]).

(733) Seoses Shenzheniga, kus asub muu hulgas BYD peakorter, antakse Shenzheni kavas üksikasjalikke juhiseid rahalise toetuse liigi kohta, mida pangandus- ja finantseerimisasutused peaksid andma sektorile kogu tarneahela ulatuses, alates kaupade hankimisest kuni uue energiaallikaga sõidukite tarbimise suurendamiseni. Näiteks võimaldab Shenzheni kava „toetada peamisi ettevõtteid tarneahela rahastamise lahendustega ning julgustab finantseerimisasutusi suurendama tarneahela rahastamist soodustingimustel, [...] toetada finantseerimisasutusi, et nad keskenduksid uue energiaallikaga sõidukite tootmise arendamisele, [...] sõnastades kogu olelusringi jooksul pakutavate finantsteenuste kavad ning rakendades paindlikke laenude hinnastamise ja intresside tagasimaksete meetodeid“ ([289]). Kava kohaselt peavad finantseerimisasutused uue energiaallikaga sõidukite sektori äriühingute puhul „suurendama krediiditoetust tehnoloogia ümberkujundamiseks, teadus- ja arendustegevusse tehtavateks investeeringuteks, tootmise laiendamiseks, keskmise tähtajaga ja pikaajaliste laenude osakaalu suurendamiseks“ ([290]) ning „aktiivselt uurima ja arendama innovaatilisi tooteid, nagu uue energiaallikaga sõidukid, tuluõigustega seotud pandilaenud ja süsinikdioksiidiheite vähendamise laenud, et toetada sõidukite sektori äriühingute keskkonnahoidlikku ja vähese CO_2 heitega arengut“ ([291]).

(734) Finantseerimisasutused toetavad akutööstuses tegutsevaid äriühinguid finantstagatiste, investeeringute ja laenude sidumise, sündikaatlaenude jms kaudu, ([292]) samal ajal kui autode ja elektrooniliste juhtimissüsteemide ettevõtteid toetatakse teadus- ja tehnoloogialaenude, riskikapitali, omakapitali rahastamise jne kaudu ([293]). Uue energiaallikaga sõidukite tarbimise lõppetapis „julgustatakse finantseerimisasutusi suurendama oma toetust mootorsõidukite tarbijakrediidile, uurima internetilaenutoodete innovatsioonivõimalusi, võtma kasutusele uusi digitaalseid riskikontrolli meetodeid, parandama kliendiprotsesside kogemusi ja pakkuma diferentseeritud finantsteenuste lahendusi“ ([294]). Lisaks antakse Shenzheni kavaga suunised „toetada autoettevõtjaid, et nad asutaksid mootorsõidukite tarbijakrediidi ettevõtteid ja muid asutusi, et osutada professionaalseid finantsteenuseid seoses uue energiaallikaga sõidukite tarbimisega ja hõlbustada veelgi uue energiaallikaga sõidukite turulepääsu“ ([295]). Shenzheni kava III jao punktis 1.9 nähakse ette kõigi uue energiaallikaga sõidukite ettevõtete (iduettevõtted, VKEd ja mikroettevõtted) finantseerimisasutuste poolne toetamine kogu tootmisahela ulatuses laenude, väliste otseinvesteeringute, valitsuse garantiide, pangalaenude riskihüvitusfondide, toetuste ja subsiidiumide kaudu. Lõpuks soovitatakse Shenzheni kavas „kasutada hästi ära Shenenzheni ettevõtete võlakirjade emiteerimise rahastamist, millega toetatakse tingimustele vastavaid uue energiaallikaga sõidukite tootjaid võlainstrumentide, ettevõtete võlakirjade ja muude ettevõtte krediidiinstrumentide emiteerimisel“. Tootmisharu toetatakse nii riigisiseselt kui ka rahvusvahelisel tasandil („kohandada piiriüleseid finantsteenuseid, et toetada uue energiaallikaga sõidukite valdkonnas tegutsevaid äriühinguid ülemaailmsele turule jõudmisel“) ([296]).

(735) Kavades rõhutatakse vajadust veelgi tihedamalt integreerida aku- ja elektrisõidukite tootmisharusid esmatähtsate toorainetega kindlustamise kaudu, ning vajadust vähendada kulusid ning toetada akude propageerimist ning teadus- ja arendustegevust, et parandada akutoitega elektrisõidukite jõudlust ja suurendada nende populaarsust.

([285]) Ningde' tootmiskava III peatüki 1. jagu.
([286]) Vt Ningde' meetmete teatise punkt 2, kättesaadav aadressil https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Vt nt Ningde' meetmete teatise punkt 3.
([288]) Vt nt Ningde' meetmete teatise punkt 7: „Julgustada riigile kuuluvaid ettevõtteid uurima omakapitalifondide loomist uue energiaallikaga akude [tarne]ahela projektide jaoks“.
([289]) Shenzheni kava III jao punkt 1.7.
([290]) Shenzheni kava III jao punkt 1.1.
([291]) *Samas.*
([292]) Shenzheni kava III jao punkt 1.2.
([293]) Shenzheni kava III jao punkt 1.3.
([294]) Shenzheni kava III jao punkt 1.6.
([295]) *Samas.*
([296]) Shenzheni kava III jao punkt 1.12.

(736) Samuti leidis komisjon käesolevas punktis eespool loetletud erinevates kavades ja poliitikadokumentides, et akutoitega elektriautode tööstuse sisendeid tootvad ja töötlevad ettevõtted võivad saada kasu mitmest sooduskorrast, näiteks:

— juurdepääs riiklikele fondidele, riskikapitalile ja valitsuse rahastatavatele tööstusvaldkonna investeerimisfondidele;

— võlakirjad;

— ekspordipiirangud;

— valitsuse tagatud omakapitalipandid;

— valitsuse arendusfondid;

— kindlustushüvitised;

— maa, elekter ja gaas odavamate hindadega;

— riigile kuuluvatelt pankadelt mitteärilistel alustel saadud laenud;

— maksusoodustused;

— ostutoetused;

— preemiad.

(737) Kokkuvõttes kinnitavad eespool nimetatud dokumendid ja tõendid, et Hiina valitsuse rakendatud poliitikaeesmärk oli soodustada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut, toetades muu hulgas akude ja nende sisendite tööstust kui peamist tegurit selle eesmärgi edukaks saavutamiseks.

(3) *Konkreetsed meetmed, mille Hiina valitsus on võtnud oma poliitiliste eesmärkide saavutamiseks, et arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu*

(a) *Avaliku sektori toetus akutootjatele ja nende sisenditele*

(738) Lisaks põhjenduses 736 mainitutele tegi komisjon kindlaks mitu õiguslikku allikat, mis viitasid akude ja nende sisendite tootjatele pakutavale riiklikule toetusele lõppeesmärgiga arendada neid sektoreid akutoitega elektrisõidukite tootjate soosimiseks. Need allikad näitavad selgelt tugevat sekkumist ja keskvalitsuse kontrolli akude ning akusektori sisendite üle seoses tootmis- ja müügieesmärkide ning hinnakontrolliga. Tegemist ei ole pelgalt sisenditarnijate õigusraamistikuga, vaid raamistikuga, milles sisenditarnijatele antakse volitused, mis on võimaldanud neil täita valitsuse ülesandeid seoses sisendite (st akude ja liitiumi) turustamise ja tarnimisega, et saavutada valitsuse asjaomane eesmärk arendada välja uue energiaallikaga sõidukite sektor, kuhu kuuluvad ka akutoitega elektrisõidukid. LFP ja akude tootmist toetavad meetmed näitavad kavatsust arendada akutoitega sõidukite tootmisharu eelneva etapi sisendite toetamise kaudu. Sisenditarnijad saavad tänu Hiina valitsuse toetusele vahendid oma riiklike ülesannete täitmiseks, nimelt akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks.

(739) Komisjon uuris ka seda, kas akutootjad said Hiina valitsuselt rahalist toetust, mis võimaldas neil rakendada riiklikku poliitikat ja tegutseda avaliku sektori asutusena. Kuna koostööst keeldumise tõttu oli komisjonile kättesaadav teave piiratud, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele. Seega tugines komisjon avalikult kättesaadavale teabele CATLi kohta ning Geely ja SAICi kontsernidega seotud akutootjate esitatud teabele.

(740) CATLi kohta kättesaadav teave näitas, et sellest sai kujuneda kasumlik ja mõjukas äriühing tänu valitsuse toetusele ja Hiina siseturu omadustele. Eelkõige näitavad avalikud allikad, et kuni 2020. aastani moodustas selle netotulust viiendiku valitsemissektoripoolne rahastamine ([297]). Seda toetust kinnitas hiljutisem väljaanne, millest nähtub, et „CATL sai 2023. aastal 5,72 miljardit jüaani (790 miljonit dollarit), mida on enam kui kaks korda rohkem kui eelmisel aastal“ ja mis moodustas 13 % tema puhaskasumist ([298]).

(741) Komisjon tegi ka kindlaks, et Geely ja SAICi kontsernidega seotud akutootjad, kes esitasid küsimustiku, said ka tasakaalustatavaid subsiidiume, nagu soodusrahastamine, maksuvabastus- ja maksude vähendamise kavad ning toetused. See on kooskõlas ka komisjoni järeldustega, mida on kirjeldatud põhjenduses 735.

(742) Kuna LFP sõltumatud tarnijad koostööd ei teinud, ei saanud komisjon kindlaks teha, kas ka LFP tarnijad said valitsuse toetust sarnaselt akutootjatega. Võttes aga arvesse kehtivat õigusraamistikku ja riiklikku poliitikat, saab komisjon teha järelduse, et sarnaselt akutootjatega said ka LFP tootjad kasu valitsuse rahalisest toetusest mitmel kujul.

(743) Sellest tulenevalt järeldas komisjon, et Hiina valitsus hoidis akutootjaid ja LFP tootjaid rahaliselt kunstlikult n-ö vee peal, et nad saaksid kasutada oma valitsusasutuse volitusi müüa akusid ja LFPsid Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest.

(b) *Hiina valitsuse meetmed seoses akude hinnakujunduse ja akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kulude vähendamisega*

(744) Hiina valitsus rakendas mitmeid meetmeid tagamaks, et akusid ja nende sisendeid tarnitakse akutoitega elektrisõidukite tootmisharule odavate hindadega. Peale selle tagas Hiina valitsus, et vähendatakse akutoitega elektrisõidukite tootmisharu vastavaid kulusid, mis on seotud selliste tootmisharu jaoks oluliste sisenditega. On selge, et need meetmed soosisid akutoitega elektrisõidukite sektorit. See nähtub ka järgmistest dokumentidest.

(745) Konkreetsed juhised akude maksumuse kohta sisaldusid juba 2012.–2020. aasta uue energiaallikaga sõidukite kavas, milles nähti ette, et 2015. aastaks peaksid akumoodulid maksma vähem kui 2 jüaani/vatt-tunni kohta ning et seda kulu tuleks 2020. aastaks veelgi vähendada, tasemele alla 1,5 jüaani/vatt-tunni kohta ([299]). Kavaga nähti ette ka 2–3 juhtiva akutootmise ettevõtte loomine, mille tootmis- ja müügimaht on üle 10 miljardi vatt-tunni, ning 2–3 tuumikettevõtte moodustamine positiivsete ja negatiivsete elektroodide, elektrolüütide ja muude oluliste materjalide tootmiseks ([300]). Kavast nähtub, kuidas valitsus on mänginud tootmisharu arengus keskset rolli, „tuginedes valitsuse suuniste ja turujõu kombinatsioonile“. Eelkõige täidab valitsus algusperioodil „aktiivset rolli planeerimissuuniste ja poliitiliste stiimulite kehtestamisega ning kogub teaduslikke, tehnoloogilisi ja tööstusressursse, soodustab energiasäästlike ja uue energiaallikaga sõidukite arendamist ja tootmist ning suunab turu tarbimist“ ([301]). Selleni tuli jõuda keskfondide eraldamise, maksusoodustuste poliitika ja finantseerimisasutuste toetuse kaudu ([302]).

(746) 2017. aasta akude tegevuskavas, mis töötati välja kooskõlas dokumendis „Made in China 2025“ sätestatud eesmärkidega, määrati kindlaks kolm põhiülesannet: esiteks „vähendada veelgi kulusid ja tagada kvaliteetsete akude tarnimine enne 2018. aastat“; teiseks „püüda 2020. aastaks viia süsteemipõhine energiatihedus 260 vatt-tunnini kilogrammi kohta ning vähendada kulusid alla 1 jüaani vatt-tunni kohta; kolmandaks jõuab energiatihedus 2025. aastaks 500 vatt-tunnini kilogrammi kohta“.

([297]) Vt CATLi 2020. aasta majandusaasta aruanne ja ka artikkel: „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“ (Miks Hiina äriühing domineerib elektriautode akude valdkonnas?), The New York Times, 22. detsember 2021, kättesaadav aadressil https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

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

([299]) Uue energiaallikaga autode kava (2012–2020) 5. jaotise punkt 1.

([300]) Uue energiaallikaga autode kava (2012–2020) 2. jaotise punkt 2.

([301]) Uue energiaallikaga autode kava (2012–2020) 2. jaotise punkt 2.

([302]) Uue energiaallikaga autode kava (2012–2020) 5. jaotise punktid 2 ja 3.

(747) Sellega seoses on tõenditest hinnalae kohta näha, et Hiina valitsuse reguleeritud kaupade tarnimisest saab valitsuse ülesanne, mida seejärel täidavad avaliku sektori asutusena tegutsevad sisenditarnijad. Hiina valitsus seab väga konkreetsed kvalitatiivsed arengueesmärgid, et saavutada turu stabiilsus ja vähendada kulusid. Seetõttu peab akutööstuse kasv olema „kooskõlastatud“ ([303]) ning teadus- ja arendustegevuse eesmärk on täiustada liitiumioonakusid, ([304]) mis on peamine akutüüp, mida akutoitega elektrisõidukites kasutatakse. Nende eesmärkide saavutamiseks nähti 2017. aasta akude tegevuskavas ette „poliitilise toetuse suurendamine“ ([305]). See poliitiline toetus hõlmab „valitsuse suunavat rolli“ ja „aktsiisivabastust, kui akutoode selleks kvalifitseerub; akutootjatel, nagu ka kõrgtehnoloogilistel ettevõtetel ning tehnosiirde- ja tehnoloogiaarendusettevõtetel, on õigus kasutada maksusoodustusi“ ([306]).

(748) 2017. aasta akude tegevuskava hõlmab ka valitsuse ja tööstusliitude vahelisi suhteid, nagu on rõhutatud kava 4. jaotise punktis 3, „võttes täiel määral arvesse tööstusliitude ja muude organisatsioonide rolli ning vahetades teavet ja tehes koostööd [...] poliitikameetmete ja ettepanekute osas, tugevdada tööstuse enesedistsipliini juhtimist ning edendada akude ja nendega seotud tootmisharude kooskõlastatud arendamist“. Tööstusliitude rolli Hiina majandussüsteemis käsitletakse punktis 778.

(749) Eelkõige ilmneb valitsuse sekkumine kogu tarneahelas ja eesmärk alandada akutoitega elektrisõidukite soosimiseks hindu akutööstuse teatisest, milles nähakse ette koostöö tarneahela eelneva ja järgneva etapi ettevõtjate vahel, „et stabiliseerida ootusi, selgitada kogust ja hinda, tagada tarned ja mõlemale poolele kasulik koostöö“ ([307]). Akutööstuse teatises antakse kohalike turgude järelevalveasutustele ka korraldus „tugevdada järelevalvet ning põhjalikult uurida ja käsitleda varumist, hindade tõstmist vajalikust kõrgemale tasemele, ebaausat konkurentsi ja muud käitumist liitiumakutööstuse eelnevates ja järgnevates etappides, et säilitada kord turul“ ([308]).

(750) See näitab ka seda, kui ulatuslik on Hiina valitsuse sekkumine, et ennetavalt tagada akude tarneahelas hindade alandamine eesmärgiga soodustada turu stabiilsust akutoitega elektrisõidukite tootjate kasuks. Lisaks näitavad tõendid, et Hiina valitsus on seadnud nende kaupade tarnimise teatava hinnaga valitsuse ülesandeks, mida omakorda täidavad avaliku sektori asutused.

(751) Veelgi kõnekam on see, et valitsuse sekkumine omamaistesse toorainehindadesse kajastub ka tööstus- ja infotehnoloogiaministeeriumi (MIIT) pressile tehtud avaldustes. 2022. aasta aprillis Pekingis toimunud pressikonverentsil, kus käsitleti elektriautodes kasutatava tooraine hinnatõusu, kinnitas MIITi pressiesindaja, et „me surume [tooraine hinnad] tagasi mõistlikule tasemele võimalikult kiiresti“ ning et „ministeerium aitab kiirendada kohalike ressursside arengut Hiinas“ ja „sektori stabiilset tegutsemist ohustab suur surve, mis nõuab kõigilt asjaomastelt osapooltelt ühist toimetulekut“ ([309]). See oli järelmeede 2022. aasta märtsis toimunud sümpoosionile, mille korraldasid MIIT, MIITi toorainetööstuse osakond ja esimene seadmetööstuse osakond koos riikliku arengu- ja reformikomisjoni hinnaosakonna ja riikliku turu reguleerimise ametiga seoses akutööstuse eelneva etapi materjalide hinnatõusuga ([310]). Kohtumisel osalesid Hiina mitteraudmetallide tööstusliit (CNMIA), Hiina Autotootjate Liit (CAAM) ja Hiina autoakude tööstuse innovatsiooniliit (CAPBIIA) ning muud tööstusorganisatsioonid, samuti asjaomased isikud, kes juhivad liitiumiressursside arendamise, liitiumsoola tootmise, katoodimaterjalide, akude ja muude tootmisahelate peamiste eelnevate ja järgnevate sektorite ettevõtteid ([311]).

([303]) 2017. aasta akude tegevuskava 1. jaotise punkt 2.
([304]) 2017. aasta akude tegevuskava 2. jaotise punkt 2.
([305]) 2017. aasta akude tegevuskava 4. jaotise punkt 1.
([306]) 2017. aasta akude tegevuskava 4. jaotise punkt 1.
([307]) Vt akutööstuse teatise punkt 2.
([308]) Samas.
([309]) „Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry“ (Ministeerium kavatseb stabiliseerida autotööstust mõjutavaid hinnatõuse), Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu, 25. aprill 2022. Kättesaadav aadressil https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Kättesaadav aadressil https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Kättesaadav aadressil https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Kulude vähendamist on eriti rõhutatud liitiumioonakude tööstusele valitsuse poolt antud suunistes; 2021. aasta standardtingimustes pakutakse välja tehnilised standardid, nagu akupakkide minimaalne energiatihedus 180 Wh/kg, ([312]) ning suunatakse ettevõtteid „vähendama tootmisprojekte, mis lihtsalt suurendavad tootmisvõimsust, toetama tehnoloogilist innovatsiooni, parandama tootekvaliteeti ja kärpima tootmiskulusid“ ([313]).

(753) Komisjon leidis veel, et mõne akude tootmisel kasutatava tooraine suhtes kohaldatakse ekspordipiiranguid, nagu ekspordikontrolli meetmed ja eksportimise korral omamaise käibemaksu tagastamata jätmine. Nende meetmete poliitiline eesmärk on takistada eksporti ja luua omamaine ülepakkumine, nii et omamaised hinnad oleksid odavad ja tarnete kogus oleks piisav, et tuua kasu omamaised tootmisahela järgneva etapi tootmisharudele, sealhulgas akutoitega elektrisõidukite tootjatele.

(754) Sellega seoses leidis komisjon, et akudes kasutatava liitiumi liigi LFP suhtes ei kohaldata ekspordil 13 % käibemaksutagastust, mis muudab selle tooraine omamaise hinna omamaise tarbimise puhul kunstlikult madalamaks.

(755) Alates 2006. aastast on Hiina valitsus kehtestanud dokumendi „Otsus grafiidiga seotud toodete ajutise ekspordikontrolli kohta“ (teade nr 50 [2006]) ([314]) alusel grafiidiga seotud kaupade suhtes ajutisi ekspordipiiranguid. Otsusega kehtestati seitsme grafiidiga seotud tootetüübi ([315]) suhtes ajutised ekspordikontrollimeetmed. Ajutised ekspordikontrollimeetmed tunnistati kehtetuks teatega grafiitkaupadega seotud ajutiste ekspordikontrollimeetmete optimeerimise ja kohandamise kohta (teade nr 39 [2023]), ([316]) mis avaldati 20. oktoobril 2023 ja mis jõustus 1. detsembril 2023. Samal ajal lisatakse selle poliitikaga ekspordikontrolli loetellu kaht uut liiki grafiittooteid. Grafiidi suhtes kohaldatakse ka ekspordipiiranguid, kuna eksportimisel ei tagastata 13 % siseriiklikku käibemaksu ([317]).

(756) Komisjon leidis ka, et teatavat liiki vase suhtes kohaldatakse 2022. aasta tollitariifistiku kohandamise kava ([318]) ja 2023. aasta tollitariifistiku kohandamise kava ([319]) alusel 30 % suurust eksporditollimaksu. Asjakohase HS-koodi alusel nõutakse sisse täiendav 5–15 % suurune ajutine ekspordimaks.

(757) Samuti leidis komisjon, et Hiina tugevdab oma haruldaste muldmetallide tootmisharu, mis on vajalik ka akutoitega elektrisõidukite akude tootmiseks, et muu hulgas kontrollida hinnastamistasemeid ning tagada strateegilised, majanduslikud ja kestlikkuseesmärgid. 2021. aasta detsembris ühinesid kolm riiklikku üksust, et luua China Rare Earth Group Co. Ltd, mis katab ligikaudu 62 % kõigist raskete haruldaste muldmetallide tarnetest Hiinas ([320]). Sellest tulenevalt võttis valitsus riigi tasandil muid meetmeid, näiteks kehtestas ekspordipiirangud, sama eesmärgiga suurendada tarneid omamaistele tootjatele, kellel on madala hinnaga ja kättesaadav tooraine, mis on vajalik muu hulgas akutoitega elektrisõidukite tootmiseks.

(c) *Järeldus*

(758) Kokkuvõttes näitavad valitsuse suunised, arvamused ja eeskirjad, milles on käsitletud akutoitega elektrisõidukite tootmisharu, et valitsus suunab tootmisharu selle arendamise ja parandamise suunas kulude vähendamise ja põhisisendite stabiilse pakkumise kaudu. Lisaks on valitsus kehtestanud selge ja pideva kontrolli ja järelevalve akude ja nende sisendite hinnakujunduse üle tagamaks, et akutoitega elektrisõidukite tootmisharu saab neid hankida odavate hindadega ja piisavas koguses.

([312]) Vt standardtingimuste III jaotise punkt 1.
([313]) Vt standardtingimuste I jaotise punkt 3.
([314]) Kättesaadav aadressil http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) HS-koodid: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 ja 8545900000.
([316]) Kättesaadav aadressil http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Vt HS-koodid: 38011000 aadressil https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Kättesaadav aadressil http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, vt element 7.
([319]) Kättesaadav aadressil https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, vt element 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Kõik see näitab, et Hiina valitsus on kehtestanud kesk- ja kohalikul tasandil mitmesuguseid akude ja sisendite tarnijatele suunatud poliitikapõhimõtteid ja meetmeid, et lõppeesmärgina toetada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Kõik need sisendid moodustavad olulise osa akutoitega elektrisõidukite tootmiskuludest. Selle poliitika tulemusena on Hiina valitsus kehtestanud eesmärgid, et tagada nende akude ja sisendite stabiilne ja piisav tarnimine odavamate hindadega, millest akutoitega elektrisõidukite tootjad saavad kasu kulude märkimisväärse vähendamise kujul, mis võimaldab neil müüa akutoitega elektrisõidukeid odavamate hindadega, sealhulgas liidu turul. Tõendeid akutootjatele antud rahalise toetuse kohta on käsitletud põhjendustes 739–743.

(1) *Sisenditarnijate ja Hiina valitsuse vahelised suhted*

(760) Olles analüüsinud õiguslikku ja majanduslikku raamistikku, milles sisenditarnijad tegutsevad ja mis on tugevalt mõjutatud Hiina valitsuse poliitilistest eesmärkidest arendada akutoitega sõidukite tootmisharu sisenditarnijate kaudu, analüüsis komisjon ka Hiina akude siseturu eripära, tõendeid riigi esindatuse/omandi kohta sisenditarnijates ning muid märke selle kohta, et Hiina valitsus teostas nende üksuste üle sisulist kontrolli (sealhulgas nende organisatsioonilised omadused, otsustusahelad ja üldine suhe Hiina valitsusega).

(761) Komisjon kogus teavet *akude siseturu struktuuri kohta*. Nagu on selgitatud punktis 3.3.1.2, ei teinud Hiina valitsus koostööd seoses Hiina siseturul tegutsevate sisendmaterjalide tarnijatega, sealhulgas akutoitega elektrisõidukite akude tarnijatega, ega esitanud selgitusi ja olulist teavet akude siseturu kohta. Seega pidi komisjon vastavalt alusmääruse artiklile 28 toetuma oma järelduste puhul kättesaadavatele faktidele.

(762) Sellega seoses tugines komisjon neljale teabekogumile, st Rhodiumi aruandes ([321]) esitatud teabele, Benchmark Mineral Intelligence'i (edaspidi „BMI") esitatud andmetele akuelementide turu geograafilise tasakaalu kohta, ([322]) Hiina autoakude tööstuse innovatsiooniliidu aruandele ([323]) ja valimisse kaasatud akuostjatest kontsernide esitatud teabele.

(763) Rhodiumi aruandes esitatud teabest nähtub, et „kui äriühing LG Energy Solution välja arvata, domineerivad Hiina elektrisõidukite akude turul omamaised turuosalised" ([324]). Täpsemalt näitab aruanne, et Hiina akutootjate turuosa Hiina siseturul oli 2021. aastal üle 88 %, mis jättis välisomanduses olevatele akutootjatele ainult 4 % turuosa. Ülejäänud 8 % puhul ei olnud päritoluriiki näidatud. Võttes aga arvesse suurte välismaiste akutarnijate piiratud osakaalu Hiina turul ja Hiina valitsuse koostöö puudumist, järeldas komisjon, et ka teised tootjad on Hiina äriühingud. Samas aruandes tehti ka kindlaks, et CATLi turuosa Hiina turul oli 2020. aastal üle 52 %. Vastupidise teabe puudumisel järeldas komisjon, et need järeldused kehtisid ka uurimisperioodil.

(764) Samuti tegi komisjon kindlaks, et Rhodiumi aruandes esitatud kümme akutootjat olid kas CBIA (või selle juhatuse) või CIAPSi liikmed ja/või osaliselt riigile kuuluvad äriühingud. Kui CBIA ja CIAPSi liikmed moodustasid üle 86 % turuosast, siis aseesimehed või juhatuse liikmed moodustasid 2021. aastal teataval ajal üle 62 % turuosast. Aruandes märgiti ka, et on olemas kogum poliitikameetmeid, mille eesmärk on soodustada Hiina omamaiseid akutarnijaid ([325]).

([321]) „Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries" (Moonutused rahvusvahelistel turgudel ja Hiinas: valitsuse toetus elektrisõidukite akudele, Rhodium Group, detsember 2022 (edaspidi „Rhodiumi aruanne"), lk 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Vt Hiina autoakude tööstuse innovatsiooniliidu aruanne, mis avaldati 11. jaanuaril 2024 ja mille ülevaate leiab aadressilt https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82.

([324]) Rhodiumi aruanne, lk 41.

([325]) Rhodiumi aruanne, lk 58.

(765) BMI ([326]) esitatud andmed akuelementide turu geograafilise tasakaalu kohta näitavad, et Hiina akude pakkumine moodustas 2022. ja 2023. aastal üle 170 % kohalikust nõudlusest, mis samuti osutab Hiina akude tootjate selgele valitsevale seisundile kohalikul turul.

(766) Lisaks märgiti Hiina autoakude tööstuse innovatsiooniliidu aruandes, et ligikaudu 97 % 2023. aasta olemasoleva tootmisvõimsuse turuosast ([327]) kuulus Hiina omamaistele akutootjatele. Hiina akutootjatest CBIA liikmete turuosa moodustas vähemalt 66 %, samal ajal kui suuruselt teine tootja BYD, kelle toodang moodustas 2023. aastal 27 % Hiina olemasolevast tootmisvõimsusest, on CIAPSi liige. Üks äriühing – China Aviation Lithium Battery (CALB) oli nii CBIA juhatuse liige kui ka riigile kuuluv ettevõte. Ainuüksi CATL moodustas 2023. aastal üle 40 % Hiina kogu olemasolevast võimsusest ja on CBIA juhatuse liige.

(767) Komisjon märkis ka, et CBIA ja CIAPS ei ole avaldanud oma liikmete täielikku nimekirja veebis. Komisjon sai kindlaks teha äriühingute osalemise CBIAs, CIAPSis ja muudes tööstusliitudes, vaadates nende aastaaruandeid ja muud veebis kättesaadavat teavet, näiteks nende juhtorganite liikmete nimekirja. Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet ega ametlikke avalikke andmeid CBIA ja CIAPSi liikmete täieliku loetelu kohta, järeldas komisjon, et veelgi suurem arv akutarnijaid võivad kuuluda nendesse liitudesse.

(768) Kuigi SAICi kontserni tehtud akude ostude väärtuse kohta ei olnud võimalik nende koostööst keeldumise tõttu järeldusi teha, tegi komisjon kindlaks, et tema teatatud akutarnijad asusid kõik Hiina RVs. Mis puudutab Geely kontserni, siis vähemalt 65 % selle ostudest tehti äriühingutelt, kes olid kas CBIA või CIAPSi liikmed või osaliselt riigile kuuluvad äriühingud. Mis puudutab SAICi kontserni, siis kuigi teavet ostuväärtuse või -mahu kohta ei olnud võimalik kontrollida, näitab toimikus olev teave, et tema neli peamist akude tarnijat olid osaliselt otseselt või kaudselt riigi omandis, CBIA liikmed või temaga tihedalt seotud ühe tarnija aktsionäri (CATL) kaudu.

(769) Eeltoodu põhjal järeldas komisjon, et Hiina siseturgu teenindavad peaaegu eranditult omamaised akutarnijad. Need tarnijad on märkimisväärses enamuses selliste tööstusliitude nagu CBIA ja CIAPS liikmed ja/või riigi omandis.

(770) Komisjon uuris täiendavalt *Hiina valitsuse ja akutarnijate vahelisi suhteid*, et teha kindlaks, kas valitsus teostas sisulist kontrolli asjaomaste üksuste ja nende käitumise üle turul. Tööstusliitude roll on väga oluline näitamaks, kuidas Hiina valitsus tagab tööstusliitude kaudu oma poliitiliste eesmärkide rakendamise, et arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu.

(771) Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet tarnijate arvu kohta ega muud teavet formaalsete märkide kohta sellest, et valitsus omab ja kontrollib akutoitega elektrisõidukite akude siseturu tarnijaid, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele alusmääruse artikli 28 tähenduses. Selleks analüüsis komisjon kahe integreerimata valimisse kaasatud kontserni (Geely ja SAIC) akutarnijate olukorda. Nagu eespool märgitud, ei esitanud Hiina valitsus nõutud teavet akutarnijate ja/või akutootjate tööstusliitude omandisuhete ja kontrolli kohta. Lisaks ei esitanud Geely ja SAICi kontserni sõltumatud akutarnijad küsimustikule vastuseid ega teavet Hiina valitsuse omandi ja kontrolli kohta. Seepärast pidi komisjon seda teavet otsima avalikult. Kui komisjon ei suutnud leida teavet avaliku teabe hulgast, pidi ta tegema järeldused alusmääruse artikli 28 alusel.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Vt joonealune märkus 323, tabel 4.

(772) Mis puudutab SAICi kontserni, siis kuigi teavet ostuväärtuse või -mahu kohta ei olnud võimalik kontrollida, näitas toimikus olev teave siiski, et kontserni neli peamist akutarnijat, kellelt osteti oluline osa akudest, olid osaliselt otseselt või kaudselt riigi omandis. Geely kontserni puhul leiti, et kolm akutarnijat 14st olid osaliselt riigi omandis. Suur osa SAICi ja Geely kontsernide akutarnijatest leiti olevat ka tööstusliitude liikmed. Lisaks tegi komisjon veel kindlaks, et Rhodiumi aruandes ([328]) esitatud kümnest suurimast akutootjast, kes tegutsesid 2020. aastal Hiina siseturul, kuulusid vähemat seitse osaliselt riigile.

(773) Nagu juba märgitud põhjenduses 763, moodustasid akutarnijad, kes leiti olevat osa CBIAst või CIAPSist, 2020. aastal üle 86 % Hiina turuosast. CALB oli nii CBIA juhatuse liige kui ka riigile kuuluv ettevõte (põhjendus 765). CATL – Hiina turul oluline ettevõtja, kelle turuosa 2020. aastal oli kogu Hiina siseturust 52 % – on Geely ja SAICi kontsernide otsene ja kaudne (ühisettevõtete kaudu) tarnija ning CBIA juhatuse liige.

(774) Kuna Hiina valitsus koostööd ei teinud, pidi komisjon tuginema avalikult kättesaadavale teabele, et teha kindlaks, millised neist tarnijatest on tööstusliitude liikmed. Komisjon märkis, et CBIA ja CIAPS ei ole avaldanud oma liikmete täielikku nimekirja veebis. Komisjon sai siiski kindlaks teha äriühingute osalemise CBIAs, CIAPSis ja muudes tööstusliitudes, vaadates nende aastaaruandeid ja muud veebis kättesaadavat teavet, näiteks nende juhtorganite liikmete nimekirja. Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet ega ametlikke avalikke andmeid CBIA ja CIAPSi liikmete täieliku loetelu kohta, järeldas komisjon, et nendesse liitudesse kuulub tõenäoliselt veelgi suurem arv akutarnijaid.

(775) Lisaks avaldab CBIA ainult juhatuse liikmete ja uute liikmete nimekirja. Viimane hõlmab liikmeid, kes on ühinenud alates 2017. aasta märtsist, kuid liit asutati 1988. aastal. Veebipõhise teabe kohaselt kuulub tööstusliitu üle 500 kontserni ([329]). Komisjon otsis teavet veebis kättesaadavasse mittetäielikku loetellu kantud liikmete kohta ja leidis, et seal on ka mõned riigile kuuluvad ettevõtted, sealhulgas mitte ainult toorainetarnijad ja akutootjad, vaid ka riigile kuuluvad investeerimisfondid ja uurimisinstituudid. Selle põhjal järeldas komisjon, et Hiina valitsus võib teostada otsest kontrolli üksuste üle, mis hõlmab paljusid olulisi osalejaid, kes on seotud mitte ainult akusektori ja akude jaoks vajaliku liitiumiga, vaid ka akutoitega elektrisõidukite sektoriga tervikuna. Asjaolu, et mitmed osalejad kogu akutoitega elektrisõidukite tarneahelas kuuluvad CBIAsse, kinnitab tõendeid selle kohta, et Hiina valitsus on loonud raamistiku, mis hõlmab tarneahela kõiki tasandeid.

(776) Komisjon analüüsis CBIA ja CIAPSi põhikirja, et hinnata, mil määral valitsus tööstusliite ja nende liikmeid kontrollib. Selleks pidi komisjon täielikult tuginema kättesaadavatele faktidele vastavalt alusmääruse artiklile 28, kuna Hiina valitsus keeldus esitamast teavet oma turu omaduste kohta, ning tööstusliitude kohta, mille kohta komisjon teavet nõudis, sealhulgas nii CBIA kui ka CIAPSi kohta (põhjendus 279).

(777) Oma märkustes artikli 28 kohaldamise kohta, mida on üksikasjalikult kirjeldatud põhjenduses 282, eitas Hiina valitsus kontrolli omamist CBIA üle ja ametlikku seotust selle tööstusliiduga. Uurimine näitas siiski, et Hiina valitsuse väited, et tal puudub kontroll CBIA üle ja et tööstusliit ei ole ametlikult Hiina valitsusega seotud, olid faktiliselt valed. Nendele väidetele vastupidiselt leidis komisjon, et Hiina valitsusel on tugev kontroll CBIA ja ka CIAPSi üle.

([328]) Rhodiumi aruanne, lk 58.

([329]) Vt https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%94%B5%E6%B1%A0%E5%B7%A5%E4%B8%9A%E5%8D%8F%E4%BC%9A/7368598.

(778) Esiteks on CBIA tööstusliit, mis kuulub otseselt riiginõukogu haldusalasse. Riiginõukogu on rahvakongressi täitevorgan ja Hiina kõrgeim riigivõimu organ. See koosneb piiratud arvust inimestest, sealhulgas peaministrist, asepeaministritest ja peasekretärist. CBIA põhikirja ([330]) artiklis 3 on veel sätestatud, et tööstusliit „allub Hiina Kommunistliku Partei üldisele juhtimisele ja [...] asutab Hiina Kommunistliku Partei organisatsioone partei tegevuse läbiviimiseks ja parteiorganisatsioonide tegevuseks vajalike tingimuste loomiseks“. Seega ei ole CBIA sõltumatu tööstusliit, mille on asutanud turuosalised ja mis tegutseb vastavalt vabaturumajanduse põhimõtetele, vaid üksus, mida juhib Hiina valitsus riiginõukogu kaudu ning mis vastutab seega Hiina valitsuse seatud riikliku poliitika eesmärkide saavutamise eest.

(779) Paljud Hiina tööstusliidud määratlevad oma põhikirjas oma rolli olla sillaks valitsuse ja oma liikmete vahel. Tööstusliitude ja kaubanduskodade põhjaliku järelevalve meetmetes, mille avaldasid 2016. aastal riiklik arengu- ja reformikomisjon, tsiviilasjade ministeerium ja veel kaheksa riigiasutust, kutsuti üles looma tööstusliitudes ja kaubanduskodades parteiorganisatsioone ning lisama tööstusliitude põhikirjadesse partei ülesehitamise ([331]) nõudeid. Hoolimata asjaolust, et 2019. aastal algatas riiklik arengu- ja reformikomisjon kampaania üleskutsega tööstusliidud ja kaubanduskojad valitsusest institutsionaalselt eraldada ja sellega seoses esitatud riikliku arengu- ja reformikomisjoni arvamustes ([332]) nähti ametlikult ette institutsioonide, funktsioonide, finantsvarade jne eraldamine, tagati nende arvamustega nii tööstusliitude jätkuv rahaline sõltuvus valitsusasutustest kui ka HKP jätkuv täielik kontroll nende üle: „Ühiskondlike organisatsioonide kõigi tasandite partei ülesehitustöö organid [...] tugevdavad konkreetseid suuniseid, edendavad jõudsalt partei ülesehitust lahtisidumise protsessi läbinud tööstusliitudes ja kaubanduskodades, [...] tugevdavad põhjalikult partei juhtpositsiooni tööstusliitude ja kaubanduskodade üle ning tagavad, et partei töö on katkematu ja et parteiorganisatsioonide roll lahtisidumise protsessis ei nõrgeneks. [...] [...] Kõigi tasandite ühiskondlike organisatsioonide partei ülesehitustöö organid kutsuvad tööstusliite ja kaubanduskodasid tungivalt üles lisama parteitöö nõude oma põhikirja, et kujundada lõplikult välja töömehhanismid, mis tagavad parteiorganisatsioonide osalemise otsuste tegemises olulistes küsimustes, ning juhtimist ühtlustada“ ([333]). Arvamustega tagati ka tööstusliitude rahaline sõltuvus valitsusasutustest ja HKP täielik kontroll nende üle ([334]).

(780) Teiseks teostab CBIA täidesaatvat võimu juhatus, mille valib liikmesettevõtete hulgast üldkogu, mis koosneb kõigist liidu liikmetest (põhikirja artikkel 21). Hiina valitsus osaleb täielikult ka juhatuse liikmete kandidaatide valimises. CBIA põhikirja artikli 22 kohaselt kuuluvad kandidaatide valimise eest vastutavasse komiteesse „järelevalvenõukogu esindajad“ ja „parteiorganisatsiooni esindajad“. Kui juhatust ei saa kokku kutsuda, valib komitee liikmed otse partei ülesehitustööd haldav asutus. Partei ülesehitustöö organid vastutavad kõigi parteiideoloogia levitamisega seotud tegevuste eest. Dokumendis „Arvamused tööstusliitude ja kaubanduskodade haldusasutustest põhjaliku lahtisidumise reformi rakendamise kohta“ (edaspidi „arvamused tööstusliitude kohta“) on öeldud, et ühiskondlike organisatsioonide partei ülesehitustöö organid „tugevdavad põhjalikult parteipoolset tööstusliitude ja kaubanduskodade juhtimist ning tagavad, et partei töö on katkematu ja parteiorganisatsioonide roll tootmisest lahtisidumise protsessiga ei nõrgene. [...] [...] Kõigi tasandite ühiskondlike organisatsioonide partei ülesehitustöö organid kutsuvad tööstusliite ja kaubanduskodasid tungivalt üles lisama parteitöö nõude oma põhikirja, et kujundada lõplikult välja töömehhanismid, mis tagavad parteiorganisatsioonide osalemise otsuste tegemises olulistes küsimustes, ning juhtimist ühtlustada“ ([335]). Liikmete üldkoosolek juhatuse valimiseks ja ametist tagandamiseks tuleb samuti kokku kutsuda partei ülesehitustööd haldava asutuse heakskiidul. Valitsuse mõju liidu igapäevasele tegevusele on täiendavalt rõhutatud põhikirja artiklis 36, milles on sätestatud, et liidu eest vastutavad isikud peavad „järgima Hiina Kommunistliku Partei juhtkonna suuniseid, toetama Hiinale iseloomulike

([330]) Hiina Akutootjate Liidu (CBIA) põhikiri, kättesaadav aadressil http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Partei ülesehitustöö võib olla mitmekesine ja selle lõppeesmärk on suurendada partei mõju ettevõtetes, tööstusliitudes, haldusasutustes jne. Partei ülesehituse ametlik määratlus on kättesaadav siin http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html. „Partei ülesehitustöö sisu on suhteliselt mitmekülgne, sisaldades mitmeid ülesandeid, nagu poliitiline areng, ideoloogiline areng, organisatsiooniline areng, stiili areng, distsipliini areng, korruptsioonivastane võitlus ja süsteemi areng“.

([332]) Arvamused tööstusliitude ja kaubanduskodade haldusorganitest põhjaliku lahtisidumise reformi rakendamise kohta, riiklik arengu- ja reformikomisjon, tsiviilasjade ministeerium jt, 14. juuni 2019; kättesaadav aadressil http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Riikliku arengu- ja reformikomisjoni arvamused, punkt 4.

([334]) Vt Hiina aruanne, punkt 2.3.3, lk 24–25, ja riikliku arengu- ja reformikomisjoni arvamuste punkti 3 alapunkt 2, mille kohaselt julgustatakse haldusorganeid ostma teenuseid tingimustele vastavatelt tööstusliitudelt.

([335]) Vt Hiina aruande punkt 2.3.3, lk 25–26, ning riikliku arengu- ja reformikomisjoni arvamused, punkt 4.

omadustega sotsialismi, rakendama otsustavalt partei liini, põhimõtteid ja poliitikat ning olema poliitiliselt usaldusväärsed“. Liidu eest vastutavate isikute hulka kuuluvad esimees, 23 aseesimeest ja üks peasekretär. Aseesimeesteks määratakse ka mitu riigile kuuluvat ettevõtet. Eespool esitatud teabe põhjal ei ole CBIA mitte ainult riiginõukogu juhtimise all, vaid ka Hiina valitsusel on kontroll CBIA haldamise ja selle töö eest vastutavate võtmeisikute üle.

(781) Lisaks on põhikirja artikli 46 lõikes 5 sätestatud, et järelevalvenõukogu teatab liidu töös esinevatest probleemidest partei ülesehitust haldavatele asutustele ja tööstuse juhtimise talitustele. Tuletatakse meelde, et vaidluses DS379 – Hiina riigile kuuluvate kommertspankade kontekstis – sisaldas teave, mis on asjakohane hindamaks, kas üksus on avaliku sektori asutus, ka tõendeid selle kohta, et tegevjuhid on valitsuse nimetatud isikud, mistõttu HKP säilitas nende valikul märkimisväärse mõju, nagu on kirjeldatud põhjenduses 415.

(782) CBIA ja Hiina valitsuse vahelist suhet kinnitavad ka riikliku arengu- ja reformikomisjoni aruanded ([336]) ja veebis olevad ajaleheartiklid. 2020. aastal Pekingis toimunud CBIA kaheksanda liikmete kongressi aruandes rõhutas Hiina riikliku kergetööstuse nõukogu (CNLIC) president Zhang Chonghe (CBIA on CNLICi liige ja saab sellelt suuniseid), ([337]) et CBIA on olnud „valitsuse hea abiline“, ([338]) tehes muu hulgas ettepanekuid mitme tööstuspoliitika muutmiseks ning kajastades ettevõtete nõudmisi valitsusele. Sarnaselt CBIAga on CNLIC riiginõukogu SASACi juhtimise all ning selle tegevuse ulatus hõlmab osalemist tööstuskavade ja tööstuspoliitika väljatöötamises, kergetööstusele keskenduvate tööstusklastrite ja -piirkondade loomist, „tööstusharude käitumise standardimist“ ning „valitsuse ja asjaomaste asutuste volitusel muude ülesannete täitmist“ ([339]). Liidu enda sõnul on ta alati olnud pühendunud **valitsuse teenimisele** (rõhuasetus lisatud) ([340]).

(783) Samasid sätteid kohaldatakse ka CIAPSi puhul. Nagu CBIAgi puhul (vt põhjendus 779), teostab täitevvõimu juhatus (artikkel 21). Hiina valitsus osaleb täielikult juhatuse liikmete kandidaatide valimises. CIAPSi põhikirja artikli 22 kohaselt kuuluvad kandidaatide valimise eest vastutavasse komiteesse „juhatuse esindajad, järelevalvenõukogu esindajad“ ja „parteiorganisatsiooni esindajad“. Kui juhatust ei saa kokku kutsuda, valib komitee liikmed otse partei ülesehitustööd haldav asutus. Seega ei ole CBIA mitte ainult riiginõukogu juhtimise all, vaid Hiina valitsusel on ka kontroll CBIA haldamise ja selle töö eest vastutavate võtmeisikute üle. Põhikirja artikli 46 lõikes 5 on ka sätestatud, et järelevalvenõukogu teatab liidu töös esinevatest probleemidest partei ülesehitustööd haldavatele asutustele ja tööstuse juhtimise talitustele.

([336]) Vt https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Eelkõige väljendas riikliku arengu- ja reformikomisjoni tööstusosakonna esimese tasandi inspektor Xia Nong lootust, et CBIA „täidab jätkuvalt suurt rolli silla ja ühenduslülina uue, nn topeltringluse arengumudeli taustal [...]“.

([337]) CNLICi põhikiri on kättesaadav aadressil http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) „Tehke partei ülesehitustööd, et juhtida liidu tööd ning edendada akutööstuse ümberkujundamist ja ajakohastamist ning keskkonnahoidlikku arengut“, Sohu, 31. oktoober 2020. Kättesaadav aadressil https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) CNLICi põhikiri on kättesaadav aadressil http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) „Meng Xiangfeng, CATLi esimehe assistent ja teda saatev delegatsioon külastasid liitu arvamuste vahetamise eesmärgil“, CBIA, 15. veebruar 2023. Kättesaadav aadressil http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) CIAPSi põhikirja artiklis 21 on sätestatud, et liidu juhatuse liikmed peavad „järgima Hiina Kommunistliku Partei juhtkonna suuniseid, toetama Hiinale iseloomulike omadustega sotsialismi, rakendama otsustavalt partei liini, põhimõtteid ja poliitikat ning olema poliitiliselt usaldusväärsed“. Nagu ka CBIA puhul: kui juhatust ei saa kokku kutsuda, valib komitee liikmed otse partei ülesehitustööd haldav asutus. CIAPS ei ole mitte ainult riiginõukogu juhtimise all, vaid Hiina valitsusel on ka kontroll tööstusliidu haldamise ja selle töö eest vastutavate võtmeisikute üle.

(785) Nagu on näidatud põhjenduses 779, on Hiina valitsus kehtestanud süsteemi, millega tagatakse, et kõik liidu juhtimis- ja haldusasutused, nagu juhatus, esimees, aseesimehed ja peasekretär, valitakse välja eesmärgiga edendada HKP ja Hiina valitsuse poliitilisi eesmärke. Nagu põhjendustes 197–203 ja 704–705 juba ulatuslikult käsitletud, iseloomustab Hiina RV õigus- ja majanduskeskkonda, kus akutoitega elektrisõidukite sisendite tarnijad tegutsevad, valitsuse tugev ja ulatuslik kontroll. Tõendeid sellise ulatusliku kontrolli kohta leiab muu hulgas põhiseaduse artiklist 11, mille kohaselt teostab valitsus sõnaselgelt järelevalvet ja kontrolli ka mitteriiklike majandussektorite üle (vt eelkõige põhjendus 199).

(786) Lisaks on komisjon kindlaks teinud ka HKP liikmete ja organisatsioonide olemasolu ja ulatusliku mõju mitme akutarnija juures. Kooskõlas äriühinguõigusega ([341]) luuakse mitte ainult riigile kuuluvates ettevõtetes, vaid ka eraomandis äriühingutes „Hiina Kommunistliku Partei organisatsioon, mis teostab partei tegevust kooskõlas Hiina Kommunistliku Partei põhiseadusega. Äriühing tagab parteiorganisatsiooni tegevuseks vajalikud tingimused.“ Peale selle ei jäta HKP keskkomitee ja riiginõukogu 2017. aasta arvamused „Ettevõtjate arendamiseks tervisliku keskkonna loomine, ettevõtluse edendamine ja ettevõtjate rolli täielik ärakasutamine“ ([342]) mingit kahtlust seoses HKP organisatsioonide rolliga ettevõtetes: „Koolitada ja suunata eraettevõtjaid, et need toetaksid partei juhtimist, ja toetada ettevõtete partei ülesehitustööd. Luua mitteriiklike ettevõtete partei ülesehitustöö mehhanism ja seda täiustada, uurida aktiivselt erinevaid partei ülesehitustöö viise ning püüda laiendada parteiorganisatsioone ja nende töö ulatust mitteriiklikes ettevõtetes. Võtta täiel määral arvesse parteiorganisatsioonide keskset poliitilist rolli töötajate ja ettevõtete arengus.“ Tegelikult leiavad CATLi HKP liikmed, et „partei ülesehitustöö peab juhtima ka ettevõtte arengut“ ([343]).

(787) Tõendeid HKP kontrolli kohta mitte ainult riigile kuuluvate ettevõtete, vaid ka eraettevõtete üle kinnitavad 2018. aastal CSRC heaks kiidetud noteeritud äriühingute üldjuhtimise suunised, ([344]) mille artiklis 5 on sätestatud, et „börsil noteeritud äriühingutes asutatakse vastavalt äriühinguõiguse sätetele Hiina Kommunistliku Partei organisatsioonid parteitegevuse elluviimiseks. Börsil noteeritud äriühingud tagavad parteiorganisatsioonide tegevuseks vajalikud tingimused. Riigi kontrolli all olevad börsil noteeritud äriühingud lisavad vastavalt äriühinguõigusele ja asjakohastele eeskirjadele ning äriühingu omakapitali struktuuri, äritegevust ja muid tegelikke tingimusi silmas pidades oma põhikirja asjakohased partei ülesehitustöö nõuded.“ See kinnitab, et HKP avaldab mõju igat liiki äriühingutele Hiinas ja võib mõju avaldamiseks kasutada ettevõttesiseseid partei ülesehitustöö üksusi. Lisaks on mõned Hiina suurimad akutootjad (CATL, BYD ja Gotion) kõik Shenzheni börsil noteeritud ja nende suhtes on siduvad CRSCi suunised. Seda kinnitab CATLi põhikirja artikkel 12, milles on sätestatud, et äriühing „loob kommunistliku partei organisatsiooni ja tegeleb parteitegevusega kooskõlas Hiina Kommunistliku Partei põhiseaduse sätetega. Äriühing tagab parteiorganisatsiooni tegevuseks vajalikud tingimused“ ([345]).

([341]) Kättesaadav aadressil http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Kättesaadav aadressil http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Vt pressiaruanne https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Vt https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Vt CATLi põhikiri, 2022. aasta mai, kättesaadav CATLi veebisaidil: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Lisaks on CATLi juhatuse esimees ja peadirektor Zeng Yuqun alates 2022. aasta detsembrist ka kogu Hiina Tööstus- ja Kaubandusliidu (ACFIC) aseesimees ([346]). ACFIC on kaubanduskoda, mida juhib HKP ja „mis koosneb peamiselt eraettevõtetest ja erasektori majandustegevuses osalejatest“ ([347]). Vastavalt ACFICi põhikirjale on selle eesmärk „tugevdada ja parandada erasektori majandustegevuses osalejate ideoloogilist ja poliitilist tööd“ ning „suunata eraettevõtteid, et nad ühendaksid teadlikult oma individuaalse arengu riikliku arenguga“ (artikkel 1 ja artikli 1 lõige 2). Põhikirja artikli 2 kohaselt vastutab ACFIC ka HKP poliitika rakendamisega seotud uurimiste ja uuringute läbiviimise eest. Tööstus- ja kaubandusliidu üks juhtpõhimõte on aidata valitsusel hallata ja teenida eraettevõtlust (artikkel 3).

(789) Tuginedes muu hulgas a) Hiina valitsuse kontrolli tasemele selles punktis analüüsitud Hiina tööstusliitude üle (nimelt CBIA ja CIAPS), b) asjaolule, et enamik Hiina omamaistest akutootjatest leiti olevat selle osa, ning c) asjaolule, et Hiina suurim akutootja CATL nimetati ka CBIA aseesimeheks ([348]) ning kaubanduskoja ACFIC – mida juhib HKP ilmse kavatsusega suunata eraettevõtteid rakendama HKP poliitikat – aseesimeheks, tegi komisjon järelduse, et akuturul domineerib mitu äriühingut, mida haldab ja kontrollib riik nende osalemise kaudu CBIAs ja CIAPSis. Arvestades osalemist liitude juhtimises ja äriotsuste tegemises, kontrollib Hiina valitsus sisuliselt akutarnijaid nende osalemise kaudu CBIAs ja CIAPSis.

(2) *Akutarnijate põhiomadused ja funktsioonid*

(790) Sisenditarnijate organiseerimine tööstusliitude kaudu ja nende suhe Hiina valitsusega näitavad, kuidas sisenditarnijatele on antud valitsusasutuse volitused riiklike ülesannete täitmiseks. Selle asemel, et tegutseda vabaturul tegutsevate ettevõtjatena, täidavad sisenditarnijad neile määratud valitsuse ülesannet arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Nende ülesannete täitmiseks pakuvad sisenditarnijad, keda Hiina valitsus otseselt toetab, akutoitega elektrisõidukite tootjatele peamisi sisendeid piisavast väiksema tasu eest.

(791) Nagu on punktis 3.1 juba selgitatud, leidis komisjon tõendeid selle kohta, et Hiina valitsusel on täielik kontroll nii CBIA kui ka CIAPSi ja nende liikmete üle. Seetõttu keskendus komisjon oma uurimises CBIA, CIAPSi ja nende liikmete täidetavatele ülesannetele, mida võib iseloomustada valitsusasutuste ülesannetena.

(792) CBIA on täielikult kaasatud tööstuspoliitika kujundamisse, kuna ta esitab valitsusele arvamusi ja ettepanekuid ning rakendab akusektori õiguslikku ja reguleerivat raamistikku. CBIA põhikirja II peatüki artikli 6 lõigetes 1 ja 10 on sõnaselgelt sätestatud, et liidu tegevus hõlmab „osalemist akutööstuse arengukava koostamises ja korraldamises [...] ning valitsuse koostatud kavade ja nendega seotud poliitikapõhimõtete rakendamise toetamist“ ning „muude ülesannete täitmist, milleks ta on valitsuselt ja asjaomastelt asutustelt loa või volituse saanud“. Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et kavade rakendamine ei ole pelgalt soovituslik raamistik, vaid see on ette nähtud seadusega, sealhulgas Hiina RV põhiseadusega ([349]).

(793) Komisjon leidis selle kohta tõendeid CBIA veebisaidil ([350]). CBIA osales koos MIITi esindajatega ja selliste oluliste ettevõtetega nagu CATL ja väiksem Hiina akutootja Sunwoda arutelukohtumisel, et sõnastada akutööstuse arendamise 14. viisaastakukava ([351]) ning teha ettepanekuid tööstuspoliitikat, sise- ja välistarbijate turge ning keskkonnahoidlikku arengut käsitlevate sätete läbivaatamiseks. CBIA veebisaidil esitatud teabe kohaselt tegid

([346]) „CATLi esimees Zeng Yuqun valiti kogu Hiina Tööstus- ja Kaubandusliidu uueks aseesimeheks“, The Paper, 13. detsember 2022. Kättesaadav aadressil https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Vt ACFICi põhikiri, kättesaadav aadressil https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Vt http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Hiina aruanne, peatükk 4.3.1, lk 93, ning Hiina Rahvavabariigi põhiseaduse artiklid 62, 67 ja 89, kättesaadavad aadressil https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Vt „Hiina Akutootjate Liit korraldab arutelukoosoleku teemal „Akutööstuse arendamise 14. viisaastakukava koostamine““, Hiina Akutootjate Liit, 23. august 2021. Kättesaadav aadressil http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Hiljem valmis dokument pealkirjaga „Uutest allikatest pärit energia salvestamise 14. viieaastane arengukava“. Kättesaadav aadressil https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

töörühm ja MIIT kava ettevalmistamisel tihedat koostööd, „et sellest saaks suunav dokument, millest saab lähtuda tootmisharu juhtimisel ja mis teenib valitsust ja ettevõtteid“.

(794) Samuti leiti, et CBIA-le on antud erakordsed volitused selleks, et „tugevdada tootmisharu distsipliini“, reguleerida tööstusliidu, tootmisharu ja liikmete tegevust ning koordineerida liikmetevahelisi suhteid ([352]). Tootmisharu tugevdada (enesedistsipliini ja turukäitumise kohta on mitmes riiklikus kavas sätestatud konkreetsed juhised, nagu on kirjeldatud põhjendustes 747 ja 748). CBIA põhikirja artiklis 11 on sätestatud, et liikmed järgivad liidu eeskirju ja viivad ellu liidu otsuseid.

(795) Lisaks tõenditele, mis on esitatud CBIA põhikirjas, märgitakse liidu veebisaidil kättesaadavas CBIA tutvustuses, et liidu eesmärk on „kajastada ettevõtete ja tootmisharude nõudmisi, reguleerida ettevõtete ja tootmisharude käitumist, kaitsta oma liikmete seaduslikke õigusi ja huve, rakendada riiklikku poliitikat ja seadusi, edendada kogu tootmisharu majanduse, tehnoloogia ja juhtimistaseme pidevat parandamist ning edendada kogu tootmisharu arengut, [...] edendada tootmisharu turgu [...] ning koordineerida ettevõtete *tootmise*, müügi ja ekspordiga seotud küsimusi“ ([353]). CBIA manifesti ([354]) kohaselt on liidu ülesanne „teenida täieliku pühendumisega liikmete vajadusi, tootmisharu arengut ja valitsusepoolset juhtimist“ ning eesmärk on „luua esmaklassiline ühendus, mis juhib ülemaailmse akutööstuse arengut“. Põhikirja artikli 2 kohaselt hõlmab selle tegevus ka toimimist sillana valitsuse ja liidu liikmete vahel. CBIA põhikirja artikli 10 lõike 2 kohaselt teevad liidu töö üle järelevalvet ka selle liikmed.

(796) CIAPS on teine akutööstusega seotud ettevõtetest ja asutustest koosnev tööstusliit. Liidu eesmärk ei ole mitte ainult oma liikmete teenimine, vaid ka aidata neil sise- ja välisturgudel laieneda ning edendada tootmisharu üldist tehnoloogilist ja tööstuslikku arengut. Sarnaselt CBIAga on CIAPSi põhikirja ([355]) artiklis 3 sätestatud, et tööstusliit järgib Hiina Kommunistliku Partei juhtimist ja riiklikku poliitikat ning tegeleb parteilise tegevusega. Samuti on CIAPSi ülesanne anda valitsusasutustele soovitusi akutööstuse poliitika ja eeskirjade väljatöötamiseks (artikli 6 lõige 1) ning toimida sillana valitsusega, edastades oma liikmete nõudmised valitsusele ja aidates omakorda liikmeid valitsuse poliitika rakendamisel (artikli 6 lõige 1), korraldada tootmisharu eeskirjade ja määruste sõnastamist, „toetada valitsust turukäitumise reguleerimisel, laiendada turge liikmetele, luua tingimused õiglase ja nõuetekohase konkurentsiga väliskeskkonna loomiseks“ ning kaitsta nii oma liikmete kui ka tootmisharu huve (artikli 6 lõige 3). Artikli 6 lõikes 14 on sätestatud, et tööstusliit „täidab valitsusasutuste antud ülesandeid ja viib ellu muid tegevusi, mis on tootmisharule kasulikud“. Ka CIAPSi liikmetel on õigus teostada järelevalvet liidu tegevuse üle (artikkel 10).

(797) Lisaks on CIAPSi põhikirja artiklis 11 sätestatud liikmete kohustus „järgida liidu põhikirja ja erinevaid määrusi ning viia ellu liidu otsuseid“.

(798) Seega täidab CIAPS valitsuse nõustamise ülesandeid ning tegutseb vahendajana Hiina valitsuse ja oma liikmete vahel ning tal on ka erakordsed volitused reguleerida oma liikmete ja ka muude akutööstuses tegutsevate üksuste turukäitumist. Sarnased sätted osaliste turukäitumise ja hinnakujundusmehhanismi kohta sisalduvad Shenzheni Akutootjate Liidu (SBIA) põhikirjas, kuhu kuulub Sunwoda. SBIA on Shenzheni valitsuse juhtimise all ja näeb sõnaselgelt ette oma liikmete vaheliste hinnavaidluste koordineerimise. Täpsemalt on SBIA põhikirjas märgitud, et „teostab hinnahaldusosakonna juhtimisel järelevalvet toodete või teenuste hinnakujunduse üle tootmisharus, koordineerib liikmetevahelisi hinnavaidlusi ja säilitab ausa konkurentsi“ ([356]).

([352]) Vt CBIA põhikirja artikli 6 lõige 8.
([353]) Kättesaadav aadressil http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Vt http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Kättesaadav aadressil https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Vt SBIA põhikirja artikli 8 lõige 8, kättesaadav aadressil http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) Nagu CBIA puhul, on ka CIAPSi liikmetel valitsusasutuse volitused selles mõttes, et neil on individuaalselt ja kollektiivselt õigus mõjutada liidu otsuseid ja liidu nimel otsuseid teha ning täita valitsuse huvides ülesandeid akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks. Need tööstusliidud täidavad valitsuse ülesandeid ka seeläbi, et nende roll on rakendada Hiina valitsuse poliitikat pakkuda akusid ja toorainet odavate hindadega akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks ning jälgida, et kõik asjaomased tarnijad järgiksid seda poliitikat täielikult. Seda arvesse võttes leidis komisjon, et CIAPS ja selle liikmed on „avaliku sektori asutused“ WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 tähenduses.

(800) Lisaks hindas komisjon, kas akutarnijatel eraldi ja eelkõige Hiina siseturul tegutseval peamisel ettevõtjal CATLil on valitsusasutuse volitused ja kas nad kasutavad neid valitsuse ülesannete täitmisel. Tõenditest nähtus, et akutarnijad järgivad ja rakendavad Hiina valitsuse poliitilisi eesmärke, mis on sätestatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i, ning täidavad seega valitsuse ülesandeid.

(801) Seda valitsuse ülesandeid täitva avaliku sektori asutuse rolli illustreerib hästi CATLi käitumine aku- ja akutoitega elektrisõidukite turul, kus ta on rajanud strateegiliste ühisettevõtete võrgustiku järgmiste riigile kuuluvate ettevõtetega: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive ja hiljem ka BAIC ([357]). Need partnerlused näitavad tihedaid sidemeid valitsusega, mis mitte ainult ei tugevda CATLi positsiooni, vaid toovad kasu ka akutoitega elektrisõidukite tootmisharule selles mõttes, et nad tagavad kõnealustele akutoitega elektrisõidukite tootjatele stabiilsed tarned CBIA juhatuse liikmelt ([358]). Samamoodi sõlmis CATL Geely kontserniga ühisettevõttelepingu, ([359]) mille eesmärk on tagada „stabiilsed tarned“ ja „vähendada osade hankehinda ning seega suurendada elektriautode konkurentsivõimet“. See näitab, et selline dünaamika ei piirdu riigile kuuluvate akutoitega elektrisõidukite tootjatega, vaid mõjutab ka eraomandis olevate äriühingute käitumist.

(802) Seotud äriühingutega tehtavate tehingute kohta tegi komisjon kindlaks, et CATLi põhikirja artiklis 46 on sätestatud, et äriühingu ja temaga seotud osapoolte vahelised tehingud võib vabastada kohustusest esitada need aktsionäride koosolekule arutamiseks, kui [...] „riik määrab kindlaks seotud osapoolte vahelise tehingu hinna“ ([360]). Sarnane säte sisaldub CATLi seotud tehingute haldamise süsteemi artiklis 22 ([361]). Komisjon leidis, et ei ole põhjust, miks selline säte oleks vajalik, kui selles tootmisharus ei eksisteeriks riigi kehtestatud hindu, eelkõige tooraine ja/või akude ostmisel/müügil. Võttes arvesse eespool nimetatud ühisettevõtteid, mis on asutatud CATLi ja riigile kuuluvate akutoitega elektrisõidukite tootjate vahel, CATLi ja kahe integreerimata valimisse kuuluva tootja vaheliste ühisettevõtete olemasolu ning Geely ja SAICi kontsernide poolt CATLilt ostetud akude suurt osakaalu, näib, et Hiina valitsusel on võtmeroll akutoitega elektrisõidukite tootmisharule tarnitavate akude hinnakujunduses ning et CATLil on oma ülesannete täitmisel valitsusasutuse volitused.

([357]) „FAW/CATL asutasid uue ettevõtte Ningde' – populaarse kaubamärgi, mis koondas kuus riigile kuuluvatest ettevõtetest partnerit“, Sohu, 26. Aprill 2024. Kättesaadav aadressil https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) SAICi kohta vt „CATL, SAICi ühisettevõte tähistab esimest akude II põhifaasi tulu“, Gasgoo, 22. juuni 2021. Kättesaadav aadressil https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.
Vt viimast lõiku: „Käesolev kokkulepe võimaldab neil alustada arutelusid mitmesugustes valdkondades, sealhulgas ühine areng, stabiilsed tarned [...]“.
FAW kohta vt „China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL“ (Hiina ettevõte FAW kindlustab uue energiaallikaga sõidukite akude tarned, tehes koostööd energiahiiu CATLiga), Yicai, 28. veebruar 2019, kättesaadav aadressil https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: „FAW tagab suhete sõlmimisega stabiilsed energiaallikate tarned konkurentsivõimelise hinnaga.“
GACi kohta vt „GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures“ (GAC ja CATL leppisid kokku kahe ühisettevõtte asutamises), GACi kontsern, 19. juuli 2018. Kättesaadav aadressil https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: „GACi jaoks tagab see koostöö uue energiaallikaga sõidukite põhikomponentide stabiilsed tarned, vähendab veelgi hankekulusid ja suurendab konkurentsivõimet turul.“

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

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

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

(803) Hiina juhtiva akutootjana, kelle arvele langeb 52 % omamaisest akuturust, ([362]) mängib CATL tähtsat rolli ka riiklikes ja kohalikes kavades, eelkõige Guizhous ja Fujianis. Guizhous allkirjastas CATL kohaliku omavalitsusega mitu koostöölepingut, nagu on kirjeldatud põhjenduses 730. Lisaks peegeldab CATLi elektrokeemilise energiasalvestustehnoloogia riikliku inseneriuuringute keskuse loomine üht 2017. aasta akude tegevuskava põhiülesannet ([363]) (põhjendus 729). CATL, „mis on Hiina liitiumakutööstuse arengu kandev jõud, [...] võttis juhtrolli ja kaasasutas elektrokeemilise energiasalvestustehnoloogia riikliku inseneriuuringute keskuse“ ([364]). Uurimiskeskus koosneb kuuest ülikoolist, sealhulgas Tsinghua ülikool ja Xiameni ülikool, kahest teadusüksusest, sealhulgas Hiina elektrienergia uurimisinstituut ja Hiina autotehnoloogia teadus- ja arenduskeskus, ning seitsmest tootmisahela eelneva ja järgneva etapi ettevõttest, sealhulgas Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Need teadusasutused ja Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. kuuluvad kõik riigile.

(804) Elektrokeemilise energiasalvestustehnoloogia riiklik inseneriuuringute keskus on üks viimaseid näiteid sellest, kuidas CATL täidab tähtsaid riiklikke ülesandeid. Näiteks CATLi 2019. aasta sotsiaalse vastutuse aruandes rõhutab äriühing, et oma peamiste saavutuste hulgas 2016. aastal täitis ta „13. viisaastakukava riikliku teadus- ja arendustegevuse kava raames konkreetseid teadus- ja arendusülesandeid nii uue energiaallikaga sõidukite kui ka arukate võrkude valdkonnas, asutas ettevõtte CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation ja ettevõtte Jiangsu CATL Technology Co., Ltd“ ([365]).

(805) Komisjon leidis, et lisaks koostööle riigile kuuluvate ettevõtetega ja tähtsate riiklike ülesannete täitmisele hakkas CATL 2023. aastal pakkuma hinnasoodustusi, mis ajendas teisi osalejaid turuosa säilitamiseks tema eeskuju järgima. Veebipõhise teabe kohaselt pakkus CATL autotootjatele liitiumkarbonaati hinnaga 200 000 jüaani tonni kohta, mis on madalam kui turuhind, mis on ligikaudu 470 000 jüaani tonni kohta, et tugevdada teatavate klientide lojaalsust; need kliendid olid Li Auto, NIO, Huawei ja Zeekr, mis on üks Geely kontserni turustatavatest kaubamärkidest ([366]). CATLi soodusprogramm on suunatud mõnele n-ö strateegilisele ettevõttele, kes peavad järgmise kolme aasta jooksul hankima 80 % oma akudest CATList ([367]). Väidetavalt palus akutootja 2023. aasta juulis katoodimaterjali tarnijatel pakkuda liitiumkarbonaadi hindade arvutamisel 5–10 % allahindlust ([368]). CATLiga sammu pidamiseks hakkasid teised akutootjad pakkuma samasugust soodustust ([369]). CATLi pakutud allahindlust kinnitasid tõendid, mis leiti Geely kontserni valimisse kaasatud kontrollitud tootjatelt. Tegelikult leiti, et uurimisperioodil kohaldati Zeekri kaubamärgi toodetud mudelite suhtes akude puhul teiste tootjatega võrreldes kõrgemat subsiidiumimarginaali.

(806) Eeltoodu põhjal uuris komisjon täiendavalt, kas asjaolu, et akutarnijatele anti valitsusasutuse volitused ja neid käsitati „avaliku sektori asutusena“, mõjutas Hiina omamaiste akutoitega elektrisõidukite tootjate hindu.

([362]) Rhodiumi aruanne, lk 42.

([363]) 2017. aasta akude tegevuskava III jaotise punkt 1.

([364]) „CATLis tähistati suurejooneliselt elektrokeemilise energiasalvestustehnoloogia riikliku inseneriuuringute keskuse asutamist“, CATL, 22. jaanuar 2019. Kättesaadav aadressil https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Vt CATLi 2019. aasta sotsiaalse vastutuse aruanne, mis on kättesaadav aadressil https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf, lk 10.

([366]) Vt „CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers“ (Väidetavalt vähendas CATL strateegiliste klientide liitiumikulusid), DigTimes Asia, 20. veebruar 2023. Kättesaadav aadressil https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Samas.

([368]) Vt „CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices“ (Väidetavalt palub CATL tarnijatel pakkuda liitiumkarbonaadi hindadele kuni 10 % allahindlust), CnEVPost, 20. juuli 2023. Kättesaadav aadressil https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Vt „CATL tuleb välja autofirmadele liitiumimaagi allahindluse kavaga, mis käivitab akutööstuses hinnasõja“, 36kr, 17. veebruar 2023. Kättesaadav aadressil https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) Komisjon järeldas põhjenduses 798, et nii CBIA-le kui ka CIAPSile anti valitsusasutuse volitused reguleerida ja juhtida oma liikmete majanduskäitumist akutoitega elektrisõidukite tootmisharu huvides. CBIA puhul on tööstusliidul volitused „tugevdada tootmisharu enesedistsipliini“ ja „reguleerida liitu, tootmisharu ja liikmete käitumist“ ([370]). Selleks, et aidata oma liikmetel suurendada oma „reaalmajanduse suutlikkust“, näeb tööstusliit ette finantsteenuste platvormi loomise, mis „toetab reaalmajandust“ ([371]). CBIA-l on ka volitused ja ülesanne „koordineerida ettevõtete tootmise, müügi ja ekspordiga seotud küsimusi“ ([372]). See süsteem on kooskõlas akutööstuse teatisega, millele on osutatud põhjenduses 748 ja milles on sätestatud, et akude eelneva ja järgneva etapi ettevõtete käitumist tuleks vastavalt jälgida ja reguleerida. Nagu põhjenduses 748 juba mainitud, antakse akutööstuse teatises riigiasutustele korraldus „tugevdada järelevalvet ning põhjalikult uurida ja käsitleda varumist, hindade tõstmist vajalikust kõrgemale tasemele, ebaausat konkurentsi ja muud käitumist liitiumakutööstuse eelnevates ja järgnevates etappides, et säilitada kord turul“ ([373]). See roll on olemuslikult määratud kõigile avaliku sektori asutustele, nii CBIA ja CIAPSi tööstusliitudele kui ka nende liikmetele.

(808) Võttes arvesse kõnealustele tööstusliitudele ja nende liikmetele hinnamehhanismide suhtes antud volitusi, uuris komisjon mõju, mis tuleneb valitsuse kontrollist tööstusliitude üle seoses akude ning liitiumi/LFPga.

(809) Nagu juba käsitletud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i, lõi Hiina valitsus tööstusliitude võrgustiku, mille liikmetele on antud valitsusasutuse volitused ja kes täidavad valitsuse ülesandeid eelkõige seetõttu, et neil on volitused kontrollida tööstusliitu, millesse nad kuuluvad, ning millele on omakorda antud volitused täita valitsuse ülesandeid. See järeldus põhineb eelkõige mõjul, mida sellised tööstusliidud nagu CBIA ja CIAPS avaldavad Hiina RVs kohaldatavatele õigus-, regulatiivsetele ja normatiivsetele raamistikele. Kõigi tööstusliitude ja nende liikmete puhul leidis komisjon, et need volitused ei piirdu poliitika ja seaduste väljatöötamisega, vaid hõlmavad ka tööstuse enesedistsipliini tugevdamist, millega seoses tööstusliidud reguleerivad oma liikmete käitumist, ning hõlmavad toorainehindade kehtestamist ja äriühingute turukäitumist Hiina RVs.

(810) Nagu on märgitud punktis 3.3.1.2, ei saanud komisjon Hiina valitsuse koostööst keeldumise tõttu küsimustikule vastust üheltki sõltumatult akutarnijalt ega teavet Hiina akuturu struktuuri, ettevõtjate omandiõiguse, hinnataseme jms kohta. Kuigi CATLiga võtsid ühendust kaks valimisse kaasatud kontserni, kellega tal olid ühisettevõtted, keeldus ta küsimustikule vastamast, nii et komisjonil ei olnud olulist teavet CATLi olukorra hindamiseks tema enda andmete põhjal.

(811) Lisaks, nagu on märgitud punktis 3.3.2.3, jäi komisjonile, kuna SAICi kontsern ei esitanud kontrollitavat teavet, piiratud hulk teavet ainult Geely kontserni kohta. Võttes arvesse selle äriühingu palju väiksemat turuosa Hiina turul seoses akutoitega elektrisõidukite müügiga ja sellest tulenevalt väiksemat akuostumahtu võrreldes SAICi kontserniga, ei peetud seda teavet iseenesest piisavaks, et teha sisulisi järeldusi mõju kohta, mida valitsuse kontroll avaldab akutoitega elektriautode tööstusliidule seoses akutoitega elektrisõidukite tootjatelt küsitavate akuhindadega. Seetõttu pidi komisjon tuginema muudele kättesaadavatele faktidele.

(812) Faktid, millele komisjon tugines, koosnesid avalikult kättesaadavast teabest, nagu turuteave BMI-lt, ([374]) teave peamise akuettevõtte kohta Hiina turul, CATL, kontrollitud ostuteave Geely kontserni kohta ja teatav kontrollitud teave SAICi kontserniga seotud akutarnija kohta.

([370]) CBIA põhikirja artikli 6 lõige 8.
([371]) CBIA põhikirja artikli 6 lõige 6.
([372]) Vt CBIA tutvustus.
([373]) Samas.
([374]) Andmepakkuja ja turuteabe avaldaja liitiumioonakude ja elektrisõidukite tarneahela kohta, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) BMI andmetes esitatakse igakuine hinnang liitiumioonakude elementide hinna kohta Hiina, Euroopa, Aasia (v.a Hiina RV) ja Põhja-Ameerika turul, väljendatuna tehasest hankimise tasandil. Uurimisperioodil oli NMC-akuelemendi hind kilovatt/h kohta tehasest hankimise tasandil ELi, Põhja-Ameerika või Aasia turgudel vähemalt 10 % ja kuni 30 % kõrgem kui Hiina turul, olenemata konkreetsest NMC keemilisest tüübist (111, 523, 622 või 811). Kuna LFP-elementide hinna hinnang ei olnud avalikult kättesaadav ja Hiina valitsus ei teinud koostööd, loeti Hiina ja muude turgude hinnaerinevus kehtivaks ka LFP-elementide puhul. Sellise võrdluse puhul tuleks silmas pidada, et Hiina akutootjate turuosa ELi ja Põhja-Ameerika turgudel ületas 2022. ja 2023. aastal 60 %, ([375]) nii et Hiina akutootjaid saab pidada nendel turgudel hinna kehtestajateks. Kuigi see hinnavõrdlus näitab, et hinnad väljaspool Hiinat asuvatel turgudel on süstemaatiliselt kõrgemad, võttis komisjon arvesse ka seda, et see analüüs on tehtud konservatiivsel alusel, kuna hinnanoteeringud tehti tehasest hankimise tasandil, mistõttu ei võetud arvesse veokulusid Hiina RVst nendele turgudele. Kui lisada veokulud ja võttes arvesse Hiina akutootjate turuosa nendel turgudel, oleks hinnaerinevus veelgi suurem.

(814) Mis puutub CATLisse, siis täpsemate andmete puudumisel analüüsis komisjon CATLi aastaaruandeid ajavahemiku 2021–2022 kohta ([376]). Aruanded näitasid kasumlikkuse vähenemist Hiina siseturul, mida tasakaalustas ekspordi poolel registreeritud suurem kasum. Kuigi äriühing teatas 2021. aasta detsembris suurtest brutokasumimarginaalidest nii akude sise- kui ka välisturul, muutus see suundumus vastupidiseks 2022. aasta juunis, kui äriühing hakkas kaotama kasumlikkust Hiina siseturul, samal ajal kui ta suurendas oma kasumimarginaali ekspordi poolel. Kuna CATL ei teinud koostööd, mida väljendas nii Hiina valitsuse koostööst keeldumine kui ka CATLi keeldumine vastata küsimustikule kahele valimisse kaasatud kontsernile seotud akutarnija rollis, tugines komisjon kättesaadavatele faktidele ja järeldas, et kasumlikkuse vähenemine Hiina akude siseturul peegeldas valitsuse poliitikat, mille eesmärk oli pakkuda akusid akutoitega elektrisõidukite tootjatele siseturul piisavast väiksema tasu eest. Eksporditurge selline poliitika seevastu ei mõjutanud, nii et kasumlikkus püsis stabiilsena ja isegi suurenes CATLi poolt nendel turgudel pakutud kõrgemate hindade tõttu. See näitab selgelt, et CATL ei saanud maksimeerida oma kasumit Hiinas ega teha mõistlikke äriotsuseid tavapärase turuosalisena, kes tegutseb avatud turumajanduse tingimustes. Selle asemel oli CATL Hiina valitsuse poliitika tõttu sunnitud tarnima akusid odavamate hindadega omamaisele akutoitega elektrisõidukite tootmisharule ning suutis saavutada normaalse kasumitaseme üksnes akude ekspordilt, mille hindu ei moonutanud Hiina valitsuse üldine poliitika, mis soosis akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Nagu on selgitatud põhjenduses 801, kinnitavad sellist praktikat ka CATLi põhikirja ja seotud tehingute haldamise süsteemi sätted, millega on ette nähtud, et seotud üksustega tehtavate mis tahes tehingute hinnad määrab kindlaks riik.

(815) Geely kontsern ostis akusid oma erinevate üksuste kaudu pakkide ja moodulite kujul nii sõltumatutelt kui ka seotud tarnijatelt. Võttes arvesse Geely kontserni ja CATLi vaheliste ühisettevõtete olemasolu, loeti need kaks äriühingut käesoleva menetluse raames seotuks. Sellest lähtudes tegi komisjon kindlaks, et suurem osa ostudest tehti seotud äriühingutelt.

(816) SAICi ja Geely kontsernidega seotud akutarnijad müüsid uurimisperioodil akusid ka ekspordiks. Komisjon tegi kindlaks, et kõnealune eksport toimus kõrgemate hindadega (kilovatt/h alusel) kui hind, mida Geely kontsern maksis sõltumatutele tarnijatele. Lisaks tegi komisjon kindlaks, et SAICi ja Geely kontsernidega seotud akutarnijad eksportisid samu akusid siseturul küsitust märkimisväärselt kõrgema hinnaga. Sõltuvalt mudelitest ületas hinnaerinevus 25 %, mis viitab erinevale hinnakäitumisele sõltuvalt akude sihtkohast ja toetab põhjenduses 813 esitatud järeldusi.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.
([376]) CATLi 2022. aasta aruanne, lk 17 ja 18, ning CATLi 2023. aasta poolaasta aruanne, lk 15 ja lk 148.

(817) Eeltoodu põhjal järeldas komisjon, et valitsuse kontroll akude tootmisharu tööstusliitude ja nende liikmete üle toob kaasa omamaiste akutoitega elektrisõidukite tootjate sooduskohtlemise. Konkreetsemalt küsivad akutootjad akutoitega elektrisõidukite tootjatelt siseturul madalamaid hindu kui eksporditurgudel. Sellest tulenevalt jõudis komisjon järeldusele, et avaliku sektori asutusena tegutsevad akutootjad rakendasid riiklikku poliitikat, mille eesmärk on pakkuda akusid omamaistele akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest.

(3) *Järeldus*

(818) Eespool analüüsitud teabe põhjal leidis komisjon, et akusid tarnivatele äriühingutele on antud valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid, kuna nad rakendavad punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i käsitletud Hiina valitsuse poliitikat, selle asemel et tegutseda vabaturu põhimõtete kohaselt, et maksimeerida oma kasumit. Nende äriühingute otsuseid ja juhtkonda mõjutab selgelt Hiina valitsuse poliitika tarnida akusid odavamate hindadega akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengu toetamiseks ning järgida tootmiseesmärke käsitlevaid suuniseid, mida ei saa seega pidada eraõigusliku ettevõtte käitumiseks vabaturumajanduses. Tõendid eksporditurg hinnakujunduskäitumise kohta võrreldes omamaise hinnakujundusega kinnitavad veelgi, et Hiina akutootjad järgivad pigem Hiina valitsuse poliitikat kui vabaturu põhimõtteid.

(819) Lisaks, võttes arvesse ülesandeid, mida täidavad Hiina tööstusliidud, kuhu akutarnijad kuulusid (st CBIA ja CIAPS), ning Hiina valitsuse ulatuslikku mõju tööstusliitudele ning nende tööstusliitude liikmetele nendes osalemisega antud volitusi, jõudis komisjon järeldusele, et CBIAs ja CIAPSis osalemine andis liikmetele valitsusasutuse volitused selles mõttes, et liikmetel on individuaalselt ja kollektiivselt volitused tööstusliitu mõjutada ja teha selle nimel otsuseid eesmärgiga täita valitsuse nimel ülesandeid, mis on seotud akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamisega. Need tööstusliidud täidavad valitsuse ülesandeid ka seeläbi, et nende roll on rakendada Hiina valitsuse poliitikat pakkuda akusid odavamate hindadega akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks ning jälgida, et kõik asjaomased tarnijad järgiksid seda poliitikat täielikult. Hiina valitsuse kavade ja kõigi nende rangete kontrolli- ja järelevalvemehhanismide tõttu, mis tööstusliite reguleerivad, on nende liitude ja nende liikmete ning teiste tarnijate tegevus tegelikult Hiina valitsuse tegevus.

(820) Hiina siseturu omadused ja hinnakujundusmehhanismid, mida rakendavad ja jälgivad akude tootmisharu tööstusliidud ja nende liikmed ning akude ja LFP tarnijad, kinnitavad veelgi järeldust, et neil on valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid. Eelkõige lõi Hiina valitsus keskkonna, kus akusid ja LFPd pakutakse akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest.

(821) Selle põhjal järeldas komisjon, et akutarnijaid käsitatakse avaliku sektori asutustena alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses.

(b) Akutarnijad, kes tegutsevad eraõiguslike asutustena, kelle on volitanud või keda on suunanud Hiina valitsus

(822) Teise võimalusena tegi komisjon selles punktis kirjeldatud teabe alusel kindlaks, et isegi kui akutootjaid ei saaks käsitada avaliku sektori asutustena alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a mõistes, käsitataks neid siiski asutustena, keda Hiina valitsus on volitanud või suunanud täitma tavaliselt valitsuse täidetavaid ülesandeid alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses allpool esitatud põhjustel. Seega tuleks nende tegevust igal juhul Hiina valitsusega seostada.

(823) Alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv teises taandes on täpsustatud, et rahaline toetus on olemas, kui valitsus „teeb mõnele eraõiguslikule asutusele ülesandeks [ingl *entrusts or directs* 'volitab või suunab'] täita üht või mitut alapunktides i, ii ja iii nimetatud ülesannet, mis on tavaliselt valitsuse ülesanne, ja menetlus ei erine tegelikult valitsuste poolt tavaliselt järgitavast menetlusest". Alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktis iii kirjeldatud liiki ülesannetega on tegemist juhul, kui „valitsus pakub kaupu või teenuseid, mis ei kuulu üldisesse infrastruktuuri, või ostab kaupu ...". Need sätted peegeldavad WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alapunkte iii ja iv ning neid tuleb tõlgendada ja rakendada asjakohast WTO menetluspraktikat arvesse võttes.

(824) WTO vaekogu, käsitledes vaidlust „USA – ekspordipiirangud“, otsustas, et WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alapunktis iv märgitud sõnade „volitama“ ja „suunama“ tavatähenduste kohaselt peab valitsuse tegevus sisaldama delegeerimist (volitamise puhul) ja käskude andmist (suunamise puhul). Vaekogu lükkas tagasi Ameerika Ühendriikide esitatud põhjust ja mõju käsitleva argumendi ning nõudis selget ja kinnitavat delegeerimist või käskude andmist. Ühes hilisemas menetluses („USA – tasakaalustavad tollimaksud dünaamilisele muutmälule“) leidis aga apellatsioonikogu, et sõnade „volitama“ ja „suunama“ asendamine sõnadega „delegeerima“ ja „käske andma“ on standardina liiga jäik. Apellatsioonikogu arvamuse kohaselt tähendab „volitamine“, et valitsus paneb vastutuse eraõiguslikule asutusele, ning „suunamine“ tähendab olukorda, kus valitsus teostab oma võimu eraõigusliku asutuse üle. Mõlemal juhul kasutab valitsus eraõiguslikku asutust oma volitatud esindajana rahalise toetuse andmiseks, ning „enamikul juhtudel on eeldatav, et eraõigusliku asutuse volitamine või suunamine hõlmab teataval määral ka ähvardust või stiimuleid“.

(825) Samal ajal ei lubata WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alapunktiga iv liikmesriikidel kehtestada toodetele tasakaalustusmeetmeid „kui valitsus rakendab oma üldiseid õigusaktides sätestatud regulatiivseid volitusi“ või kui valitsuse sekkumine „võib või ei pruugi omada erilist tagajärge lihtsalt konkreetsetel faktilistel asjaoludel ning turuosaliste vabal valikul põhinevalt“. Pigem osutavad volitamine ja suunamine „valitsuse aktiivsemale rollile kui lihtsalt stimuleerimine“. Peale selle ei leidnud WTO, et „eraõiguslikule asutusele kaalutlusõiguse andmine on tingimata vastuolus selle eraõigusliku asutuse volitamise või suunamisega […]. Ehkki võib esineda juhtumeid, mille puhul eraõiguslikule asutusele antud kaalutlusõiguse ulatus on selline, et enam ei ole võimalik teha nõuetekohaselt järeldust, et seda eraõiguslikku asutust on volitatud või suunatud (täitma konkreetset ülesannet), on see faktiline/tõendatav küsimus, mis tuleb lahendada iga juhtumi korral eraldi“. Kooskõlas asjaomaste WTO otsustega ei võrdu kõik valitsuse meetmed, millest kasu saadakse, alusmääruse artikli 3 ja WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a kohase rahalise toetusega.

(826) Kokkuvõttes on asjaomastes WTO otsustes sätestatud järgmine:

i. selle kindlaks määramisel, kas esineb rahaline toetus WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alusel, tuleks keskenduda pigem valitsuse tegevuse laadile kui valitsuse tegevuse mõjudele või tulemustele. Teisisõnu, on hästi teada, et valitsused sekkuvad turul kui reguleerivad asutused ning avaldavad seda tehes turule ja ettevõtjatele mõju. Selles mõttes võib valitsus kehtestada õiguspäraselt ekspordimaksud, et saada tulu rahvusvahelistel turgudel väga konkurentsivõimelise tooraine korral. Seevastu ei ole selline ekspordipiirangute kehtestamine õiguspärane, kui ilmneb, et sellise instrumendi kasutamine koos muude mehhanismidega eesmärgiga hoida toorainet omamaisel turul ja sundida tarnijaid müüma alla turuhinna, on osa laiemast valitsuse kavast, millega toetatakse konkreetset tootmisharu või mitut tootmisharu nende konkurentsivõime suurendamiseks. Seega on rahalise toetuse elemendi hindamisel oluline valitsuse tegevuse laad, sealhulgas selle kontekst, objekt ja eesmärk;

ii. volitamine või suunamine hõlmab sõnaselget ja kinnitavat toimingut, mis on suunatud konkreetsele isikule seoses konkreetse ülesande või kohustusega, mis oluliselt erineb olukorrast, kus valitsus sekkub turul mingil viisil, millel võib, aga ei pruugi olla konkreetne tulemus, arvestades faktilisi asjaolusid ja sellel turul tegutsevate isikute vaba valiku kasutamist. Lõppkokkuvõttes on volitamise või suunamise mõistete puhul küsimus selles, kas kõnealust käitumist, see tähendab rahalist toetust kaupade piisavast väiksema tasu eest pakkumise vormis saab seostada valitsusega või see on endiselt ettevõtjate vaba valik, pidades silmas turutegureid, näiteks reguleerivaid piiranguid;

iii. WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alapunkt iv on iseenesest kõrvalehoidmisevastane säte ning seega peab volitamise või suunamise kohta järelduse tegemiseks panema valitsus vastutuse eraõiguslikule asutusele või teostama oma võimu eraõigusliku asutuse üle, et jõustada rahaline toetus. Enamikul juhtudel võib eeldada, et eraõigusliku asutuse volitamine või suunamine hõlmab teataval määral ka ähvardust või stiimuleid, mis võivad omakorda tõendada volitamist või suunamist. Samas on valitsustel tõenäoliselt muid kättesaadavaid vahendeid, et kasutada eraõigusliku asutuse üle volitusi, millest mõned võivad olla nii-öelda nõrgemad kui käsk või ei pruugi hõlmata samal määral sundust;

iv. peab esinema n-ö tõendatav seos valitsuse tegevuse ja eraõigusliku asutuse käitumise vahel. Puudub põhjus mitte seada valitsuse volitamise või suunamise eeltingimuseks tõendavate asjaolude olemasolu (näiteks varjatud ja mitteametlik delegeerimine või käsu andmine), tingimusel et need tõendid on kinnitavad ja kaalukad. Seoses sellega võivad tõendid valitsuse kavatsuse kohta toetada järgmise etapi tootmisharu (näiteks avalikult teadaantud poliitika või valitsuse otsuste või valitsuse muude toimingute kaudu) või muude valitsuse meetmete olemasolu, millega tagatakse konkreetne tulemus turul (näiteks ekspordipiirang koos valitsuse meetmega, millega takistatakse ettevõtjatel, kelle suhtes need piirangud kehtivad, oma tooteid ladustamast, või valitsusepoolne hinna reguleerimine eesmärgiga hoida asjaomase toote omamaised hinnad madalad), olla asjakohased rahalise toetuse olemasolu kindlaksmääramiseks WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 alapunkti iv alusel (eelkõige valitsuse kaudse meetodina pakkuda kaupu, nagu on ette nähtud alapunktiga iii). Teatavatel asjaoludel võib valitsuse suunamise näol olla tegemist korraldusega. Samuti võib eraõiguslik asutus olenevalt asjaoludest otsustada mitte täita ülesannet, milleks ta on volitatud või milleks teda on suunatud, hoolimata võimalikest negatiivsetest tagajärgedest, mis võivad järgneda. See iseenesest ei näita aga, et eraõiguslikku asutust ei ole volitatud või suunatud.

(827) Eeldades, et akutarnijad on „eraõiguslikud asutused“ alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv tähenduses, uuris komisjon kooskõlas menetluspraktikaga ühelt poolt Hiina valitsuse meetmete laadi, st kas Hiina valitsuse sekkumine hõlmab akutootjate volitamist või suunamist pakkuma akusid akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest, ning teiselt poolt akutarnijate tegevust, st kas akude tootjad tarnivad Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele sisendeid piisavast väiksema tasu eest ning kas seega on olemas tõendatav seos Hiina valitsuse tegevuse ja Hiina valitsuse asendajana tegutsevate akutarnijate tegevuse vahel. Peale selle hindas komisjon, kas akutarnija täidetud ülesanne antaks tavapäraselt valitsusele, st kas akude pakkumine Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele on valitsuse tavapärane tegevus ning kas see ülesanne ei erine tegelikkuses tavadest, mida valitsused tavaliselt järgivad, st kas sisendite tegelik pakkumine tootjate poolt erineb tegelikult sellest, mida valitsus ise oleks teinud.

(828) Võttes arvesse põhjendustes 822–826 osutatud WTO menetluspraktikat, analüüsis komisjon kõigepealt, kas Hiina valitsuse toetus Hiina akutoitega elektrisõidukite tootmisharule akude piisavast väiksema tasu eest pakkumise vormis on tegelikult mitmesuguste asjaomaste valitsuse meetmete eesmärk, mitte üksnes üldiste regulatiivsete volituste teostamise kõrvalmõju. Uurimises keskenduti eriti asjaolule, kas akude kindlakstehtud madalamad hinnad olid osa valitsuse eesmärkidest või kaasnesid madalamad hinnad pigem „tahtmatult“ valitsuse üldise regulatiivse tegevusega. Komisjon järeldas, et Hiina valitsuse erinevate sekkumiste eesmärk oli toetada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu ning et akude madalamad hinnad olid nende meetmete kavandatud eesmärk, mida omakorda jõustati tööstusliitude kaudu, kes on kohustatud neid kavasid järgima ja jõustama.

(829) Hiina valitsus võttis aastate jooksul selle poliitikaeesmärgi täitmiseks mitmeid meetmeid. Punktis 3.1 on üksikasjalikult kirjeldatud asjakohast tausta ja konteksti, milles selgitatakse, kui oluliseks peab Hiina valitsus akutoitega elektrisõidukite tootmisharu ja seda ümbritsevate tootmisharude arengut.

(830) Nagu on üksikasjalikult selgitatud punkti 3.7.2.1.1 eelmises alapunktis i, on Hiina valitsus kehtestanud rea meetmeid, mida kohaldatakse kõigi äriühingute suhtes, olenemata sellest, kas nad on riigi- või eraomandis, eesmärgiga suunata neid tarnima akusid odavate hindadega. Eelkõige sisaldab 2017. aasta akude tegevuskava konkreetseid juhiseid akude hinnakujunduse kohta, milles on ette nähtud, et 2020. aastaks tuleks püüda süsteemipõhine energiatihedus viia 260 vatt-tunnini kilogrammi kohta ning akude maksumust vähendada alla 1 jüaani vatt-tunni kohta. 2025. aastaks jõuab energiatihedus 500 vatt-tunnini kilogrammi kohta.

(831) Lisaks on akutööstus Hiinas tugevalt toetatud. Eri valitsusasutused, kes teostavad järelevalvet akusektori iga aspekti üle, on andnud välja suure hulga määrusi, nagu on näidatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i, eelkõige on vastu võetud 2017. aasta akude tegevuskava, mida on käsitletud põhjendustes 708–710, 2012.–2020. aasta uue energiaallikaga sõidukite kava (põhjendus 744) ning Jiangxi, Fujiani ja Shenzheni meetmed (põhjendused 725–733). Komisjon leidis riiklikus ja kohalikus poliitikas tõendeid selle kohta, et akutootjad said kasu mitmest toetusmeetmest, mida on käsitletud põhjenduses 735. Nende hulka kuuluvad soodustused, maa, elektri ja gaasi pakkumine odavamate hindadega, riigile kuuluvatelt pankadelt mitteärilistel alustel antavad laenud ja maksusoodustused. Komisjon tegi ka kindlaks, et Geely ja SAICi kontsernidega seotud akutootjad, kes esitasid küsimustiku, said samuti kasu sooduspoliitikast, nagu soodusrahastamine, maksuvabastuse ja -vähenduse kavad ning toetused (põhjendus 740).

(832) Andes akutootjatele rahalist toetust, suunas Hiina valitsus äriühinguid suurendama ja toetama akude pakkumist siseturul, et toetada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut. Selline toetus motiveerib akutarnijaid viima oma käitumise täielikult kooskõlla Hiina valitsuse poliitiliste eesmärkidega arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu.

(833) Lisaks tegi komisjon eespool punktis juba kindlaks, kuidas Hiina valitsus tagab akutarnijate soovitud käitumise Hiina tööstusliitude (st CBIA ja CIAPS) kaudu, mis ei ole sõltumatud tööstusliidud, võttes arvesse Hiina valitsuse kontrolli taset nende üle (põhjendused 777–784) ja nende täidetavaid ülesandeid (põhjendused 791–798). Nagu põhjendustes 763 ja 772 juba käsitletud, moodustasid CBIA ja/või CIAPSi liikmeks olnud akutarnijad 2020. aastal 86 % ja 2023. aastal 93 % Hiina olemasolevast tootmisvõimsusest. Komisjon leidis ka, et eespool nimetatud Hiina tööstusliidud ei olnud sõltumatud ühendused, mis tegutsevad vabamajanduse põhimõtete kohaselt, vaid üksused, mida juhib Hiina valitsus ja mida ta haldab riiginõukogu kaudu (põhjendused 777–784). Eelkõige leiti, et mõlemad tööstusliidud täidavad valitsuse antud ülesandeid ning nende ülesanne on abistada valitsust tema poliitika rakendamisel ja oma liikmete käitumise reguleerimisel. Asjaolu, et tööstusliitudele ja nende liikmetele on antud volitused „tugevdada tootmisharu enesedistsipliini“ ja „reguleerida liitu, tootmisharu ja liikmete käitumist“ ning CBIA puhul ka „koordineerida ettevõtete tootmise, müügi ja ekspordiga seotud küsimusi“. Seega täidavad need tööstusliidud valitsuse ülesandeid ka seeläbi, et nende roll on rakendada Hiina valitsuse poliitikat pakkuda akusid odavamate hindadega omamaise akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arendamiseks ning jälgida, et kõik asjaomased tarnijad järgiksid seda poliitikat täielikult. Seda arvesse võttes leidis komisjon, et CBIA ja CIAPS on „avaliku sektori asutused“ WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 tähenduses.

(834) Lisaks märkis CBIA oma seitsmendal liikmete kongressil, et „tööstusliit peaks täielikult täitma oma rolli tootmisharu iseregulatsiooni organisatsioonina, võttes enda kanda olulised kohustused, mis on seotud turukäitumise säilitamisega, tootmisharu suunamisega normaalse konkurentsi poole, piiravate eeskirjade, enesedistsipliini järelevalve ja arengu optimeerimisega, [...] **piirab käitumist, mis häirib turukorraldust, kahjustab tööstuse huve ja mainet, ja karistab sellise käitumise eest** ning püüab luua akutööstusele õiglase ja nõuetele vastava arengukeskkonna“ [rõhuasetus lisatud] ([377]). See näitab, et CBIA-poolsete surveavalduste vältimiseks peavad liikmed järgima tööstusliidu suuniseid, mille eesmärk on reguleerida liikmete majanduskäitumist, et järgida Hiina valitsuse poliitikat. Lisaks näitab see, et Hiina valitsus kohustab akutootjaid tööstusliitude kaudu järgima teatavaid käitumisnõudeid. Täiendavaid tõendeid selle kohta, et Hiina valitsus osaleb aktiivselt turul ja sekkub, kui tekib probleeme hindade ja pakkumisega, on leitud MIITi 2022. aasta pressiavaldustest (põhjendus 750), kus MIIT lubas „suruda [tooraine hinnad] tagasi mõistlikule tasemele võimalikult kiiresti“ ([378]).

([377]) Vt https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Vt joonealune märkus 308.

(835) Peale selle on komisjon täheldanud, et nagu on selgitatud põhjenduses 801, on ka CATLi põhikirja ja seotud tehingute haldamise süsteemi sätetega ette nähtud, et seotud üksustega tehtavate mis tahes tehingute hinnad määrab kindlaks riik. Arvestades asjaolu, et CATL on ülekaalukalt suurim tarnija siseturul ja tal on ühisettevõtted riigile kuuluvate akutoitega elektrisõidukite tootjatega ja kahe integreerimata valimisse kaasatud tootjaga, ja kuna CATL keeldus koostööst, järeldas komisjon, et Hiina valitsusel on võtmeroll akutoitega elektrisõidukite tootmisharule tarnitavate akude hinnakujunduses ning et CATL ei käitu Hiina siseturul vabaturu ettevõtjana.

(836) Seda näitab ka CATLi ebaratsionaalne käitumine sise- ja eksporditurul (põhjendus 813), kus CATL on loobunud Hiina siseturul akude müügist kasumi teenimisest. Tema ebaratsionaalne käitumine näitab, et teda suunas Hiina valitsuse poliitika tarnida akusid omamaisele akutoitega elektrisõidukite tootmisharule odavamate hindadega, selle asemel et järgida turupõhist käitumist, mis lubaks eeldada, et ta müüks akusid peamiselt eksporditurgudel, kus ta oleks uurimisperioodil saanud oma kasumit oluliselt optimeerida. Nagu on selgitatud eespool põhjendustes 738–742, andis Hiina valitsus akutarnijatele ka rahalist toetust tagamaks, et kõnealused äriühingud saavad püsima jääda ja oma tootmisvõimsust suurendada, et nad saaksid jätkata Hiina valitsuse poolt suunatud ebaratsionaalset käitumist pakkuda akusid madalate hindadega ja piisavas koguses akutoitega elektrisõidukite tootjatele, selle asemel et suunata oma müük ümber eksporti, mis oleks neil võimaldanud teenida märkimisväärset kasumit.

(837) Komisjon leidis, et kättesaadavaid tõendeid silmas pidades võttis Hiina valitsus „aktiivsema rolli kui lihtsalt julgustamine“, nagu nõudis WTO apellatsioonikogu ([379]). Hiina valitsuse võetud meetmed vähendavad akutootjate tegevusvabadust, piirates praktikas nende äriotsuseid selle kohta, millise hinnaga oma toodet müüa, nagu on näidatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i käsitletud kavades, eesmärgiga tuua kasu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. Hiina valitsuse roll läks oluliselt kaugemale tavapärasest sekkumisest akusektori turu reguleerijana. Asjaomaste meetmetega ei reguleeritud mitte ainult turu üldisi aspekte, vaid kirjutati akutööstuses tegutsevatele äriühingutele ette konkreetne käitumisviis. Kõik need meetmed võeti selleks, et akutööstuses tegutsevad äriühingud saaksid pakkuda akusid odavamate hindadega, et tuua kasu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. See kavatsus ilmnes selgesti paljudes poliitilistes avaldustes ja meetmetes, mida on käsitletud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i.

(838) Kohustades akutööstuses tegutsevaid äriühinguid järgima neid meetmeid, mida omakorda jõustasid tööstusliidud, kellel on kohustus neid kavasid järgida ja need ellu viia, jättis Hiina valitsus nad ilma võimalusest vabalt valida oma müügistrateegiaid vastavalt turukaalutlustele. Teiste sõnadega kujutavad need meetmed selgelt n-ö tõendatavat seost valitsuse tegevuse ja eraõiguslike akutööstuses tegutsevate äriühingute käitumise vahel. Hiina valitsus kasutas akutööstuses tegutsevaid äriühinguid enda asendajana, et toetada akutoitega elektrisõidukite tootjaid.

(839) Peale selle hindas komisjon, kas tegelik sisendite pakkumine tootjate poolt ei erine tegelikult sellest, mida valitsus ise oleks teinud. Komisjon leiab, et see tingimus on täidetud. Selle asemel, et pakkuda akusid otse akutoitega elektrisõidukite tootmisharule, et saavutada Hiina valitsuse riikliku poliitika eesmärk edendada selle tootmisharu arengut, motiveerib Hiina valitsus meetmete kogumi abil eraettevõtteid seda enda eest tegema. Lisaks sellele tuleks määral, mil kaupade valitsusepoolne pakkumine hõlmab teatavaid valitsuse kulusid (näiteks sisendite jaoks subsiidiumide andmine või tulust loobumine, pakkudes kaupu piisavast väiksema tasu eest), tuleks seda tegevust mõista kui tavapäraselt valitsusele antud tüüpilisi ülesandeid ([380]).

([379]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 115.

([380]) Vt vaekogu aruanne „United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea“ (Ameerika Ühendriigid – Koreast pärit dünaamiliste muutmälu pooljuhtide tasakaalustava tollimaksu uurimine), WT/DS296, 21. veebruar 2005, allmärkus 57 („[M]e leiame, et viidet ülesannetele, mis on „tavapäraselt antud valitsusele“, tuleks mõista kui maksustamise ja valitsuse kuludega seotud ülesandeid. (...) Niivõrd, kuivõrd need laenud ja restruktureerimismeetmed hõlmavad maksustamist või valitsuse kulusid, võivad need kuuluda kõnealuse sätte reguleerimisalasse“).

(840) Eespool esitatut silmas pidades tegi komisjon järelduse, et Hiina valitsuse poolt vastu võetud meetmete kogum tekitas alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv kohaselt rahalise toetuse valitsuse poolt akude pakkumise kujul Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest. Hiina valitsus õhutab akutarnijaid pakkuma akusid piisavast väiksema tasu eest ([381]) akutoitega elektrisõidukite tootmisharule, nii et nende tegevus tuleb omistada Hiina valitsusele, ning see ei ole üksnes Hiina valitsuse tegevuse soovimatu tagajärg. Hiina valitsus tagab, et akude hindu kontrollitakse tööstusliitude kaudu ja akutootjatele Hiina valitsuse poliitiliste eesmärkide täitmiseks antava toetuse kaudu.

3.7.2.1.2. Kasu, konkreetsus ja subsiidiumisumma arvutamine

(a) *Kasu*

(841) Nagu on selgitatud punktis 3.3.1.2, ei esitanud ükski sõltumatu LFP või akude tootjast tarnija komisjonile teavet Hiina sisenditarnijatele mõeldud eriküsimustikule vastamisega. Arvestades kahe integreerimata valimisse kaasatud tootja ja CATLi vahelist seost, paluti ka viimasel täita küsimustik, kuid ta ei teinud seda.

(842) Seetõttu pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele kooskõlas alusmääruse artikliga 28, et määrata kindlaks siseturul akusid ostnud valimisse kuuluvate eksportivate tootjate saadud kasu tase.

(843) Komisjon järeldas, et akutarnijaid peeti avaliku sektori asutusteks või eraomandis äriühinguteks, keda Hiina valitsus on volitanud/suunanud pakkuma akusid piisavast väiksema tasu eest.

(844) Kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõikega 2, artikliga 5 ja artikli 6 punktiga d hindas komisjon tasakaalustatava subsiidiumi summat, lähtudes kasust, mille subsiidiumi saaja uurimisperioodil uurimistulemuste järgi subsideerimisest sai.

(845) Selleks, et teha kindlaks kasu olemasolu ja selle suurus, hindas komisjon kõigepealt, kas Hiina hinnad võiksid olla sobivaks võrdlusaluseks.

(846) Võttes arvesse Hiina valitsuse koostööst keeldumist ja sellest tulenevat teabe puudumist Hiina akude siseturu kohta, leidis komisjon, et Hiina siseturu hindade võrdlusaluse aluseks võtmine ei ole asjakohane CBIA või CPIASi liikmeks olnud akutarnijate suure turuosa tõttu ning järelduse tõttu, et Hiina turg oli moonutatud punktiga 3.7.2.1 hõlmatud omamaiste akutarnijate rakendatud kohaldatava riikliku ja valdkondliku poliitika tõttu, eelkõige hinnakujundusega seotud poliitika tõttu.

(847) Komisjon tegi akude jaoks asjakohase võrdlusaluse kehtestamiseks kindlaks kaks võimalikku allikat: Bloomberg New Energy Financials (BNEF) ja Benchmark Mineral Intelligence (BMI) ([382]). Kuigi BNEF oli kasulik teabeallikas, ei võimaldanud selle kasutamine siiski arvutada uurimisperioodi võimalikke võrdlushindu kuuhindade alusel. BNEF ei võimaldanud määrata hindu kindlaks keemilise tüübi ja geograafilise piirkonna alusel. Lisaks ei esitanud BNEF andmeid hindade kohta tehasest hankimise tasandil, nii et erinevad tarnetingimused võisid hinnavõrdlusi mõjutada. BMI andmed seevastu võimaldasid arvutada võrdlusalused uurimisperioodi kohta keemilise tüübi (LFP või NMC) ja geograafilise piirkonna kohta ([383]) tehasest hankimise tasandil. Samuti võimaldas see määrata kaalud NMC-akude erinevatele alamtüüpidele (111, 523, 622, 811), lähtudes vastavast nõudlusest elektrisõidukite sektoris. Samas esitas ta hinnad kilovatt-tunni kohta ainult akuelemendi, mitte akupaki tasandil. Võttes arvesse ajaperioodi, geograafilise piirkonna, keemilise tüübi ja tarnetingimuste täpsusastet, peeti BMId elementide võrdlushinna kindlaksmääramiseks kõige sobivamaks allikaks. Lisaks olid valitud allikast pärit tehasest hankimise tasandi hinnad konservatiivseks alternatiiviks, kuna tegelikud akuostud võisid toimuda erinevate tarnetingimuste, sealhulgas erinevate transpordikuludega.

([381]) Vt ka punkt 3.7.2.1 kasu kohta.

([382]) Andmepakkuja ja turuteabe avaldaja liitiumioonakude ja elektrisõidukite tarneahela kohta, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) Kättesaadavad piirkonnad olid Põhja-Ameerika, Aasia, Hiina ja Euroopa.

(848) Selleks, et arvutada vastav võrdlusalus NMC-akude elementide kohta väljaspool Hiinat, ([384]) kasutas komisjon keskmist võrdlushinda, mida on kaalutud NMC-akude keemiliste alamtüüpide nõudlusega elektrisõidukite sektoris vastavalt BMI esitatud andmetele. Kuna LFP-akude elementide jaoks puudub võrdlusalus väljaspool Hiinat, peeti mõistlikuks määrata see hind kindlaks, kohaldades NMC-akude elementide suhtarvu võrdlusalust nii Hiinas kui ka väljaspool seda ([385]).

(849) Akupakkide vastava võrdlusaluse arvutamiseks kasutas komisjon LFP- ja NMC-akude elementide võrdlusaluseid väljaspool Hiinat, mida on kirjeldatud eespool põhjendustes, ning kohaldas akuelemendi ja akupaki suhtarvu BNEFi avaldatud avalikult kättesaadava teabe põhjal ([386]). Akuelemendi ja akupaki suhtarvu kinnitasid toimikus sisalduvad andmed, mille esitas üks koostööd tegevatest kontsernidest.

(850) Geely kontserni kasu arvutamisel võeti arvesse valimisse kaasatud eksportivate tootjate poolt akude (elemendid, moodulid ja pakid) eest tegelikult makstud summa ja selle summa vahet, mida oleks kindlaksmääratud võrdlusaluse alusel tulnud tavapäraselt maksta.

(851) Nagu on selgitatud põhjenduses 815, tegi komisjon kindlaks, et kaks omavahel seotud akutarnijat müüsid akusid ekspordiks märkimisväärselt kõrgema hinnaga kui hind, millega samasid akusid müüdi Hiina siseturul.

(852) Kuigi punktis 3.3.2 kirjeldatud koostöö puudumise tõttu ei saanud SAICi kontserni akuostude kohta teha täpseid järeldusi, tegi komisjon kindlaks, et vähemalt neli peamist akutarnijat olid riigi omandis, CBIA liikmed ja/või sellega tihedalt seotud CATLi kaudu. Leiti, et Geely kontsern ostis üle 65 % oma akudest äriühingutelt, kes olid ühe nimetatud tööstusliidu liikmed. Tuginedes eeltoodule ning muu teabe puudumisel peeti seda Hiina akude siseturul valitsevale olukorrale tüüpiliseks.

(853) Sellest tulenevalt leiti, et kaks integreerimata valimisse kaasatud tootjat ostsid oma akusid peamistelt ettevõtjatelt, keda peetakse avaliku sektori asutusteks, või eraõiguslikelt asutustelt, keda Hiina valitsus on volitanud või suunanud, ning et Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad said kasu akudest, mida müüdi piisavast väiksema tasu eest.

(854) Peale selle ei olnud komisjonil olulist teavet akutarnijate turuolukorra kohta Hiinas ega võimalike kohanduste kohta, mida oli vaja teha, kuna Hiina valitsus keeldus osaliselt koostööst.

(855) Selle põhjal järeldas komisjon, et Hiina turul valitsevad tingimused ei õigustanud kohandusi, võttes arvesse turutingimuste puudumist päritoluriigis ja kooskõlas alusmääruse artikli 6 punkti d alapunkti ii sätetega, ning arvutas seetõttu võrdlusaluse eespool kirjeldatud metoodika alusel.

(b) *Konkreetsus*

(856) Hiina valitsuse kohaldatud meetmete kogum oli suunatud üksnes uue energiaallikaga sõidukite tootmisharule, mille osa on akutoitega elektrisõidukid, kuna kõnealuseid akusid, mille suhtes meetmeid kohaldatakse, kasutab üksnes uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu.

Lisaks on punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i käsitletud konkreetsetes õigusaktides ja mitmesugustes dokumentides selgelt kindlaks määratud, et kõnealustest meetmetest kasusaaja on akutoitega elektrisõidukite tootmisharu.

(857) Komisjon tegi seega järelduse, et subsiidiumid piisavast väiksema tasu eest akude tarnimise kujul ei ole üldiselt kõigile kättesaadavad ning on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed. Samuti ei esitanud ükski huvitatud isik tõendeid, mis kinnitaksid, et selliste subsiidiumide puhul lähtutakse objektiivsetest kriteeriumidest või tingimustest alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses.

([384]) Võrdlusalus väljaspool Hiinat põhines Põhja-Ameerikas, Euroopas ja Aasias kohaldatavatel hindadel, jättes seega välja Hiina.

([385]) Hiina võrdlusalus põhines Hiinas kohaldatavatel hindadel. Võrdlusalus väljaspool Hiinat põhines Põhja-Ameerikas, Euroopas ja Aasias kohaldatavatel hindadel, jättes seega välja Hiina.

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

(c) *Subsiidiumisumma arvutamine*

(858) Komisjon analüüsis hindu kilovatt-tundide kohta ning võttis arvesse keemilist tüüpi (NMC või LFP), aku tüüpi (moodul või pakk) ja seotust. Selle põhjal järeldas komisjon, et seotud äriühingult tehtud ostude hinnad olid keskmiselt ([387]) kõrgemad kui sõltumatutelt tarnijatelt tehtud ostude hinnad. Hinnavahe ületas 8 % ja mõnel juhul isegi 20 % teatavate keemiliste ja akutüüpide kombinatsioonide puhul.

(859) Neid erinevusi silmas pidades analüüsis komisjon toimikus olevat teavet siirdehinna kohta, et teha kindlaks, kas selliseid tehinguid saab pidada turutingimustel tehtuks. Toimikus olev teave, st esitatud hinnakokkulepped ja lepingud ei sisaldanud aga selle kohta mingit teavet. Seda arvesse võttes ja kuna Geely kontsern ei väitnud, et sellised tehingud olid tehtud turutingimustel, ei olnud komisjonil võimalik selliseid hindu kasutada ja need asendati hinnaga, mida maksti sõltumatutele tarnijatele sarnaste toodete eest kilovatt-tunni kohta. Kui teatavad Geely kontserni äriühingud ei ostnud sõltumatutelt tarnijatelt, kasutati Geely kontserni tasandil sarnaste toodete kaalutud keskmist hinda kilovatt-tunni kohta. Võrdlus tehti kilovatt-tunni alusel, võttes arvesse aku keemilist tüüpi (kas LFP või NMC) ning aku tüüpi (element, moodul või pakk). Moodulite suhtes kohaldatava võrdlusaluse puudumisel kasutati konservatiivse alternatiivina elementide hinna võrdlusalust. Võrdlusalused põhinesid BMI-lt saadud akuelementide hindadel, ([388]) võttes arvesse LFP või NMC elementide keskmisi hindu väljaspool Hiinat uurimisperioodil, nagu on märgitud eespool põhjendustes.

(860) Võttes arvesse SAICi kontserni osalist koostööst keeldumist akude tarnimise ja vastavate andmete osas, nagu on kirjeldatud punktis 3.3.1.4, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele. Sellega seoses tugines ta märkimisväärsele hulgale ostudele, mille tegi teine valimisse kaasatud kontsern, kes ostis akusid. Vaadeldud tehingud ei hõlmanud teatavaid akusid, mis olid mõeldud akutoitega elektrisõidukite mudelitele, mis ei sarnanenud SAICi müüdavate akudega.

Akude tarnimine piisavast väiksema tasu eest

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
Geely kontsern	10,32 %
SAICi kontsern	13,24 %

3.7.2.2. Valitsusepoolne LFP pakkumine piisavast väiksema tasu eest

(861) Nagu eespool märgitud, on üks valimisse kaasatud eksportivatest tootjatest (BYD kontsern) vertikaalselt integreeritud. Seega uuris komisjon selle kontserni puhul, kas tema toodetud mudelites kasutatavate akude tootmiseks vajalike esmatähtsate toorainetega varustamine võiks kujutada endast tasakaalustatavat subsiidiumi. Selles etapis keskendus komisjon uurimises peamisele akudes kasutatavale komponendile, LFP-le, mis moodustab üle 25 % akude tootmiskuludest.

(862) Tasakaalustatava subsiidiumi olemasolu kindlakstegemiseks peab algmääruse artiklite 3 ja 4 kohaselt esinema kolm elementi: 1) rahaline toetus, 2) kasu ja 3) konkreetsus. Komisjon vaatleb neid elemente allpool.

3.7.2.2.1. *Rahaline toetus*

(a) LFP tarnijad, kes tegutsevad avaliku sektori asutustena

(863) Kõigepealt analüüsis komisjon, kas LFP tarnijaid võib pidada avaliku sektori asutusteks, nii et selle esmatähtsa tooraine pakkumist piisavast väiksema tasu eest saab omistada Hiina valitsusele alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses. Nagu on üksikasjalikult selgitatud punkti 3.5.1 põhjendustes 409–418, tuleb avaliku sektori asutuse kindlakstegemist käsitlevat õiguslikku normi tõlgendada kooskõlas WTO menetluspraktikaga.

([387]) Seotud ja sõltumatute tarnijate hindade võrdluses võeti kaalutud keskmise hinnaerinevuse arvutamisel arvesse ostumahte.

([388]) Andmepakkuja ja turuteabe avaldaja liitiumioonakude ja elektrisõidukite tarneahela kohta, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

Põhjendustes 409–418 osutatud asjakohase menetluspraktika alusel tuleks uurida, kas Hiinas sisendite tarnimisega tegelevad sisenditootjad on „avaliku sektori asutused“ (st üksused, mis omavad, täidavad või on volitatud täitma valitsuse ülesandeid), võttes nõuetekohaselt arvesse i) õigus- ja majanduskeskkonda riigis, kus uuritavad üksused tegutsevad, ii) nende ettevõtete ja valitsuse vahelisi suhteid ning iii) ettevõtete põhiomadusi ja ülesandeid.

i) *Hiina RVs valitsev õigus- ja majanduskeskkond*

(864) Põhjendustes 704–758 on komisjon juba uurinud Hiinas valitsevat õigus- ja majanduskeskkonda, näidates, kuidas alates sisenditest (sealhulgas tooraine nagu LFP) kuni keskmise etapi sisendini (nt akud) on Hiina valitsus kehtestanud raamistiku, millega tagatakse, et sisenditarnijad järgivad Hiina valitsuse poliitilisi eesmärke arendada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Asjakohased meetmed, mille Hiina valitsus on võtnud, et saavutada oma poliitiline eesmärk toetada akutoitega elektrisõidukite tarneahela peamisi tootmisharusid, et tuua kasu akutoitega elektrisõidukite tootjatele, ja mis hõlmavad nii akude tootmises kasutatavaid eelneva etapi põhimaterjale kui ka akusid, on hõlmatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktiga i.

(865) Eelkõige näitavad maavarade seadus ja selle rakenduseeskirjad (põhjendus 723), kuidas riik näeb maavarasid riigile kuuluvatena ning et valitsusel on täielik kontroll ressursside jaotamise üle ning ta saab kindlaks määrata kaevandamisõiguse saaja ja kaevandatava maavara piirid. Tooraineid käsitlev 14. viisaastakukava (põhjendus 714) toetab maavarade reservi süsteemi loomist, milles riik ja ettevõtted teevad koostööd. Üldiselt on Hiina valitsus loonud süsteemi, mis võimaldab tal maavarasid täielikult kontrollida.

(866) Akude tootmisel kasutatavate toorainete tarnijatele on kättesaadavad ka mitmed stiimulid, näiteks maksusoodustused (põhjendus 721), suunavad fondid, preemiad, omakapitalipandid (põhjendus 720).

(867) Lisaks leidis komisjon, et liitiumraudfosfaadi suhtes ei kohaldata ekspordil 13 % käibemaksutagastust, mis muudab selle omamaise tarbimise ekspordiga võrreldes odavamaks ja kättesaadavamaks (põhjendus 753). Tõendeid Hiina valitsuse sekkumise kohta uue energiaallikaga sõidukite tooraine hinnakujundusse leiti MIITi 2022. aasta pressiavaldustes (põhjendus 750), kui valitsus lubas suruda uue energiaallikaga sõidukites kasutatavate toorainete (sealhulgas liitium) hinnad tagasi mõistlikule tasemele.

(868) Kõik see näitab, et Hiina valitsus on kehtestanud kesk- ja kohalikul tasandil mitmesuguseid sisenditarnijatele suunatud poliitikapõhimõtteid ja meetmeid, et lõppeesmärgina toetada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu. Kõik need sisendid moodustavad olulise osa akutoitega elektrisõidukite tootmiskuludest. Tänu Hiina valitsuse poliitikale, mis tagab nende sisendite stabiilse ja piisava tarnimise koos odavamate hindadega, saavad akutoitega elektrisõidukite tootjad kasu subsiidiumidest, mis seisnevad kulude märkimisväärses vähendamises ja võimaldavad neil seega müüa akutoitega elektrisõidukeid odavamate hindadega, sealhulgas ELi turul.

(a) *LFP tarnijate ja Hiina valitsuse vahelised suhted*

(869) Olles analüüsinud õiguslikku ja majanduslikku raamistikku, milles sisenditarnijad tegutsevad ja mis on tugevalt mõjutatud Hiina valitsuse poliitilistest eesmärkidest arendada akutoitega sõidukite tootmisharu sisenditarnijate kaudu, analüüsis komisjon ka Hiina LFP siseturu eripära, tõendeid riigi esindatuse/omandi kohta sisenditarnijates ning muid märke selle kohta, et Hiina valitsus teostas nende üksuste üle sisulist kontrolli (sealhulgas nende organisatsioonilised omadused, otsustusahelad ja üldine suhe Hiina valitsusega).

(870) LFP on liitiumi liik, mis on saadud liitiumkarbonaadist. Kui liitiumkarbonaati saab hankida nii Hiinas kui ka väljaspool seda asuvatelt tarnijatelt – enamik Hiina liitiumkarbonaadi impordist pärineb Tšiilist ja Argentinast ([389]) –, siis veebis kättesaadava teabe kohaselt toimub ligikaudu 75 % ülemaailmsest liitiumi rafineerimisest Hiinas ([390]).

([389]) Põhineb GTA (Global Trade Atlas) Hiina impordistatistikal (HS-kood 28369100) 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta septembrini.

([390]) Vt „The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts“ (Võitlus Hiina akutootmise ülemvõimu murdmiseks – viis graafikut), Bloomberg, 1. detsember 2022, kättesaadav aadressil https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

See tähendab, et liitiumi rafineerimisel sõltub maailm Hiinast ning Hiina turgu valitsev seisund sellel turul võimaldab neil rahvusvahelisel areenil hindu kujundada. Seda kinnitasid ka andmed Hiina LFP impordi kohta mujalt maailmast, mis näitasid, et kolmandatest riikidest pärinesid ebaolulised kogused LFPd ([391]).

(871) Komisjon ei leidnud rohkem avalikku teavet riigi omandi ja kontrolli kohta LFP tarnijate turul tervikuna. Võttes arvesse, et Hiina valitsus ei teinud koostööd, nagu on selgitatud üksikasjalikumalt punktis 3.3.1.2, ja BYD kontserni koostööst keeldumist tema peamise seotud tarnija osas, nagu on selgitatud punktis 3.3.4, saab komisjon teha järelduse, et on tõenäoline, et riigi omandisuhted ja kontroll LFP tarnijate üle võivad olla laialdasemad, kui nähtub kättesaadavast teabest.

(872) Sellega seoses näitas internetis kättesaadav teave Hiina liitiumitootjate turuosa kohta, ([392]) et BYD kontserni esitatud teavet võib pidada Hiina siseturule tüüpiliseks. Komisjon võttis arvesse ainsa valimisse kaasatud vertikaalselt integreeritud tootja (BYD kontsern) esitatud teavet, leides, et see on kogu Hiina LFP turule tüüpiline. Komisjon tegi kindlaks BYD kontserni üheksa LFP tarnijat. Kui komisjon ei suutnud leida teavet avaliku teabe hulgast, pidi ta tegema järeldused alusmääruse artikli 28 alusel.

(873) Komisjon tegi kindlaks, et kõik üheksa Hiina liitiumitarnijat asusid Hiinas. Seega järeldas komisjon, et Hiina LFP turul domineerisid omamaised tarnijad.

(874) Samuti tegi komisjon kindlaks, et LFP tarnijate tegevust reguleerivad samad allutatud tööstusliidud nagu akudetootjaid, st CBIA ja CIAPS, ([393]) kusjuures LFP tarnijate suhtes kohaldatakse samu punktis 3.7.2.1 käsitletud sätteid. Nagu märgitud põhjenduses 773, ei ole CBIA ja CIAPS avaldanud oma liikmete täielikku nimekirja veebis. Komisjon sai kindlaks teha äriühingute osalemise CBIAs, CIAPSis ja muudes tööstusliitudes, vaadates nende aastaaruandeid ja muud veebis kättesaadavat teavet, näiteks nende juhtorganite liikmete nimekirja. Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet ega ametlikke avalikke andmeid CBIA ja CIAPSi liikmete täieliku nimekirja kohta, järeldas komisjon, et veelgi suurem arv tarnijaid võivad kuuluda nendesse liitudesse. BYD kontserni üheksa LFP tarnija puhul leidis komisjon, et vähemalt kaks neist olid CBIA liikmed ja ka osaliselt riigi omandis. Leiti, et veel kaks tarnijat on osaliselt riigi omandis. Aastaaruande kohaselt juhiti ühte osaliselt riigile kuuluvat äriühingut ka riigile kuuluva omakapitaliga ettevõttena ([394]). Üks äriühing leiti olevat CIAPSi liige. Riigile kuuluv ettevõte ning teised CBIA ja CIAPSi liikmed esindasid 90 % valimisse kaasatud eksportivale tootjale tarnitud LFP üldkogusest ja kuni 92 % koguväärtusest uurimisperioodil. Üks suurimaid tarnijaid ei olnud mitte ainult CBIA liige, vaid ka selle juhatuse liige. Seega tegi komisjon kindlaks, et CBIA ja/või CIAPSi liikmed leiti olevat mitu LFP tarnijat, kelle arvele langeb suurem osa BYD kontserni hangitud LFP üldkogusest ja kes on ka mõned suurimad turuosalised.

(875) Eespool esitatud teabe põhjal järeldas komisjon, et Hiina LFP siseturul domineerivad suures osas omamaised tarnijad, kes on suures osas selliste allutatud tööstusliitude nagu CBIA, CIAPS ja Hunani akutootmise tööstusliit liikmed ja/või riigi omandis.

([391]) Põhineb GTA Hiina impordistatistikal (HS-kood 28429040) 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta septembrini.

([392]) Vt „Hiina liitiumraudfosfaadi tootmine (jaanuar–august). 10 esimest“, ESCN, 16. oktoober 2023. Kättesaadav aadressil https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82.

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

([394]) Vt https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, lk 82.

(876) Komisjon uuris täiendavalt Hiina valitsuse ja LFP tarnijate vahelisi suhteid, et teha kindlaks, kas valitsus teostas sisulist kontrolli asjaomaste üksuste ja nende käitumise üle turul.

(877) Komisjon leidis tõendeid ka HKP mõju kohta partei ülesehituse ühenduse kaudu mõne BYD kontserni peamise LFP tarnija juures. Sarnaselt CATLiga (põhjendus 786) sisaldasid BYD kontserni kuuluva kolme LFP tarnija põhikirjad konkreetseid sätteid HKP organisatsioonide asutamise ja partei tegevuse kohta äriühingus.

(878) Komisjon leidis, et 89 % BYD kontsernile tarnitud LFP üldkogusest ja kuni 91 % koguväärtusest hangiti uurimisperioodil LFP tarnijatelt, kes olid CBIA ja/või CIAPSi liikmed. Veel üks peamine LFP tarnija oli osaliselt riigi omandis ja seda juhiti tema aastaaruannete kohaselt riigile kuuluva omakapitaliga ettevõttena.

(879) Tuginedes a) Hiina valitsuse kontrolli tasemele Hiina tööstusliitude üle, mida on analüüsitud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis ii (nimelt CBIA ja CIAPS), ning b) asjaolule, et enamik Hiina omamaistest LFP tootjatest kuulusid nendesse liitudesse, olid riigi omanduses või neid juhiti riigile kuuluva omakapitaliga ettevõttena (põhjendus 873) ning c) asjaolule, et mitme LFP tarnija põhikirjad sisaldasid sätteid HKP organisatsioonide asutamise kohta äriühingus (põhjendus 876), järeldas komisjon, et LFP turul domineerib mitu äriühingut, mida haldab ja kontrollib riik nende osalemise kaudu sellistes tööstusliitudes nagu CBIA ja CIAPS. Arvestades osalemist tööstusliitude juhtimises ja äriotsuste tegemises, saab Hiina valitsus sisuliselt kontrollida akutarnijaid ka nende osalemise kaudu CBIAs ja CIAPSis.

(b) *Liitiumitarnijate põhiomadused ja funktsioonid*

(880) Kuna Hiina valitsus ei esitanud teavet akutoitega elektrisõidukite liitiumi ja akude siseturu tarnijate arvu kohta ja muud teavet formaalsete märkide kohta sellest, et valitsus omab ja kontrollib liitiumi ja akude siseturu tarnijaid, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele alusmääruse artikli 28 tähenduses. Selleks analüüsis komisjon ainsa valimisse kaasatud vertikaalselt integreeritud tootja (BYD kontsern) teatatud liitiumitarnijate olukorda. Kui komisjon ei suutnud leida teavet avaliku teabe hulgast, pidi ta tegema järeldused alusmääruse artikli 28 alusel.

(881) Komisjon leidis, et mõned neist tarnijatest olid otseselt või kaudselt osaliselt riigi omandis. Eelkõige tegi komisjon kindlaks, et BYD kontserni peamine LFP tarnija Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd oli osaliselt riigi omandis, sest 2022. aastal kuulus vähemalt 21,9 % tema aktsiatest riigile kuuluvatele üksustele ([395]). Hoolimata sellest pealtnäha osalisest riigi omandist juhiti seda äriühingut riigile kuuluva kapitaliosalusega ettevõttena ([396]). Leiti, et veel kolm BYD kontserni tarnijat on osaliselt või kaudselt riigi omandis ([397]). Lisaks tegi komisjon kindlaks ka HKP liikmete ja organisatsioonide olemasolu ja ulatusliku mõju mitme BYD LFP tarnija juurest. Raamistikku, milles HKP organisatsioonid äriühingutes tegutsevad, ja nende eesmärki on kirjeldatud põhjendustes 785 ja 786. BYD kontserni liitiumitarnijad, kelle arvele langeb üle 90 % tema LFP ostust väärtuse või mahu poolest, leiti kuuluvat tööstusliitudesse, kes tegutsevad „avaliku sektori asutustena“ subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 tähenduses ja kelle osalemine tööstusliidus andis selle liikmetele samad riiklikud volitused.

(882) Komisjon hindas, kas LFP tarnijatele on antud valitsusasutuse volitused ja kas nad kasutavad neid volitusi valitsuse ülesannete täitmisel. Tõendid näitasid, et LFP tarnijad järgivad ja rakendavad Hiina valitsuse poliitilisi eesmärke, mis on sätestatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i, ning täidavad seega valitsuse ülesandeid.

([395]) Vt http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, lk 76.
([396]) Vt https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, lk 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, lk 115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF lk 88.

(883) Kuna Hiina valitsus koostööd ei teinud (vt punkt 3.2.3), pidi komisjon tuginema veebis kättesaadavale teabele. Komisjon leidis tõendeid selle kohta, et LFP tarnijad täitsid riiklikke ülesandeid näiteks Anju piirkonnas (Suiningi linn, Sichuan) ja Yunnanis. Need kaks projekti puudutavad äriühingu Hunan Yuneng New Energy Materials – Hiina suurim LFP tootja, ([398]) kelle peamised kliendid on BYD ja CATL ([399]) – tütarettevõtjaid. Lisaks kuulusid nii BYD kui ka CATL uurimisperioodil Hunan Yuneng New Energy Materialsi aktsionäride hulka koos ühe riigile kuuluva kontserniga ([400]).

(884) Suiningi piirkond on liitiumivarude poolest eriti oluline. Nagu põhjenduses 724 juba käsitletud, leidis komisjon tõendeid riiklike kavade kohta, mis sisaldavad sätteid aastatoodangu, kasumi- ja arengueesmärkide kohta, näiteks toota aastaks 2025 üle 800 000 tonni positiivsete elektroodide materjale ja üle 500 000 tonni positiivsete elektroodide lähteaineid aastas. Selles raamistikus allkirjastasid Hiina juhtiv LFP tootja Hunan Yuneng New Energy Materials ja Suiningi linn 2021. aastal lepingu projekti ehitamiseks, mis toodab igal aastal 110 000 tonni liitiumakude positiivsete elektroodide materjali ([401]). See on üks mitmest lepingust, mis on sõlmitud teiste äriühingutega akude sektoris nn Hiina liitiumitööstuse pealinna ehitamiseks, mis on üks Suiningi kava põhieesmärke.

(885) 2021. aastal allkirjastas Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials lepingu Anningi linnavalitsusega Anningi tööstuspargis tootmisliini rajamiseks ([402]). Yunnan Yuneng on põhjenduses 883 osutatud Hunan Yuneng New Energy Materialsi teine tütarettevõtja. See leping on osa Dianzhongi uue piirkonna ehitamise lepingute laiemast raamistikust; Yunnani provintsi valitsuse veebisaidil teatatakse, et „**Yunnani provintsi uue energeetika akutööstuse arendamise kolmeaastane tegevuskava (2022–2024)** (edaspidi „Yunnani tegevuskava“) [rõhuasetus lisatud] näitab selgelt, et Dianzhongi uude piirkonda ja muudesse kohtadesse ehitatakse uued akutootmise tööstusbaasid. Uue piirkonna parteikomitee ja korralduskomitee seadsid otsekohe eesmärgi „luua Anningis 100 miljardi eest uue energeetika akude tootmise tööstusklaster“, et rajada kogu tööstusahel. Keskendudes selliste põhimaterjalide nagu positiivsete ja negatiivsete elektroodide, diafragmade, vaskfooliumi/alumiiniumfooliumi, elektrolüütide, kestade ja muude abimaterjalide tootmisele uue energeetika akude jaoks, juhtrollile akuelementide ja -pakkide tootmises ning täpselt suunatud investeeringute edendamisele, üritades ehitada täieliku tööstusahela kogunemiskoha ja püüdes luua 14. viisaastakukava lõpuks olulise riikliku rohelise energiaga akude tootmise tööstusklastri Anningi piirkonnas“ ([403]). Tuginedes leitud tõenditele, aitab tootmisliinide ehitamine Anningi tööstuspargis seega saavutada ka Yunnani tegevuskavas sisalduvaid eesmärke.

(886) Eeltoodu põhjal uuris komisjon täiendavalt, kas asjaolu, et LFP tarnijatele anti valitsusasutuse volitused ja neid käsitati „avaliku sektori asutusena“, mõjutas Hiina omamaiste akutoitega elektrisõidukite tootjate hindu.

(887) Kuna ükski sõltumatu või seotud liitiumitarnija ei teinud koostööd, nagu on selgitatud punktis 3.3.1.2, pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele. Sellega seoses tuletatakse meelde, et komisjonile ei olnud kättesaadav oluline teave omamaise tooraineturu struktuuri ja hinnakujundusmehhanismi kohta. Seetõttu pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele ja leidis, et vertikaalselt integreeritud valimisse kaasatud tootja esitatud teave illustreeris olukorda Hiina LFP siseturul.

([398]) Vt „China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms“ (Hiina tugevdab 2023. aastal investeeringuid LFPsse, kuid tekib struktuurne ülejääk), S&P Global, 9. mai 2023, kättesaadav aadressil https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Vt „Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%“ (Katooditarnija Yunengi 2022. aasta tulud ulatusid peaaegu 42,8 miljardi jüaanini, millest CATL ja BYD andsid üle 80 %.), Energy Trend, 24. aprill 2023, kättesaadav aadressil https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

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

([401]) Vt https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) „Yunnani keskne uus piirkond kiirendab uue energiaakude tööstuse klastri loomist“, Yunnani provintsi valitsus, 8. juuli 2022, kättesaadav aadressil https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Samas.*

(888) Komisjon järeldas põhjenduses 795, et nii CBIA-le kui ka CIAPSile anti valitsusasutuse volitused reguleerida ja juhtida oma liikmete majanduskäitumist akutoitega elektrisõidukite tootmisharu huvides ning samad allutatud tööstusliidud reguleerivad ka LFP tarnijaid (vt põhjendus 873).

(889) LFP on liitiumi liik, mis on saadud liitiumkarbonaadist ja Hiina turgu valitsev seisund selle rafineerimisel võimaldab neil rahvusvahelisel areenil hindu kujundada. Nagu on juba kirjeldatud põhjenduses 869, leidis komisjon, et Hiina importis LFPd ebaolulistes kogustes, ([404]) mis näitab, et Hiina omamaised tarnijad on pigem hinnakujundajad kui hinnajärgijad ning neil võib olla oma hinnakujunduskäitumises kaalutlusõigus, võttes arvesse Hiina valitsevat seisundit LFP rafineerimisel.

(890) Seda kinnitas ka asjaolu, et 100 % BYD kontserni LFP tarnijatest asuvad Hiina RVs.

(891) Hindade endi kohta tegi komisjon kindlaks, et ainsa integreeritud akutoitega elektrisõidukite tootja keskmine igakuine LFP ostuhind langes uurimisperioodil [40–60 %] võrra, samas kui Hiina RVst pärit sama toote keskmine igakuine ekspordihind püsis samal perioodil stabiilsena ([405]). Sellist hinnalangust võib täheldada kõigi BYD kontserni peamiste LFP tarnijate puhul. Komisjoni arvates kinnitab see, et Hiina valitsus tagab kehtiva mehhanismi, eelkõige tööstusliitude ja LFP tootjate toetusmeetmete kaudu, et LFPd pakutakse akutoitega elektrisõidukite tootjatele odavate hindadega ja LFP tarnijad järgivad rangelt kehtivat hinnamehhanismi. LFP tootjad peavad omamaistele tootjatele LFP pakkumisel täitma riiklikke ülesandeid, mitte tegutsema ratsionaalsete ettevõtjatena.

(892) BYD peamise tarnija kohta tegi komisjon kindlaks, et tema leping BYD kontserniga sisaldas hinnasätet, mis tagas, et ta saab kasu kõige soodsamast tarnest, ([406]) st et ta ei maksa kõrgemat hinda kui ükski teine Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd klient. Seda sätet kinnitab ka sama äriühingu esmase avaliku pakkumise prospekt, milles on märgitud: „Pool A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] lubab pakkuda poolele B [BYD kontsern] kõige soodsamaid liitiumraudfosfaadi tarnetingimusi (sealhulgas seoses liitiumraudfosfaadi koguse ja tarnehinnaga) ning hind ei tohi olla kõrgem kui poole A poolt teistele klientidele müüdavate sarnaste toodete madalaim hind“ ([407]). Samas dokumendis tunnistati ka, et BYD oli Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd. strateegiline investor.

(893) Kuigi CATL on nii Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd strateegiline investor kui ka suurklient, ([408]) tegi komisjon põhjenduses 801 kindlaks, et tema põhikirjas on sätestatud, et „seotud osapoolte vahelise tehingu hinna määrab kindlaks riik“ ([409]). Võttes arvesse kahe äriühingu seotust ja kuna puudusid muud tõendid, millest võiks järeldada vastupidist, leidis komisjon, et hinna, mida CATL LFP eest maksis, määras kindlaks riik. See hõlmab suurt osa Hiina turult ostetud LFPst, mis on mõeldud akutoitega elektrisõidukite tootjatele, arvestades asjaolu, et CATL on Hiina suurim „sõltumatu“ akutootja ([410]).

(894) Võttes arvesse, et Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd on kohustatud pakkuma BYD kontsernile kõige soodsamaid LFP tarnetingimusi, nagu on kirjeldatud põhjenduses 891, järeldas komisjon, et CATL ja BYD kontsern, kaks suurimat akutootjat Hiina turul, ostsid LFPd kõige soodsama hinnaga, mille kehtestas riik hinnamehhanismi alusel, mille Hiina valitsus kavandas akutoitega elektrisõidukite tootmisharu soosimiseks.

([404]) Põhineb GTA Hiina impordistatistikal (HS-kood 28429040) 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta septembrini.
([405]) Põhineb GTA Hiina ekspordistatistikal (HS-kood 28429040) 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta septembrini.
([406]) See tähendab, et BYD-le tarnimise tingimused ei tohi olla ebasoodsamad kui tingimused, mida tarnija pakub teistele klientidele. Näiteks ei tohi BYD-le tarnimise hind olla kõrgem kui sama toote hind teistele klientidele.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , punkt 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , punkt 1.1.47.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) Rhodiumi aruanne, lk 41.

(895) Eespool esitatud kaalutlusi silmas pidades tegi komisjon kindlaks, et LFP tarnijatel ei ole vabadust määrata hindu vastavalt tavapärastele turukaalutlustele ja maksimeerida oma kasumit. Seda ilmestab mitte ainult Hiina valitsuse sekkumine turul, nagu on kirjeldatud põhjenduses 750, vaid ka hinnakujundusmehhanism, millest saavad kasu akude ja akutoitega elektrisõidukite tootmisharu peamised ettevõtjad, nagu on kirjeldatud põhjendustes 891–893. Eeltoodu kinnitab, et LFP tarnijad tarnivad seda sisendit akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest, millest akutoitega elektrisõidukite tootjad saavad kasu.

(c) *Järeldus*

(896) Eespool analüüsitud teabe põhjal järeldas komisjon, et LFP tarnijatel on valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid. Hiina valitsuse kavade ja kõigi nende kohaldatavate rangete kontrolli- ja järelevalvemehhanismide tõttu, mis tööstusliite reguleerivad, on nende liitude ja nende liikmete ning teiste tarnijate tegevus tegelikult Hiina valitsuse tegevus.

(897) Samuti leidis komisjon, et ka liitiumfosfaati tarnivatele äriühingutele on antud valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid, kuna nad peavad juhinduma punktis 3.7.2 käsitletud Hiina valitsuse poliitikast, selle asemel et tegutseda vabaturu põhimõtete kohaselt, et maksimeerida oma kasumit. Nende äriühingute otsuseid ja juhtkonda mõjutab selgelt Hiina valitsuse poliitika tarnida LFPd odavamate või kindlaksmääratud hindadega akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengu toetamiseks ning järgida tootmiseesmärke käsitlevaid suuniseid, mida ei saa seega pidada eraõigusliku ettevõtte käitumiseks vabaturumajanduses. Tõendid siseturu hinnakujunduse ja eksporditurru hinnakäitumise kohta võrreldes siseturuga kinnitavad samuti, et Hiina LFP tootjad järgivad Hiina valitsuse poliitikat, mitte vabaturu põhimõtteid.

(898) Hiina siseturu omadused ja hinnakujundusmehhanismid, mida rakendavad ja jälgivad akude tootmisharu tööstusliidud ja nende liikmed ning LFP tarnijad, kinnitavad veelgi järeldust, et neil on valitsusasutuse volitused ja nad täidavad valitsuse ülesandeid.

(899) Selle tulemusena leidis komisjon, et Hiina valitsus lõi keskkonna, kus LFPd pakutakse akutoitega elektrisõidukite vertikaalselt integreeritud tootjatele ja akutootjatele nagu CATL, kes tegutseb valitsuse poliitikat rakendava avaliku sektori asutusena, piisavast väiksema tasu eest. Selle põhjal järeldas komisjon, et akude tootmisharu tööstusliite, sh CBIA ja CIAPS, nende liitude liikmeid ning kõiki teisi akude ja liitiumi tarnijaid käsitatakse samuti avaliku sektori asutustena subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu artikli 1 lõike 1 punkti a alapunkti 1 tähenduses, kuna neil ei ole muud valikut kui järgida Hiina valitsuse üldisi poliitilisi eesmärke, millega soositakse akutoitega elektrisõidukite tootjaid.

(b) LFP tootjad, kes tegutsevad eraõiguslike asutustena, kelle on ülesannete täitmiseks volitanud või keda on suunanud Hiina valitsus

(900) Lisaks järeldusele, et LFP tootjad on alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a kohaldamisel avaliku sektori asutused, uuris komisjon teise võimalusena ka seda, kas Hiina valitsus andis rahalist toetust, volitades või suunates LFP tootjaid (eraõiguslike asutustena) müüma akusid akutoitega elektrisõidukite tootjatele piisavast väiksema tasu eest, nagu on ette nähtud alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunktiga iv.

(901) See analüüs põhineb kohaldataval õiguslikul standardil, mida on käsitletud põhjendustes 822–826. Komisjon analüüsis kõigepealt, kas Hiina valitsuse toetus Hiina akutoitega elektrisõidukite tootmisharule LFP piisavast väiksema tasu eest pakkumise vormis on tegelikult mitmesuguste asjaomaste valitsuse meetmete eesmärk ja mitte üksnes üldiste regulatiivsete volituste teostamise kõrvalmõju. Uurimises keskenduti eriti asjaolule, kas LFP kindlakstehtud madalamad hinnad olid osa valitsuse eesmärkidest või kaasnesid madalamad hinnad pigem „tahtmatult“ valitsuse üldise regulatiivse tegevusega. Komisjon järeldas, et Hiina valitsuse erinevate sekkumiste eesmärk oli toetada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu ning et akude LFP madalamad hinnad olid nende meetmete kavandatud eesmärk, mida omakorda jõustati tööstusliitude kaudu, kes on kohustatud neid kavasid järgima ja jõustama.

(902) Hiina valitsus võttis aastate jooksul selle poliitikaeesmärgi täitmiseks mitmeid meetmeid. Punktis 3.2 on üksikasjalikult kirjeldatud asjakohast tausta ja konteksti, milles selgitatakse, kui oluliseks peab Hiina valitsus akutoitega elektrisõidukite tootmisharu ja seda ümbritsevate tootmisharude arengut.

(903) LFP tööstus nagu akutööstuski on Hiinas tugevalt toetatud. On olemas suur hulk õigusakte, mille on välja andnud eri valitsusasutused, kes teostavad järelevalvet akusektori iga aspekti üle ning ka eelneva etapi materjalide üle, nagu on näidatud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i, eelkõige maavarade seadus ja maavarade seaduse rakenduseeskiri (põhjendus 723) ja tooraineid käsitlev 14. viisaastakukava (põhjendus 714). Tõendeid Hiina valitsuse sekkumise kohta uue energiaallikaga sõidukite tooraine hinnakujundusse leiti ka MIITi 2022. aasta pressiavaldustes (põhjendus 750), kui valitsus lubas suruda uue energiaallikaga sõidukites kasutatavate toorainete (sealhulgas liitium) hinnad tagasi mõistlikule tasemele.

(904) Lisaks tegi komisjon juba kindlaks, et Hiina tööstusliidud (st CBIA ja CIAPS) ei ole sõltumatud tööstusliidud, võttes arvesse Hiina valitsuse kontrolli taset nende üle (põhjendused 777–784) ja nende täidetavaid ülesandeid, mis näitab, et neil on valitsusasutuse volitused (põhjendused 791–798). Eelkõige on CIAPSi liikmetel volitused „tugevdada tootmisharu enesedistsipliini“ ja „reguleerida liitu, tootmisharu ja liikmete käitumist“ ning CBIA liikmetel on volitused „koordineerida ettevõtete tootmise, müügi ja ekspordiga seotud küsimusi“. Seega täidavad need tööstusliidud valitsuse ülesandeid ka seeläbi, et nende roll on rakendada Hiina valitsuse poliitikat pakkuda LFPd odavamate hindadega omamaise akutoitega elektrisõidukite tootmisharu soosimiseks ning jälgida, et kõik asjaomased tarnijad järgiksid seda poliitikat täielikult.

(905) See kinnitab, et LFP tarnijad ei tegutse vabaturu osalistena Hiina siseturul ega tee majanduslikult ratsionaalseid otsuseid, nagu näitab LFP siseturu ja ekspordihindade suundumus (põhjendus 919), mille kohaselt siseturu ja ekspordihinnad järgivad täiesti erinevaid suundumusi. Nende ebaratsionaalne käitumine näitab, et Hiina valitsuse poliitika on neid suunanud tarnima LFPd omamaisele akutoitega elektriautode tööstusele odavamate hindadega. Seda kinnitavad ka eespool põhjenduses 892 esitatud järeldused, mille kohaselt järeldas komisjon, et suurem osa LFP hindadest turul, st LFP, mille CATL ja BYD ostsid seotud tarnijatelt, määrab otseselt või kaudselt kindlaks riik.

(906) Pealegi leidis komisjon riiklikus ja kohalikus poliitikas tõendeid selle kohta, et LFP tarnijatele pakutakse mitmesuguseid toetusmeetmeid, mida on käsitletud punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i. Tuletatakse meelde, et ükski tootmisahela eelneva etapi tarnija ei teinud uurimises koostööd ja seega ei olnud komisjonil võimalik kindlaks teha, kas LFP tarnija oli punkti 3.7.2.1.1 alapunktis i loetletud toetusmeetmete saaja. Sellega seoses tegi komisjon kindlaks, et BYD kontserni peamine LFP tarnija Hunan Yuneng New Energy Materials sai lisaks tulumaksusoodustustele, mida ta saab kasutada tänu kõrgtehnoloogilise ettevõtte sertifikaadile, mitmesuguseid otsetoetusi ([411]).

(907) Selle põhjal ja võttes arvesse Hiina valitsuse loodud toetusraamistikku, on mõistlik järeldada, et sellistest stiimulitest saavad kasu ka teised LFP tarnijad, nii et Hiina valitsus saab suunata äriühinguid suurendama ja toetama LFP omamaist pakkumist, et soodustada akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut.

(908) Peale selle, nagu on juba märgitud põhjenduses 873, moodustasid CBIA ja/või CIAPSi liikmeks olevate LFP tarnijate tarned üle 90 % BYD kontsernile tarnitud LFP üldkogusest ja üle 90 % koguväärtusest uurimisperioodil. Komisjon leidis ka, et eespool nimetatud Hiina tööstusliidud ei olnud sõltumatud ühendused, mis tegutsevad vabamajanduse põhimõtete kohaselt, vaid üksused, mida juhib Hiina valitsus ja mida ta haldab riiginõukogu kaudu (vt punkti 3.7.2.1.1 alapunkti a alapunkt ii). Eelkõige leiti, et mõlemad tööstusliidud täidavad valitsuse antud ülesandeid (põhjendused 781 ja 783) ning nende roll on abistada valitsust selle poliitika rakendamisel ja oma liikmete käitumise reguleerimisel. Asjaolu, et tööstusliitudele ja nende liikmetele on antud volitused „tugevdada tootmisharu enesedistsipliini“ ja „reguleerida liitu, tootmisharu ja liikmete käitumist“ ning CBIA puhul ka „koordineerida ettevõtete tootmise, müügi ja ekspordiga seotud küsimusi“ näitab, et need tööstusliidud on avaliku sektori asutused, kellele Hiina valitsus on andnud volitused suunata nende liikmeid kohandama oma majandusotsuseid akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kasuks.

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

(909) Komisjon leidis, et kättesaadavaid tõendeid silmas pidades võttis Hiina valitsus „aktiivsema rolli kui lihtsalt julgustamine“, nagu nõudis WTO apellatsioonikogu ([412]). Hiina valitsuse võetud meetmed vähendavad LFP tootjate tegevusvabadust, piirates praktikas nende äriotsuseid selle kohta, mis hinnaga oma toodet müüa, nagu on näidatud punktis 3.2 käsitletud kavades, eesmärgiga tuua kasu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. Hiina valitsuse roll läks oluliselt kaugemale tavapärasest sekkumisest turu reguleerijana. Asjaomased meetmed, sh LFP ekspordipiirangud ja LFP tarnijatele suunatud toetusmeetmed, ei reguleerinud mitte ainult turu üldisi aspekte, vaid kehtestasid LFP tarnijatele konkreetsed käitumisnõuded. Kõik need meetmed võeti selleks, et LFP tarnijad saaksid pakkuda LFPd odavamate hindadega, et tuua kasu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. See kavatsus ilmnes selgesti paljudes poliitilistes avaldustes ja meetmetes, mida on käsitletud punktides 3.7.2.1.1 ja 3.7.2.2.1.

(910) Kohustades LFP tarnijaid järgima neid meetmeid, mida omakorda jõustasid tööstusliidud, kellel on kohustus neid kavasid järgida ja need ellu viia, jättis Hiina valitsus nad ilma võimalusest vabalt valida oma müügistrateegiaid vastavalt turukaalutlustele. Teiste sõnadega kujutavad need meetmed selgelt n-ö tõendatavat seost valitsuse tegevuse ja akutööstuses tegutsevate äriühingute käitumise vahel. Hiina valitsus kasutas akutööstuses tegutsevaid äriühinguid enda asendajana, et toetada akutoitega elektrisõidukite tootjaid.

(911) Peale selle hindas komisjon, kas tegelik LFP pakkumine tootjate poolt ei erine tegelikult sellest, mida valitsus ise oleks teinud. Komisjon leiab, et see tingimus on täidetud. Selle asemel, et pakkuda LFPd otse akutoitega elektrisõidukite tootmisharule, et saavutada Hiina valitsuse riikliku poliitika eesmärk edendada selle tootmisharu arengut, motiveerib Hiina valitsus meetmete kogumi abil eraettevõtteid seda enda eest tegema. Lisaks sellele tuleks määral, mil kaupade valitsusepoolne pakkumine hõlmab teatavaid kulusid (näiteks sisendite jaoks subsiidiumide andmine või tulust loobumine, pakkudes kaupu piisavast väiksema tasu eest), tuleks seda tegevust mõista kui tavapäraselt valitsusele antud tüüpilisi ülesandeid.

(912) Eespool esitatut silmas pidades tegi komisjon järelduse, et Hiina valitsuse poolt vastu võetud meetmete kogum tekitas alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti iv kohaselt rahalise toetuse valitsuse poolt Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele LFP pakkumise kujul piisavast väiksema tasu eest.

3.7.2.2.2. *Kasu, konkreetsus ja subsiidiumisumma arvutamine*

(a) Kasu

(913) Nagu on selgitatud punktis 3.3.1.2, ei esitanud ükski sõltumatu LFP või akude tootjast tarnija komisjonile teavet Hiina sisenditarnijatele mõeldud eriküsimustikule vastamisega. BYD kontserniga seotud LFP tarnija ei esitanud küsimustikku ja komisjon ei saanud hinnata, kas hinda, millega BYD kontsern LFPd ostis, võib pidada turuhinnaks.

(914) Seetõttu pidi komisjon kooskõlas alusmääruse artikliga 28 tuginema kättesaadavatele faktidele, et määrata kindlaks siseturul LFPd ja akusid ostnud valimisse kuuluvate eksportivate tootjate saadud kasu tase.

(915) Komisjon järeldas põhjendustes 895–898, et LFP tarnijaid käsitati avaliku sektori asutuste ja/või eraettevõtetena, keda riik volitab ja suunab.

(916) Kooskõlas alusmääruse artikli 3 lõikega 2, artikliga 5 ja artikli 6 punktiga d hindas komisjon tasakaalustatava subsiidiumi summat, lähtudes kasust, mille subsiidiumi saaja uurimisperioodil uurimistulemuste järgi subsideerimisest sai.

(917) Seepärast hindas komisjon kõigepealt, kas Hiina hinnad võiksid olla sobivad võrdlusaluseks.

(918) Hiina valitsuse osalise koostööst keeldumise tõttu ei olnud komisjonil olulist teavet akutootmises kasutatavate toorainete tarnijate turuolukorra kohta Hiinas ega võimalike kohanduste kohta, mida oli vaja teha. Komisjon leidis, et Hiina RV turul valitsevad tingimused olid moonutatud, võttes arvesse kõigi ettevõtjate rakendatavaid riiklikke ja valdkondlikke poliitikapõhimõtteid.

([412]) Apellatsioonikogu aruanne DS 296, punkt 115.

(919) Võib tuua mitu näidet valitsuse tugevast sekkumisest ja toetusest kogu akutoitega elektrisõidukite tarneahelas, mis takistas tavapärast turudünaamikat hinna määramisel. Akutootmises kasutatud peamise sisendi, st LFP hindu ei peetud seega turuhinnaks, vaid hinnaks, mida valitsus mõjutas oma poliitiliste eesmärkide saavutamiseks.

(920) Seda tõendab ka asjaolu, et omamaised hinnad, millega BYD kontsern LFPd ostis, olid oluliselt madalamad kui Hiina ekspordihind. Komisjon leidis, et LFP omamaise ostuhinna järsk langussuundumus (üle 30 %) uurimisperioodil erines täielikult Hiina RVst ülejäänud maailma suunatud ekspordi hinna arengust, mis püsis üsna stabiilsena. Seega näitasid komisjonile kättesaadavad andmed, et Hiina valitsus mitte üksnes ei kehtestanud avaliku sektori asutustena tegutsevate tööstusliitude ja nende liikmete kaudu akudes kasutatavate toorainete, eelkõige LFP hinnakujundusmehhanismi, vaid selle mehhanismi mõju oli uurimisperioodil Hiina siseturul ka nähtav.

(921) Juba ainult sel põhjusel leidis komisjon, et LFP omamaised hinnad Hiinas on moonutatud ja neid ei saa kasutada võrdlusalusena kasu kindlakstegemiseks.

(922) Seepärast pidi komisjon otsima sobiva riigivälise võrdlusaluse.

(923) Kooskõlas alusmääruse artikli 6 punkti d teise lõigu alapunktiga ii analüüsis komisjon suurimaid LFP tootjaid kui Hiina moonutamata omamaise hinna võimalikke lähendeid.

(924) Võttes arvesse Hiina turgu valitsevat seisundit LFP tootmises ja asjaolu, et muid välishindu ei leitud, ning arvestades, et Hiina omamaiseid hindu ja välishindu ei olnud võimalik võrrelda, pidi komisjon tuginema Hiinast ülejäänud maailma suunatud ekspordi hindadele (FOB tarneklausli alusel). Neid hindu peeti seega sobivaks võrdlusaluseks, võttes arvesse selle konkreetse liitiumitüübi turgu valitsevaid tingimusi ja muude mõistlike võrdlusaluste puudumist. Selle põhjal leidis komisjon, et LFP omamaised hinnad on madalamad kui ülejäänud maailma suunatud ekspordi hinnad.

(b) Konkreetsus

(925) Hiina valitsuse kohaldatavad meetmed, millega tagatakse LFP pakkumine piisavast väiksema tasu eest, sh ekspordipiirangud ja toetus LFP tootjatele Hiina valitsuse poliitiliste eesmärkide ja kavade täitmiseks, toovad kasu ainult teatavatele tootmisharudele, mis ostavad LFPd. Lisaks on LFP konkreetset liiki rafineeritud liitium akutoitega elektrisõidukites kasutatavate akude tootmiseks.

(926) Komisjon tegi seega järelduse, et subsiidiumid akude tootmiseks piisavast väiksema tasu eest LFP pakkumise kujul on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses konkreetsed. Need subsiidiumid piirduvad teatavate ettevõtete või tootmisharudega, eelkõige nendega, kes kasutavad sisendmaterjalina LFPd. Samuti ei esitanud ükski huvitatud isik tõendeid, mis kinnitaksid, et selliste subsiidiumide puhul lähtutakse objektiivsetest kriteeriumidest või tingimustest alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti b tähenduses.

(c) Subsiidiumisumma arvutamine

(927) Komisjon võrdles omamaist hinda, millega BYD kontsern LFPd uurimisperioodil ostis, Hiina keskmise ekspordihinnaga uurimisperioodil ([413]).

(928) Kuna leiti, et üks LFP tarnijatest oli uurimisperioodist osa aega BYD kontserniga seotud äriühing, ning kuna see tarnija ei vastanud küsimustikule, nagu on kirjeldatud punktis 3.3.4, ei olnud komisjonil toimikus tõendeid selle kohta, et nende seotus ei mõjutanud eelneva etapi tarnija ja BYD kontserni kehtestatud hindu. Seega ei olnud komisjonil tõendeid selle kohta, et sellised hinnad oleksid turuhinnad, ning ta asendas selle hinna seega LFP keskmise ostuhinnaga sõltumatutelt tarnijatelt.

([413]) Põhineb GTA Hiina ekspordistatistikal (HS-kood 28429040) 2022. aasta oktoobrist kuni 2023. aasta septembrini.

(929) BYD kontserni kasu arvutamiseks võrreldi omamaiseid hindu Hiina LFP ekspordihinnaga, pidades silmas Hiina turgu valitsevat seisundit seda liiki liitiumi rafineerimisel. Nagu on kirjeldatud põhjenduses 400, asendati keskmine hind seotud LFP tarnijalt sõltumatutelt tarnijatelt saadud keskmise ostuhinnaga, kuna komisjonil puudusid tõendid selle kohta, kas LFPd osteti seotud tarnijalt turutingimustel. Kohandusi ei tehtud.

Liitiumi pakkumine akude tootmiseks piisavast väiksema tasu eest

Äriühingu nimi	Subsiidiumimäär
BYD kontsern	7,35 %

3.8. **Maksuvabastus- ja maksuvähenduskavade kaudu saamata jäänud tulu**

(1) *Ettevõtte tulumaksu soodustused kõrgtehnoloogilistele ja uue tehnoloogia ettevõtetele*

(930) Tuginedes Hiina Rahvavabariigi seadusele, mis käsitleb ettevõtete tulumaksu (edaspidi „ettevõtte tulumaksu seadus“), võimaldatakse kõrgtehnoloogilistele ja uue tehnoloogia ettevõtetele, millele riik peab andma olulist toetust, vähendatud ettevõtte tulumaksu määra 15 % standardse maksumäära 25 % asemel.

(a) Õiguslik alus

(931) Kõnealuse kava õiguslik alus on ettevõtte tulumaksu seaduse artikkel 28 ning Hiina RV ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjade ([414]) artikkel 93 ja samuti:

— teadus- ja tehnoloogiaministeeriumi, rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti ringkiri, mis käsitleb järgmise dokumendi läbivaatamist ja väljastamist: „Haldusmeetmed kõrgtehnoloogiliste ettevõtete tunnustamiseks“ (2016, nr 32);

— teadus- ja tehnoloogiaministeeriumi, rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti ringkiri, mis käsitleb järgmise dokumendi läbivaatamist ja väljastamist: „Kõrgtehnoloogiliste ettevõtete akrediteerimise haldamise suunised“(2016, nr 195);

— riigi maksuameti teatis tulumaksusoodustuste kohaldamise kohta kõrgtehnoloogiliste ettevõtete suhtes (2017. aasta teatis nr 24);

— riigi toetatavate kõrgtehnoloogiavaldkondade 2016. aasta kataloog ([415]).

(932) Lisaks avaldas riiklik arengu- ja reformikomisjon 2021. aasta jaanuaris läänepiirkonna soodustatud tööstusharude kataloogi 2020. aasta versiooni (2021. aasta korraldus nr 40), mis jõustus 1. märtsil 2021. Soodustatud ettevõtted, mis asuvad 12 lääneprovintsis, autonoomses piirkonnas ja linnas, saavad kasu sooduspoliitikast, mille kohaselt maksustatakse ettevõtte tulumaksu vähendatud määraga 15 %. Kataloogis julgustatakse Sichuani, Yunnani, Qinghaid, Shaanxi, Gansud, Sise-Mongooliat ja Guangxid arendama liitiumitööstust. Kataloog hõlmab ka vaske, alumiiniumi ja grafiiti.

(933) Ettevõtte tulumaksu seaduse IV peatükk sisaldab sätteid maksusoodustuste kohta. Ettevõtte tulumaksu seaduse artiklis 25, mis on IV peatüki sissejuhatav lõik, on sätestatud, et „riik pakub tulumaksusoodustusi ettevõtetele, kes tegutsevad sellistes tootmisharudes või tegelevad selliste projektidega, mille arendamist riik konkreetselt toetab ja soodustab“. Ettevõtte tulumaksu seaduse artiklis 28 on sätestatud, et „riigi erituge vajavate kõrgtehnoloogiliste ja uute tehnoloogiaettevõtete tulumaksumäära vähendatakse 15 %ni“.

([414]) Hiina Rahvavabariigi ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjad (muudetud 2019. aastal) – Hiina Rahvavabariigi riiginõukogu korraldus nr 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjade artiklis 93 on selgitatud:

„*Olulised kõrgtehnoloogilised ja uued tehnoloogiaettevõtted, keda riik toetab, nagu osutatud ettevõtte tulumaksu seaduse artikli 28 punktis 2, on ettevõtted, kellele kuuluvad põhilised intellektuaalomandiõigused ja kes vastavad järgmistele tingimustele:*

1. *kooskõla peamiste riigi toetatavate kõrgtehnoloogiliste ja uute tehnoloogiavaldkondade ulatusega;*
2. *teadus- ja arendustegevuse kulude osakaal müügitulus ei ole ettenähtud osakaalust väiksem;*
3. *kõrgtehnoloogilisest tehnoloogiast/tootest/teenusest saadud tulu osakaal ettevõtte kogutulus ei ole ettenähtud osakaalust väiksem;*
4. *tehniliste töötajate osakaal ettevõtte kõigi töötajate hulgas pole ettenähtud osakaalust väiksem;*
5. *muud tingimused, mis on ette nähtud meetmetega kõrgtehnoloogiliste ettevõtete tuvastamise haldamiseks;*

meetmed kõrgtehnoloogiliste ettevõtete tuvastamise haldamiseks ning peamised riigi toetatavad kõrgtehnoloogilised ja uued tehnoloogiavaldkonnad töötatakse välja ühiselt riiginõukogu alluvuses olevate tehnoloogia-, rahandus- ja maksuametitega ning need jõustuvad pärast seda, kui riiginõukogu on need heaks kiitnud“.

(935) Eespool mainitud sätetes on selgelt kehtestatud, et vähendatud ettevõtte tulumaksu määrad on ette nähtud üksnes „olulistele kõrgtehnoloogilistele ja uue tehnoloogia ettevõtetele, keda riik toetab“ ja kellel on olulised intellektuaalomandiõigused ning kes vastavad teatavatele tingimustele, nagu „kooskõla peamiste riigi toetatavate kõrgtehnoloogiliste ja uute tehnoloogiavaldkondade ulatusega“.

(936) Vastavalt kõrgtehnoloogiliste ettevõtete tuvastamise haldamise meetmete artiklile 11 peab ettevõte selleks, et teda tuvastataks kõrgtehnoloogilise ettevõttena, vastama üheaegselt teatud tingimustele, mille hulka kuulub järgmine: „ettevõte on sõltumatute teadusuuringute, ülekandmise, toetuste, ühinemiste ja omandamiste jne kaudu omandanud intellektuaalomandi õigused, millel on keskne roll ettevõtte peamiste toodete (teenuste) tehnilisel toetamisel“ ning „tehnoloogia, millel on keskne roll ettevõtte peamiste toodete (teenuste) tehniliselt toetamisel, kuulub eelnevalt kindlaks määratud riigi toetatavate kõrgtehnoloogiavaldkondade hulka“.

(937) Peamised riigi toetatavad kõrgtehnoloogiavaldkonnad on loetletud riigi toetatavate kõrgtehnoloogiavaldkondade 2016. aasta kataloogis. Selle kataloogi I jaotise „Elektrooniline teave“ punktis 4 on selgelt mainitud „sidetehnoloogiat“, „optilist ülekandevõrku“ ja „optilise ülekandesüsteemi tehnoloogiat“ kui riigi toetatavaid kõrgtehnoloogiavaldkondi, mis hõlmavad kiudoptilisi kaableid.

(938) Sellest meetmest kasu saavad äriühingud peavad esitama tuludeklaratsiooni ja selle asjaomased lisad. Kasu tegelik summa kajastub maksudeklaratsioonis.

(b) Uurimise järeldused

(939) Komisjon leidis, et valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontsernidesse kuuluvad ettevõtted olid uurimisperioodil kvalifitseeritud kõrgtehnoloogiaettevõtetena ja seega kehtis neile vähendatud tulumaksumäär 15 %.

(c) Kasu

(940) Komisjon peab kõnealust maksude tasaarvestust subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Toetusesaajate kasu võrdub maksusäästu summaga.

(d) Konkreetsus

(941) See subsiidium on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses, sest õigusaktid ise lubavad seda meedet kohaldada üksnes ettevõtete suhtes, kes tegutsevad teatavates riigi määratud kõrgtehnoloogilistes prioriteetsetes valdkondades. Akutoitega elektrisõidukite tootmisharu on selline kõrgtehnoloogiline prioriteetne valdkond.

(942) Lisaks kõrgtehnoloogilise ettevõtte staatusel põhinevale ettevõtte tulumaksu vähendusele saavad uue energiaallikaga sõidukite (sealhulgas akutoitega elektrisõidukite) tootjad kohaldada vähendatud tulumaksumäära 15 % ka oma füüsilise asukohaga seotud kriteeriumide alusel. Eelkõige läänepiirkonnas asuvate ettevõtete suhtes võidakse kohaldada vähendatud 15 % maksumäära.

(943) Seega piiravad õigusnormid, mille alusel toetust andev asutus tegutseb, sõnaselgelt juurdepääsu subsiidiumile teatavate sektorite ja geograafiliste piirkondadega.

(e) Subsiidiumisumma arvutamine

(944) Tasakaalustatava subsiidiumi summa arvutamisel lähtuti kasust, mida subsiidiumi saajad uurimisperioodil said. Arvutatud kasu on tavalise maksumäära alusel makstav maksu kogusumma, millest on maha arvatud maksu kogusumma vähendatud maksumäära alusel.

(945) Selle kavaga seoses määratud konkreetne subsiidiumimäär oli BYD kontserni puhul 0,36 %.

(2) *Teadus- ja arendustegevuse kulude maksueelse mahaarvamise soodustused*

(946) Maksude tasaarvestamine seoses teadus- ja arendustegevuse kuludega annab äriühingutele õiguse saada teadus- ja arendustegevuse eest maksusoodustusi teatud kõrgtehnoloogilistes riigi poolt määratud soodustatud valdkondades, kui täidetakse konkreetseid teadus- ja arendustegevuse kulude lävendeid.

(947) Täpsemalt arvatakse maksustatavast tulust enne maksustamist maha lisaks teadus- ja arendustegevuse kuludele, mida ettevõte tegelikult kannab mis tahes teadus- ja arendustegevusega seotud tegevuse käigus, alates 1. jaanuarist 2023 lisaks ettenähtule veel 100 % nendest kuludest, tingimusel et neid kulusid ei konverteerita immateriaalseks varaks ega kajastata jooksvas kasumis ja kahjumis.

(948) Kui nimetatud kulud on konverteeritud immateriaalseks varaks, saab selliseid kulusid alates 1. jaanuarist 2023 amortiseerida määraga, mis moodustab 200 % immateriaalse varaga seotud kuludest enne maksustamist.

(a) Õiguslik alus

(949) Kõnealuse kava õiguslik alus on ettevõtte tulumaksu seaduse artikli 30 lõige 1 ning Hiina RV ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjade artikkel 95, samuti järgmised teatised:

— riigi maksuameti teatis teadus- ja arendustegevuse kulude kaalutud maksueelse mahaarvamise kasutamise ulatuse kohta (2017. aasta teadaanne nr 40);

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis teadus- ja arendustegevuse kulude kaalutud maksueelse mahaarvamise poliitika edasise parandamise kohta (2023. aasta teadaanne nr 7).

(b) Uurimise järeldused

(950) Komisjon leidis, et valimisse kaasatud kontsernide äriühingud said kasu „uute tehnoloogiate, uute toodete ja uute tehnikate uurimisel ja arendamisel kantud teadus- ja arendustegevuse kulude täiendavast mahaarvamisest“.

(c) Kasu

(951) Komisjon peab kõnealust maksude tasaarvestust subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Toetusesaajate kasu võrdub maksusäästu summaga.

(d) Konkreetsus

(952) See subsiidium on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses, sest õigusaktid ise lubavad seda meedet kohaldada üksnes ettevõtete suhtes, kes teevad kulutusi teadus- ja arendustegevusele teatavates riigi määratud kõrgtehnoloogilistes prioriteetsetes valdkondades, näiteks akutoitega elektrisõidukite sektoris. Seega piiravad õigusaktid, mida järgides toetust andev asutus toimib, sõnaselgelt ettevõtete ja sektorite ringi, kellele subsiidiumi võib anda.

(e) Subsiidiumisumma arvutamine

(953) Tasakaalustatava subsiidiumi summa arvutamisel lähtuti kasust, mida subsiidiumi saajad uurimisperioodil said. Arvutatud kasu on tavalise maksumäära alusel makstav maksu kogusumma, millest on maha arvatud maksu kogusumma pärast täiendava 100 % mahaarvamist teadus- ja arendustegevuse tegelikest kuludest.

(954) Selle kavaga seoses määratud subsiidiumimäär oli BYD kontserni puhul 0,57 %, Geely kontserni puhul 0,03 % ja SAICi kontserni puhul 1,53 %.

(3) *Dividendide maksuvabastus nõuetele vastavate residendist ettevõtete puhul*

(955) Ettevõtte tulumaksu seaduses on sätestatud tulumaksusoodustused ettevõtetele, kes tegutsevad sellistes tootmisharudes või tegelevad selliste projektidega, mille arendamist riik konkreetselt toetab ja soodustab; eelkõige on sätestatud nõuetele vastavate residendist ettevõtete vahelistest omakapitaliinvesteeringutest saadud tulu (näiteks dividendid ja boonused) maksuvabastus.

(a) Õiguslik alus

(956) Kõnealuse kava õiguslik alus on ettevõtte tulumaksu seaduse artikli 26 lõige 2 ning Hiina RV ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjad.

(957) Ettevõtte tulumaksu seaduse artiklis 25, mis on IV peatüki „Maksusoodustuste poliitika“ sissejuhatav lõik, on sätestatud, et „riik pakub tulumaksusoodustusi ettevõtetele, kes tegutsevad sellistes tootmisharudes või tegelevad selliste projektidega, mille arendamist riik konkreetselt toetab ja soodustab“. Samuti on artikli 26 lõikes 2 sätestatud, et maksuvabastust kohaldatakse „nõuetele vastavate residendist ettevõtete“ vahelistest omakapitaliinvesteeringutest saadud tulu suhtes, ning seega paistab, et selle kohaldamisalasse kuuluvad üksnes teatavad residendist ettevõtted.

(b) Uurimise järeldused

(958) Komisjon leidis, et mõni valimisse kaasatud kontsernidesse kuuluv äriühing sai dividendide tulumaksuvabastuse kui nõuetele vastav residendist ettevõte.

(c) Kasu

(959) Komisjon pidas seda kava subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Toetusesaajate kasu võrdub maksusäästu summaga.

(d) Konkreetsus

(960) See subsiidium on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses, sest õigusnormid ise lubavad seda vabastust kohaldada üksnes nõuetele vastavate residentidest ettevõtete suhtes, keda riik olulisel määral toetab ja kelle arengut ta soodustab. Seega piiravad õigusaktid, mida järgides toetust andev asutus toimib, sõnaselgelt ettevõtete ja sektorite ringi, kellele subsiidiumi võib anda.

(e) Subsiidiumisumma arvutamine

(961) Komisjon arvutas subsiidiumisumma, kohaldades maksustatavast tulust maha arvatud dividenditulu suhtes tavapärast maksumäära.

(962) Selle erikavaga seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär oli Geely kontserni puhul 0,17 % ja SAICi kontserni puhul 1,09 %.

(4) *Kõrgtehnoloogiliste ettevõtete kasutatavate seadmete kiirendatud amortisatsioon*

(963) Ettevõtte tulumaksu seaduse artiklis 32 on sätestatud: „kui ettevõtte põhivara kiirendatud amortisatsioon on tõepoolest vajalik tehnoloogia arengu tõttu või muudel põhjustel, siis võidakse amortisatsiooniperioodi aastate arvu vähendada või kasutada kiirendatud amortisatsiooni meetodit“.

(a) Õiguslik alus

(964) Kõnealuse kava õiguslik alus on ettevõtte tulumaksu seaduse artikkel 32 ning Hiina RV ettevõtte tulumaksu seaduse rakenduseeskirjade artikkel 98, samuti järgmised teatised:

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis põhivara kiirendatud amortisatsiooni suhtes kohaldatava ettevõtte tulumaksu poliitika täiendava täiustamise kohta (2015. aasta teatis nr 106);

— teatis põhivara kiirendatud amortisatsiooni suhtes kohaldatava ettevõtte tulumaksu poliitika täiendavat täiustamist käsitlevate küsimuste kohta (riigi maksuameti 2015. aasta teatis nr 68);

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis seadmete ja vahenditega seotud mahaarvamise suhtes kohaldatava asjaomase ettevõtte tulumaksu poliitika kohta (2018. aasta teatis nr 54);

— riigi maksuameti teatis seadmete ja vahenditega seotud mahaarvamise suhtes kohaldatava asjaomase ettevõtte tulumaksu poliitika rakendamise kohta (riigi maksuameti 2018. aasta teatis nr 46);

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis põhivara kiirendatud amortisatsiooni suhtes kohaldatava sooduspoliitika kohaldamisala laiendamise kohta (2019. aasta teatis nr 66);

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis teatavate maksusoodustuste poliitika meetmete rakendamisperioodi pikendamise kohta (rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti 2021. aasta teatis nr 6);

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti teatis seadmete ja vahenditega seotud mahaarvamise suhtes kohaldatava asjaomase ettevõtte tulumaksu poliitika kohta (rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti 2023. aasta teatis nr 37).

(965) Teatises, mis käsitleb seadmete ja seadeldistega seotud mahaarvamise põhimõtteid ettevõtte tulumaksu arvestamisel (Cai Shui [2018] nr 54), on märgitud, et „kui sellise seadme või seadeldise ühiku väärtus, mille ettevõte ostis uuena ajavahemikul 1. jaanuarist 2018 kuni 31. detsembrini 2020, ei ületa viit miljonit jüaani, võib ettevõte lisada selle väärtuse jooksva perioodi kulude ja tulude hulka ühekordse summana, mis tema maksustatava tulu arvutamisel maha arvatakse, ning ettevõte ei pea enam iga aasta amortisatsiooni arvutama“. See õigusakt ei ole tootmisharupõhine.

(966) Varade suhtes, mille ühiku väärtus on üle 5 miljoni jüaani, kohaldatakse endiselt teatist põhivara kiirendatud amortisatsiooni suhtes kohaldatava ettevõtte tulumaksu poliitika täiustamise kohta (Cai Shui [2014] nr 75) ja teatist põhivara kiirendatud amortisatsiooni suhtes kohaldatava ettevõtte tulumaksu poliitika täiendava täiustamise kohta (Cai Shui [2015] nr 106). Nende teatiste kohaselt võib kümne põhilise tootmisharu äriühingute ostetud põhivara suhtes kohaldada kiirendatud amortisatsiooni meetodit.

(b) Uurimise järeldused

(967) Komisjon tegi kindlaks, et uurimisperioodil pole valimisse kaasatud kontsernid kohaldanud kiirendatud amortisatsiooni varade puhul, mille ühiku väärtus ületab 5 miljonit jüaani. Kuna need varad ei kuulunud teatise Cai Shui [2014] nr 75 ja teatise Cai Shui [2015] nr 106 kohaldamisalasse, leidis komisjon seega, et eksportivad tootjad ei saanud kasu tasakaalustatavatest subsiidiumidest.

(5) *Tehnosiirde tulude mahaarvamine*

(968) Maksude tasaarvestus tehnosiirde puhul annab äriühingutele õiguse maksusoodustustele eksporditegevuse puhul. Selle kava alusel saab välisriikides tehnoloogia müügist saadud tulu kuni kasumiläveni 50 % ulatuses ettevõtte tulumaksu baasist maha arvata.

(a) Õiguslik alus

(969) Selle kava õiguslik alus on ettevõtte tulumaksu seaduse artikkel 27, samuti

— riigi maksuameti teatis tehnosiirdest saadud tulult tasutava ettevõtte tulumaksu vabastuse ja vähendamisega seotud küsimuste kohta (2009. aasta teatis nr 212).

(b) Uurimise järeldused

(970) Komisjon leidis, et üks valimisse kaasatud kontsern sai kasu tehnosiirdest saadud tulu maksuvabastusest seoses välisriikidesse siirdatud tehnoloogiaga.

(c) Kasu

(971) Komisjon pidas seda kava subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Toetusesaajate kasu võrdub maksusäästu summaga.

(d) Konkreetsus

(972) Subsiidium on alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a ja artikli 4 lõike 4 punkti a tähenduses konkreetne, sest õigusaktid, mida järgides toetust andev asutus toimib, piiravad sõnaselgelt ettevõtete ringi, kellele subsiidiumi võib anda, tehnosiirdega tegelevate ettevõtetega ja seavad tingimuse, et toimuma peab eksporditegevus.

(e) Subsiidiumisumma arvutamine

(973) Komisjon arvutas subsiidiumisumma, kohaldades maksustatavast tulust maha arvatud tehnosiirdest saadud tulu suhtes tavapärast maksumäära.

(974) Selle erikavaga seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär oli Geely kontserni puhul 0,05 %.

(6) *Vabastus akude tarbimisega seotud maksust*

(975) Akude tarbimisega seotud maksuvabastusega vabastatakse akutoitega elektrisõidukite tootjad, kes ostsid teatavaid akusid, tavapäraselt kohaldatavast 4 % tarbimismaksust. See kava piirdub teatavate toodete, sealhulgas liitiumakudega.

(a) Õiguslik alus

(976) Kava õiguslik alus sisaldub järgmistes dokumentides:

— rahandusministeeriumi ja riigi maksuameti ringkiri akudele ja pinnakattevahenditele tarbimismaksu kehtestamise kohta (2015. aasta ringkiri nr 16) (edaspidi „akusid käsitlev ringkiri“);

— riigi maksuameti teatis akudele ja pinnakattevahenditele tarbimismaksu kehtestamise haldamisega seotud küsimuste kohta (2015. aasta teatis nr 5);

— riigi maksuameti teatis, milles on selgitatud akudele ja pinnakattevahenditele tarbimismaksu kehtestamisega seotud küsimusi (2015. aasta teatis nr 95).

(977) Akusid käsitleva ringkirja kohaselt kehtestati akudele tarbimismaks, mille kohaldatav määr on 4 %. Kõnealusest tarbimismaksust vabastati aga teatavat liiki patareid ja akud, nagu liitiumpatareid ja liitiumioonakud.

(978) Algselt avaldati see ringkiri eesmärgiga soodustada energia säästmist ja keskkonnakaitset.

(b) Uurimise järeldused

(979) Komisjon leidis, et vähemalt üks valimisse kaasatud kontsern oli akude ostmisel 4 % tarbimismaksust vabastatud.

(c) Kasu

(980) Komisjon pidas seda kava subsiidiumiks alusmääruse artikli 3 lõike 1 punkti a alapunkti ii ja artikli 3 lõike 2 tähenduses, sest tegemist on rahalise toetusega Hiina valitsuse saamata jäänud tulu vormis, millest saavad kasu asjaomased äriühingud. Toetusesaajate kasu võrdub maksusäästu summaga.

(d) Konkreetsus

(981) See subsiidium on konkreetne alusmääruse artikli 4 lõike 2 punkti a tähenduses, sest õigusnormid ise lubavad seda meedet kohaldada üksnes teatavate patareide ja akude, nagu liitiumpatareide ja -akude suhtes. Samuti ilmnes uurimise käigus, et kõnealuseid patareisid ja akusid kasutatakse peamiselt akutoitega elektrisõidukite sektoris. Seega piiravad õigusaktid, mida järgides toetust andev asutus toimib, sõnaselgelt ettevõtete ja sektorite ringi, kellele subsiidiumi võib anda.

(e) Subsiidiumisumma arvutamine

(982) Tasakaalustatava subsiidiumi summa arvutamisel lähtuti kasust, mida subsiidiumi saajad uurimisperioodil said. Kõnealuse kasu arvutamisel lähtuti selliste uurimisperioodil ostetud akude väärtusest, mille suhtes tavapäraselt kehtis kohaldatav 4 % tarbimismaks.

(983) Arvestades metoodikat, mida kasutati akude piisavast väiksema tasu eest tarnimisega seotud subsiidiumide summa arvutamiseks, nagu on kirjeldatud punktis 3.7.2, ei arvutatud subsiidiumisummat akutoitega elektrisõidukite mitteintegreeritud tootjate puhul.

(984) Selle erikavaga seoses kindlaks tehtud subsiidiumimäär oli BYD kontserni puhul 1,37 %.

(7) *Koostööst keeldunud äriühingute subsideerimine (SAICi kontsern)*

(985) Nagu on kirjeldatud punktis 3.3.2.2 ja põhjenduses 336, ei esitanud teatavad SAICi kontserni kuuluvad sidusettevõtjad küsimustikule vastust, kuigi oma tegevusvaldkonnast tulenevalt oleksid nad pidanud küsimustikule vastama, lähtuvalt küsimustikus ja järgnevalt esitatud toimikusse lisatavas märkes sisalduvatest juhistest, milles selgitati tegevusalasid, mille puhul on vaja küsimustikule vastus esitada ([416]).

(986) Kuna mõni teadus- ja arendustegevusega ning teatavate tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas loetletud osade ja komponentide tarnimisega tegelev sidusettevõtja ei vastanud, pidi komisjon nende äriühingute puhul tuginema kättesaadavatele faktidele. Eelkõige tugines komisjon subsideerimise taseme kindlaksmääramisel oma hinnangule teise valimisse kaasatud vertikaalsesse eksportivasse tootjasse kuuluvate sarnaste äriühingute subsideerimise kohta.

(987) Mis puudutab teadus- ja arendusettevõtteid, siis esitas SAICi kontsern küsimustiku vastuse ühe kõnealuses tegevuses osaleva sidusettevõtja kohta. Komisjon tegi kindlaks veel ühe sidusettevõtja, kes tegutseb samas valdkonnas. SAICi kontsern keeldus aga selle äriühingu kohta küsimustikule vastust esitamast. Seega pidi komisjon tuginema kättesaadavatele faktidele.

([416]) Toimikusse lisatav märge: seotud äriühingud, kes peavad küsimustikule vastuse esitama. (t23.005730)

(988) Kuna komisjon suutis seotud teadus- ja arendusettevõtte esitatud teavet vaid osaliselt kontrollida, siis leidis komisjon, et seda äriühingut käsitlevad järeldused ei olnud representatiivsed. Seega otsustas komisjon tugineda Geely kontserni kuuluvate kontrollitud teadus- ja arendusettevõtete puhul kindlaksmääratud subsiidiumisummale. Kõik Geely kontserni kuuluvad ja uuritava tootega seotud teadus- ja arendustegevusega tegelevad äriühingud esitasid küsimustikule vastuse, mida oli võimalik järgnevalt kontrollida. Seetõttu otsustas komisjon lähtuda oma SAICi kontserni käsitlevates järeldustes Geely kontserni kuuluvate kontrollitud teadus- ja arendusettevõtete puhul kindlaksmääratud subsiidiumisummast. Subsiidiumisummad olid seotud järgmiste kavadega: punktis 3.5 kirjeldatud soodusrahastamine, punktis 3.6 kirjeldatud toetuskavad, punktis 3.7.1 kirjeldatud maakasutusõiguse andmine piisavast väiksema tasu eest ning punktis 3.8 kirjeldatud maksuvabastus- ja maksuvähenduskavade kaudu saamata jäänud tulu. Need summad lisati SAICi kontserni puhul tulemuseks saadud üldisele subsiidiumile.

(989) Teatavad SAICi kontserni kuuluvad sidusettevõtjad, kes tegelevad sisendite (v.a akud ja nende komponendid) tarnimisega, ei esitanud küsimustikule vastust. Esmalt kaalus komisjon akude ja nende komponentide seotud tarnijate puhul kindlakstehtud subsiidiumisummade kasutamist. Arvestades aga selliste toodete osakaalu tootmise kogukuludes võrreldes nende sidusettevõtjate tarnitud osadega, kes ei esitanud küsimustikule vastust, leidis komisjon, et nende äriühingute andmed ei ole representatiivsed. Seejärel uuris komisjon kontrollitud teavet selliste äriühingute kohta, kes tarnivad muid sisendeid kui akusid ja nende komponente, ja leidis, et ainsa seotud tarnija ([417]) puhul kindlaks tehtud subsiidiumisumma, mis oli menetluse selles etapis kontrollitud, oli komisjoni järelduste tegemiseks mõistlik alus, võttes arvesse kõnealuse tarnija tegevust (sisendite tarnimine) ja nende toodete osakaalu tootmise kogukuludes. Subsiidiumisummad olid seotud järgmiste kavadega: punktis 3.5 kirjeldatud soodusrahastamine, punktis 3.6 kirjeldatud toetuskavad ja punktis 3.7.1 kirjeldatud maakasutusõiguse andmine piisavast väiksema tasu eest. Need summad lisati SAICi kontserni puhul tulemuseks saadud üldisele subsiidiumile.

3.9. **Muud kavad**

(990) Tõendusmaterjali piisavust käsitlevas märgukirjas olid loetletud ka muud kavad, mille puhul oli piisavaid tõendeid, millest üldiselt nähtus, et akutoitega elektrisõidukite tootjatele on kättesaadavad tasakaalustatavad subsiidiumid. Komisjon sai uurimise käigus teavet ka täiendavate kavade kohta, millest valimisse kaasatud eksportivad tootjad kasu saavad ja mis võivad samuti olla tasakaalustatavad. Ilma et see piiraks kõnealuste kavade tasakaalustatavust, tegi komisjon esialgse otsuse nende kohta käesolevas etapis järeldusi mitte esitada. Selliste kavade loetelusse kuuluvad muu hulgas, kuid mitte ainult,

— elektrienergia tarnimine piisavast väiksema tasu eest,

— akude tootmisel kasutatavate muude toorainete tarnimine piisavast väiksema tasu eest,

— sooduskindlustus: ekspordikrediidikindlustus,

— sõiduautosid tootvate ettevõtete äriühingu keskmise kütusetarbimise ja uue energiaallikaga sõidukite krediidi paralleelse haldamise meetme (edaspidi „paralleelse krediidi meede“) alusel antavad toetused,

— vabastus tarbimismaksust, vabastus numbrimärgitasust ja muud rahalised subsiidiumid akutoitega elektrisõidukite tootjatele;

— käibemaksuvabastus ja imporditollimaksu vähendamine imporditud seadmete ja tehnoloogia kasutamise eest ning käibemaksu hüvitamine riigisiseselt toodetud seadmete puhul,

— eksporditollimaksu vähendamine.

(991) Komisjon jätab endale õiguse nende kavade tasakaalustatavust täiendavalt uurida ja esitada järeldusi kuni käesoleva uurimise raames tehtavate lõplike järelduste avalikustamiseni või järgnevalt alusmääruse artikli 19 kohase läbivaatamise raames.

([417]) See tarnija ei tarni akusid, seega puudub kattuvus akude tarnimisega piisavast väiksema tasu eest, nagu on kirjeldatud punktis 3.7.2.

3.10. **Järeldus subsideerimise kohta**

(992) Komisjon arvutas kättesaadava teabe põhjal tasakaalustatavate subsiidiumide summad valimisse kaasatud eksportivate tootjate kohta kooskõlas alusmääruse sätetega, analüüsides igat subsiidiumi või subsiidiumikava, ning liitis kõnealused summad, et arvutada iga eksportiva tootja subsiidiumide kogusumma uurimisperioodil. Subsiidiumide kogusumma arvutamiseks arvutas komisjon kõigepealt subsideerimise osakaalu, milleks oli subsiidiumisumma protsendimäär äriühingu kogukäibest. Seejärel kasutati seda protsendimäära uurimisperioodi jooksul asjaomase toote liitu eksportimiseks eraldatud subsiidiumi arvutamiseks. Järgnevalt arvutati subsiidiumisumma uurimisperioodi jooksul liitu eksporditud asjaomase toote tüki kohta ja alljärgnevad määrad, mis arvutati protsendimäärana sama ekspordi CIF-väärtusest tüki kohta.

(993) Vastavalt alusmääruse artikli 15 lõikele 3 arvutati valimist välja jäänud koostööd tegevate eksportivate tootjate subsiidiumide kogusumma valimisse kaasatud koostööd tegevate eksportivate tootjate tasakaalustatavate subsiidiumide kaalutud keskmisena, jättes arvesse võtmata tähtsusetud summad ning selliste subsiidiumide summad, mis kehtestati alusmääruse artikli 28 lõikes 1 osutatud asjaoludel. Komisjon võttis summade kindlaksmääramisel siiski arvesse järeldusi, mis osaliselt põhinevad kättesaadavatel faktidel. Tõepoolest – komisjon leidis, et kättesaadavad faktid, mida nende juhtumite puhul kasutati, ei mõjutanud oluliselt teavet, mis oli vajalik saadud subsiidiumide summa mõistlikuks arvutamiseks, ning seega ei kahjusta selle käsitlusviisi rakendamine eksportijaid, kellel ei palutud uurimises koostööd teha ([418]).

(994) Arvestades Hiina eksportivate tootjate suurt koostöövalmidust ja valimi esindavust ka abikõlblikkuse seisukohast, leidis komisjon, et asjakohane on kehtestada kõigi muude äriühingute puhul summa valimisse kaasatud äriühingute puhul kindlaks tehtud suurima summa tasemele. Kõigi muude äriühingute puhul kehtivat summat kohaldati ka nende äriühingute suhtes, kes ei teinud uurimises koostööd.

Äriühing	Tasakaalustatavate subsiidiumide summa
BYD kontsern:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Geely kontsern:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

([418]) Vt *mutatis mutandis* ka WT/DS294/AB/RW (USA – Zeroing) (artikkel 21.5 DSU), apellatsioonikogu 14. mai 2009. aasta aruanne, punkt 453.

Äriühing	Tasakaalustatavate subsiidiumide summa
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAICi kontsern: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Teised koostööd tegevad äriühingud	20,8 %
Kõik muud äriühingud	37,6 %

4. KAHJU

4.1. Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlus

(995) Uurimisperioodil valmistas liidus samasugust toodet ligikaudu kümme tootjate kontserni, millest mõned tootsid samasugust toodet mitmes juriidilises isikus. Enamik neist äriühingutest on sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajad, kes lähevad pärast määruse (EL) 2019/631 ([419]) (millega kehtestatakse uute sõiduautode ja kaubikute CO_2 heite normid) jõustumist üle akutoitega elektrisõidukite tootmisele. Ülejäänud äriühingud toodavad ainult akutoitega elektrisõidukeid. Üheskoos käsitatakse neid liidu tootmisharuna alusmääruse artikli 4 lõike 1 tähenduses.

(996) Liidu turu üleminek sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele on käesoleva juhtumi puhul oluline tegur, mis mõjutab mitut tootmisharu seisundiga seotud näitajat. Sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele üleminek tähendab nii suuri esialgseid kui ka pidevaid investeeringuid ja kulusid uuel areneval kiiresti kasvava tarbimisega turul. Liidu tootmisharu hakkas elektrifitseerimisse investeerima enne 2020. aastat ([420]). Nagu on näidatud tabelis 10, investeerisid valimisse kaasatud liidu tootjad asjaomasel perioodil 2 miljardit eurot aastas, ja koguinvesteering elektrifitseerimisele üleminekusse moodustab hinnanguliselt 170 miljardit eurot, nagu on märgitud põhjenduses 1092. Kõikide liidu tootmisharu seisundit mõjutavate majanduslike tegurite uurimisel tuleb võtta arvesse liidu tootmisharu laadi ehk kõnealust üleminekut. Seega võivad sellest tulenevad suundumused olla mõjutatud ja erineda rohkem väljakujunenud tootmisharude olukorra puhul täheldatutest.

(997) Tehti kindlaks, et liidu kogutoodang oli uurimisperioodil ligikaudu 1,6 miljonit tükki. Komisjon tegi kõnealuse arvu kindlaks Prodcomi ([421]) andmete põhjal ja ristkontrollis seda kõikide muude kättesaadavate liidu tootmisharu käsitleva teabe allikate alusel. See hõlmas valikuuringu vastuseid ja tootjarühmade veebisaitidel avalikult kättesaadavaid andmeid.

(998) Mõni liidu tootja tootis uuritavat toodet asjaomasel perioodil ka asjaomases riigis koos Hiina äriühingutega loodud ühisettevõtetes. Need tootjarühmad (BMW, Renault ja Mercedes-Benz) importisid kõnealusel perioodil asjaomast toodet Hiinast. Tegelikult importisid kõik need liidu tootjarühmad uurimisperioodil Hiinast peamiselt ühte akutoitega elektrisõiduki mudelit ja täiendasid seega oma selliste akutoitega elektrisõidukite portfelli, mida nad tootsid liidus ja müüsid liidu turul. Nagu on selgitatud tabelis 12, moodustas nende tootjate imporditud kogus uurimisperioodil ligikaudu [4,7–5,7] % liidu tarbimisest. Ka Tesla importis Hiinast märkimisväärses koguses akutoitega elektrisõidukeid. Volvo, kes kuulub Hiina äriühingule Geely, ei importinud uurimisperioodil Hiinast akutoitega elektrisõidukeid Volvo kaubamärgi all. Tema aktsionär Geely eksportis aga Hiinast akutoitega elektrisõidukeid liitu muude kaubamärkide all.

([419]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2 heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.

([421]) 2023. aasta tootmisandmed tehakse avalikult kättesaadavaks 1. juulil 2024.

(999) Liidu tootmisharu ja liidu toodangu määratlemisel ei keskendunud komisjon mitte kaubamärkidele ega algseadmete valmistajatele, vaid akutoitega elektrisõidukite tootmiskohale. Seepärast hõlmas komisjon oma kahju-, põhjusliku seose ja liidu huvide analüüsi kogu liidu akutoitega elektrisõidukite toodangu (see tähendab akutoitega elektrisõidukid, mis on valmistatud liidus).

4.2. Asjaomase liidu turu kindlaksmääramine

(1000) Arvestades, et akutoitega elektrisõidukite puhul puudub märkimisväärne tootmisharusisene turg, uuris komisjon kõiki liidu tootmisharuga seotud majanduslikke näitajaid vabaturu andmete põhjal.

4.3. Liidu tarbimine

(1001) Komisjon selgitas liidu tarbimise välja nii näilise kui ka tegeliku tarbimise põhjal.

(1002) Näilise tarbimise puhul võeti arvesse liidu tootmisharu kogumüüki liidu turul, nagu on 2020., 2021. ja 2022. aasta kohta teatanud Euroopa Keskkonnaamet ([422]) (edaspidi „EEA“) ja uurimisperioodi kohta S&P Global Mobility, ([423]) sest EEA ei olnud seda teavet käesoleva määruse avaldamise ajaks veel kättesaadavaks teinud, samuti importi liikmesriikide tolliandmete põhjal. Tolliandmeid koguti kaheksalt liikmesriigilt, kus impordi maht on suur ja kus asuvad suurimad piirkondlikud meresadamad: Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Itaalia, Madalmaad, Sloveenia, Hispaania ja Rootsi. Nende andmete üksikasjalik uurimine võimaldas eristada akutoitega elektrisõidukite importi (nagu on selgitatud põhjenduses 184) ning muude kaupade, nagu neliratastе, elektriliste invarollerite jms importi. Ülejäänud liikmesriigid teatasid vaid väga väikesest impordimahust ja selle väga madal keskmine hind osutas, et enamjaolt oli tegemist väljapoole toote määratlust jäävate muude toodetega. Konservatiivse hinnangu kohaselt aktsepteeriti seega nimetatud kaheksa liikmesriigi andmeid akutoitega elektrisõidukite impordi täpse näitajana.

(1003) Tuleb märkida, et nagu on selgitatud põhjenduses 1084, töötab liidu tootmisharu peamiselt tellimuste põhiselt ja seega on tema müügimaht suuresti võrdne liidus toodetud akutoitega elektrisõidukite registreerimiste arvuga.

(1004) Tegelikus tarbimises võeti arvesse kõiki liidu turul registreeritud akutoitega elektrisõidukeid, nagu on teatanud Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA).

(1005) Tuleb tähele panna, et nii EEA kui ka ACEA teatavad kõikide liidus registreeritud akutoitega elektrisõidukite koguarvu. Andmeid võrreldes ilmneb nende kahe allika vahel väga väike erinevus, mis jäi asjaomasel perioodil vahemikku – 0,34 % kuni 1,15 %.

(1006) Liidu tarbimine muutus järgmiselt.

Tabel 1

Liidu tarbimine (tk)

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Liidu näiline tarbimine	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indeks	*100*	*163*	*209*	*300*
Liidu tegelik tarbimine (akutoitega elektrisõidukite registreerimised) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html.

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Indeks	*100*	*163*	*209*	*282*
Registreeritud akutoitega elektrisõidukid protsendina kõikidest sõiduautode registreerimistest ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indeks	*100*	*169*	*224*	*270*

([1]) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Tuleb tähele panna, et ACEA teatatud andmed on eri allikate lõikes veidi erinevad.

([2]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdfhttps://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdfhttps://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Allikas: S&P Global Mobility, EEA, ACEA ja liikmesriikide tolliandmed

(1007) Näiline tarbimine ja tegelik tarbimine liidu turul kasvasid asjaomasel perioodil vastavalt 200 % ja 182 %. See kasv kajastab liidu sõiduautode turu järkjärgulist üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele.

(1008) Tegeliku ja näilise tarbimise näitajate vaheline erinevus kajastab varude ulatust liidu turul. Liidu tootjate puhul kõnealuseid varusid märkimisväärsetes kogustes ei tuvastatud, sest nagu on selgitatud põhjenduses 1084, toodavad liidu tootjad peamiselt tellimuspõhiselt, ja seega oli see näitaja seotud põhiliselt imporditud sõidukite varudega.

(1009) Registreeritud akutoitega elektrisõidukite arvu kasv protsendina kõikidest sõiduautode registreerimistest näitab liidu turu järkjärgulist üleminekut sisepõlemismootoriga sõiduautodelt akutoitega elektrisõidukitele.

4.4. **Import asjaomasest riigist**

4.4.1. *Asjaomasest riigist pärit impordi maht ja turuosa*

(1010) Komisjon tegi impordi mahu kindlaks nii liikmesriikide tolliandmete kui ka imporditud akutoitega elektrisõidukite registreerimiste arvu põhjal. Kõnealune import põhines päritoluriikidel. Impordi turuosa tehti kindlaks a) tegeliku impordi mahu või b) imporditud sõidukite registreerimise põhjal protsendina vastavalt a) näilise tarbimise andmetest või b) tegelikust tarbimisest, nagu on esitatud eespool tabelis 1.

(1011) Liikmesriikide tolliandmete põhjal muutus asjaomasest riigist liitu suunatud import järgmiselt.

Tabel 2a

Impordi maht (tk) ja turuosa

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Asjaomasest riigist pärit impordi maht (tk)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indeks	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Turuosa	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indeks	*100*	*390*	*579*	*648*

Allikad: liikmesriikide tolliandmed

(1012) Asjaomasel perioodil kasvas Hiinast pärit impordi tegelik maht 1 841 %.

(1013) Hiinast pärit impordi turuosa kasvas 3,9 %-lt 2020. aastal 25,0 %-le uurimisperioodil, mis tähendab üle 500 % ehk ligikaudu 21 protsendipunkti suurust kasvu.

(1014) Registreerimiste arvu põhjal muutus asjaomasest riigist liitu suunatud impordi maht järgmiselt.

Tabel 2b.

Impordi maht (tk) ja turuosa

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Pärast asjaomasest riigist importimist tehtud registreerimised (tk)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeks	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Turuosa	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeks	*100*	*430*	*623*	*649*

Allikad: EEA ja S&P Global Mobility

(1015) Pärast asjaomasest riigist importimist tehtud registreerimiste arv kasvas vähem kui 19 000 tükilt 2020. aastal rohkem kui 340 000 tükini uurimisperioodil. Asjaomasel perioodil oli see kasv 1 729 %.

(1016) Selle põhjal kasvas Hiinast pärit impordi turuosa 3,5 %-lt 2020. aastal 22,8 %-le uurimisperioodil, mis tähendab üle 500 % ehk üle 19 protsendipunkti suurust kasvu.

(1017) Tegeliku impordi mahu ja pärast Hiinast importimist tehtud registreerimiste vahest (ligikaudu 66 000 tükki) ilmneb, et liidu turul on märkimisväärsed Hiina päritolu akutoitega elektrisõidukite varud. Täiendavaid tõendeid varude kohta esitasid valimisse kaasatud eksportivad tootjad, kelle teatel olid varud uurimisperioodi lõpus ligikaudu 63 000 tükki. Valimist välja jäänud Hiina eksportivaid tootjaid arvesse võttes hindas komisjon, et tõenäoliselt oli liidu turul müümiseks valmis tegelikke tootevarusid tõenäoliselt 66 000 tükki. See moodustaks ligikaudu 4,3 % uurimisperioodil liidu turul toimunud tarbimisest (registreerimistest) või ligikaudu 19 % samal ajavahemikul pärast Hiinast importimist tehtud registreerimiste mahust.

4.4.2. *Asjaomasest riigist pärit impordi hinnad, hinna allalöömine ja hindade allasurumine*

(1018) Komisjon tegi impordihinnad kindlaks liikmesriikide tolliandmete alusel.

(1019) Asjaomasest riigist liitu suunatud impordi kaalutud keskmine hind muutus järgmiselt.

Tabel 3.

Impordihinnad (eurot/tk)

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Hiina	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeks	*100*	*87*	*94*	*90*

Allikas: liikmesriikide tolliandmed

(1020) Hiinast pärit impordi hinnad liidu turul langesid asjaomasel perioodil 10 %.

(1021) Selle arengu puhul tuleks aga arvestada ka seda, et impordi kasvades asjaomase perioodi jooksul, nagu on näidatud tabelites 2a ja 2b, muutus Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite valik pidevalt.

(1022) Imporditud toodete ja liidu tootmisharu toodetud samasuguse toote õiglaseks võrdlemiseks kasutas komisjon toote kontrollnumbritel põhinevat toodete liigitamise süsteemi, milles võeti arvesse akutoitega elektrisõidukite põhiomadusi, mis mõjutavad liidu tootmisharu müügihinda, eeskätt pikkust, sõiduulatust, võimsust ja veo liiki ([424]), ([425]). Sellega seoses on akutoitega elektrisõidukid küll keerukad tooted, millel on väga palju eristatavaid omadusi ja tunnuseid (isegi ühe kaubandusliku mudeli nime all turustatavate sõidukite puhul võidakse pakkuda mitmesuguseid konfiguratsioone, mis sõltuvad ka sellest, millised pakutavad omadused klient valib), kuid see ei tähenda, et need eristatavad omadused mõjutaksid hinda ja et neid tuleks seega hindade võrdlemisel arvesse võtta. Komisjon märkis, et huvitatud isikud ei esitanud toote kontrollnumbrite ülesehituse kohta märkusi.

(1023) Selleks et teha kindlaks hindade allalöömine uurimisperioodil, võrdles komisjon

i. valimisse kaasatud liidu tootjate kaalutud keskmisi müügihindu tooteliigi kohta liidu turul sõltumatute klientide jaoks, vajaduse korral kohandatuna edasimüüjale pakutava hinna tasemele, ja

ii. valimisse kaasatud koostööd tegevatelt Hiina tootjatelt pärit impordi vastavaid kaalutud keskmisi tooteliigi hindu liidu turul esimese sõltumatu kliendi jaoks, vajaduse korral kohandatuna edasimüüjale pakutava hinna tasemele.

(1024) Uurimisest ilmnes, et käesoleval konkreetsel juhul on liidu tootjate ja Hiina eksportivate tootjate müügikanalid väga keerukad ning tootja ja esimese sõltumatu kliendi vahel võib olla arvukalt vahendajaid. Uurimisest nähtus, et eri kaubandustasandeid on kolm (vt põhjendus 1025) ja müügimudeleid vähemalt neli (vt põhjendus 1027). Sellest tulenevalt otsustas komisjon käesoleva juhtumi konkreetseid asjaolusid arvesse võttes määrata hindade allalöömise olemasolu kindlaks edasimüüjate tasemel (hind edasimüüjale). Komisjon tegi kindlaks, et see on konkurentsi toimumise keskpunkt, kus viiakse läbi enamik müügitehinguid. Müük edasimüüjale või esindaja kaudu või peamistele klientidele moodustas ligikaudu 95 % liidu tootmisharu kogumüügist ja ligikaudu 78 % Hiina eksportivate tootjate müügist. Peale selle ei olnud vaja eristada seotud ja sõltumatuid edasimüüjaid, sest uurimise käigus leidis kinnitust, et hinnad kõikidele edasimüüjatele vastasid reaalturuväärtusele.

(1025) Kolm peamist kaubandustasandit on järgmised.

i. Tootev üksus või Hiina eksportiva tootja importiv üksus, kes toodab või impordib akutoitega elektrisõidukeid ja müüb neid järgmisele kaubandustasandile, see tähendab seotud riigi tasandi müügiettevõttele või sõltumatule üldisele turustajale. Mõnel tootval üksusel on nn koduturg (tavaliselt riik, kus tootmine toimub või kus on importiva üksuse Euroopa peakontor), kus nad tegutsevad ka riigi tasandi müügiettevõttena.

ii. Tootva üksuse / importiva üksusega seotud riigi tasandi müügiettevõtted, kes tegelevad turustamis- ja müügitegevusega, võttes arvesse selle turu eripära, kus nad tegutsevad. Üldjuhul on riigi tasandi müügiettevõtted olemas kõikidel tootva üksuse peamistel turgudel ning nad turustavad akutoitega elektrisõidukeid oma seotud või sõltumatute turustajate (edasimüüjad ja/või esindajad) võrgustiku kaudu. Riikides, kus riigi tasandi müügiettevõtet ei ole (tavaliselt riigid, kus müüdavad kogused on väikesed), toimub müük sõltumatu üldise turustaja kaudu (kellel tavaliselt on asjaomases riigis müügi ainuõigus). Üldised turustajad täidavad sarnaseid funktsioone kui riigi tasandi müügiettevõtted ja turustavad akutoitega elektrisõidukeid oma seotud või sõltumatute turustajate (edasimüüjad ja/või esindajad) võrgustiku kaudu.

([424]) Kui täheldati, et mitu omadust olid tihedalt seotud mitte üksnes hinna, vaid ka üksteisega, siis kaalus komisjon, kas võtta toote kontrollnumbris arvesse vaid ühte nendest omadustest. Näiteks kui toote kontrollnumbrisse oli juba lisatud sõiduulatus, siis ei peetud mõistlikuks lisada sellesse ka aku võimsust, sest need kaks näitajat on omavahel tihedalt seotud.

([425]) Ilma et see piiraks järeldust, mille kohaselt turu segmentimine ei ole käesoleval juhul asjakohane, märkis komisjon, et pikkus on tihedalt seotud enim kasutatud sõidukikategooriate puhul määratletud segmentidega (see tähendab tähtedel A, B, C jne põhinevad segmendid).

iii. Edasimüüjatest ja esindajatest koosnevad turustusvõrgustikud. Edasimüüjad on üksused, kes ostavad akutoitega elektrisõidukeid riigi tasandi müügiettevõtetelt ja üldistelt turustajatelt ning müüvad neid lõpptarbijale. Esindajad on äriühingud, kes täidavad edasimüüjaga samu funktsioone, kuid sõiduk ei lähe ühelgi hetkel nende omandusse. Need äriühingud võivad tegutseda ka muud liiki sõidukite, näiteks sisepõlemismootoriga sõidukite edasimüüjatena.

(1026) Üldiselt kehtestab tootev üksus / importiv üksus või riigi tasandi müügiettevõte iga riigi puhul tootja soovitatud jaehinna, see tähendab hinna, millega tootja soovitab jaemüüjatel oma akutoitega elektrisõidukeid müüa. Nendes riikides, kus tootjaga seotud müügiüksus puudub, kehtestab tootja soovitatud jaehinna aga sõltumatu üldine turustaja, kes täidab riigi tasandi müügiettevõttega sarnaseid funktsioone. Tootja soovitatud jaehind kehtestatakse selle hinna põhjal, mida liidu tootja küsib sõltumatult üldiselt turustajalt.

(1027) Peamised kindlakstehtud müügimudelid on järgmised.

i. Edasimüüjate standardmudel – tootev üksus / importiv üksus või riigi tasandi müügiettevõte müüb akutoitega elektrisõiduki edasimüüjale, kes müüb selle omakorda lõpptarbijale. Edasimüüja saab tootvalt üksuselt sageli allahindlust. Seepärast ei ole edasimüüja netohinda vaja korrigeerida. Tootev üksus lõpptarbija makstavat hinda tavapäraselt ei tea, sest edasimüüjad kasutavad seda hinda läbi rääkides oma marginaali (tootja soovitatud jaehinna ja edasimüüja hinna erinevust).

ii. Esindaja mudel – tootev üksus / importiv üksus või riigi tasandi müügiettevõte müüb akutoitega elektrisõiduki otse tarbijale. Müüki vahendab üksus, keda nimetatakse esindajaks ja kes ei saa sõiduki omanikuks, vaid kes peab müügi üle läbirääkimisi ja viib selle lõpuni. Esindaja saab selle töö eest vahendustasu. Need üksused võivad olla samad äriühingud, kes tavapäraselt tegutsevad muud liiki sõiduautode edasimüüjatena. Nad täidavad edasimüüjaga sarnaseid funktsioone. Seega määrati edasimüüjalt küsitava hinnaga võrreldav hind kindlaks, kohandades lõpptarbija lõplikku hinda esindaja vahendustasuga.

iii. Suurte sõidukiparkide mudel, mida kasutatakse konkreetselt teatavate suurklientide kategooriate, näiteks rendiettevõtete, valitsusasutuste ja suurte eraettevõtete puhul. Tootvad üksused / importivad üksused või riigi tasandi müügiettevõtted peavad läbirääkimisi ja müüvad akutoitega elektrisõidukeid otse. Tegemist on nii liidu tootjate kui ka Hiina eksportivate tootjate suuremahulise müügiga, mida käsitatakse sarnasena edasimüüjate tasandiga, sest müügi mahu pealt kohaldatakse allahindlust.

iv. Sõltumatu üldise turustaja mudel – käesoleva juhtumi puhul lisas komisjon edasimüüjate hinna kindlaksmääramiseks sõltumatute turustajate hinnale nende müügi-, üld- ja halduskulud (kasutades asendusnäitajana liidu tootjate või eksportivate tootjate teistes riikides tegutsevate riigi tasandi müügiettevõtete keskmisi müügi-, üld- ja halduskulusid, mis jäid vahemikku 0,5–3,6% liidu tootjate puhul ja 2,1–8 % eksportivate tootjate puhul). Nii liidu tootjate kui ka eksportivate tootjate puhul lisati sõltumatutele üldistele turustajatele suunatud müügile ka tinglik 3 % suurune kasum. Liidu tootjate puhul puudutas see korrektsioon ligikaudu 5 % nende müüdud kogusest ja eksportivate tootjate puhul 22 % nende müüdud kogusest.

v. Veebimüük – teatavad eksportivad tootjad (ja nende riigi tasandi müügiettevõtted) on müünud tooteid veebipõhiselt otse lõpptarbijale, sealhulgas eraisikutele, ilma et edasimüüja või esindaja seda müüki vahendaks. Sellise müügi puhul makstud hindu ei olnud uurimise käesolevas etapis võimalik edasimüüjate tasandile kohandada, välja arvatud teatavate müügieesmärkide täitmisega seotud rahaliste preemiate jaotamine ja mahaarvamine; selliseid preemiaid anti äriühingutele, kes tegelesid turustustegevusega (näiteks haldasid väljapanekusaale ja pakkusid proovisõiduteenuseid) piirkonnas, kus kõnealune veebimüük toimus.

(1028) Hindu võrreldi tooteliikide kaupa samal kaubandustasandil toimunud tehingutes (hind edasimüüja jaoks või samaväärne hind), korrigeerides neid vajaduse korral nõuetekohaselt, nagu on selgitatud eespool, ning arvates maha hinnavähendid ja hinnaalandused või muud müügistiimulid edasimüüja või esindaja tasandil tegutsevatele äriühingutele. Võrdluse tulemus on väljendatud protsendimäärana valimisse kaasatud liidu tootjate teoreetilisest käibest uurimisperioodil.

(1029) Sellest nähtus, et asjaomasest riigist pärit impordi kaalutud keskmine hinna allalöömise marginaal liidu turul oli 12,7 %.

(1030) Arvestades, et konkurents on suuresti hinnapõhine ja hinnad on väga läbipaistvad (see tähendab turule teada), peetakse seda marginaali märkimisväärseks.

(1031) Hiina toote kontrollnumbrid ja liidu toote kontrollnumbrid kattusid kõikide eksportivate tootjate puhul rohkem kui 90 % ulatuses. Kahte Hiina toote kontrollnumbrit võrreldi kumbagi ühe toote kontrollnumbriga, mis oli väga sarnane liidu omale. Mõlemal juhul vastasid liidu toote kontrollnumbrid vähem rangele tehnilisele kirjeldusele kui Hiina toote kontrollnumbrid, seega oli võrdlus soodne Hiina eksportiva tootja jaoks.

(1032) Lisaks tuleb tähele panna, et BYD ja SAICi akutoitega elektrisõidukite hinnad sisaldasid nende sõidukite seitsme aasta pikkust garantiid, samal ajal kui liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite garantii kehtis vaid kaks aastat. Seepärast on põhjenduses 1029 kindlaks tehtud hinna allalöömine alahinnatud.

(1033) Mis puudutab hindade allasurumist, siis nähtub tabelis 7 esitatud müügihinna ja ühiku tootmiskulude muutusest liidus kogu asjaomase perioodi jooksul, et on tõendeid hindade olulise allasurumise kohta. Liidu tootmisharu ei suutnud tõsta hindu, et katta oma kulusid. See tähendas, et liidu tootmisharu müüs akutoitega elektrisõidukeid kogu asjaomasel perioodil kahjumiga.

(1034) Täpsemalt leidis komisjon, et valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate müügihind oli liidu tootmisharu kaalutud keskmistest tootmiskuludest 30 % madalam. See näitaja tehti kindlaks tooteliikide kaupa.

(1035) Oluline tegur kõnealuses hindade allasurumises oli asjaolu, et 2020. aastaga võrreldes kasvasid pärast Hiina subsideeritud impordi sissevedu tehtud registreerimised uurimisperioodil mahu poolest 1 729 % ja saavutasid 22,8 % turuosa, nagu on näidatud tabelis 2b. See müük toimus peamiselt liidu tootjate arvelt, kelle turuosa vähenes. Peale selle näitasid hindade allasurumist ka tõendid selle kohta, et Hiina import konkureeris liidu müügiga, olenemata tooteliigist. Isegi kui liit suurendaks kallimate mudelite müüki, konkureeriksid ka need Hiina akutoitega elektrisõidukite teatava liigiga. See mõjutas asjaolu, et liidu tootmisharu kahjumi protsent oli kahekohaline, nagu on näidatud tabelis 10.

(1036) Kaubanduskoda väitis, et komisjon peaks hindade võrdlemisel võtma arvesse akutoitega elektrisõiduki kaubamärki. Lisaks väitis kaubanduskoda, et akutoitega elektrisõidukite müük ja jaehinnad olenevad tootja kaubamärgist ning et liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad saavad tänu kaubamärgi väärtusele küsida igas segmendis oma akutoitega elektrisõidukite eest palju kõrgemat hinda.

(1037) Komisjon märkis, et kaubanduskoda ei selgitanud, kuidas komisjon peaks hindade võrdlemisel kaubamärki arvesse võtma. Lisaks märkis komisjon, et liidu tootjate võimalik kaubamärgi väärtus tugines nende pikaajalistele ja ulatuslikele kogemustele sisepõlemismootoriga sõidukite tootmisel, mille puhul ei saa eeldada, et see kandub automaatset üle akutoitega elektrisõidukitele. See on tingitud asjaolust, et elektrifitseerimine muudab otsustavalt olukorda seoses hinnavälise konkurentsiga, pannes proovile tavapärased funktsioonid, millele sisepõlemismootoriga autode tootjad on oma konkurentsieelise üles ehitanud. Autotootjate ühised väärtused on jõudlus, kütusesäästlikkus, tehnoloogia, usaldusväärsus, ohutus ja disain. Elektritehnoloogia kasutuselevõtmine paneb aga toodete need omadused proovile. Näiteks määratlevad akutoitega elektrisõidukid elektrimootori omaduste tõttu jõudluse ümber. Kõikidest omadustest on kõige suurema tähtsusega sõiduulatus, arvestades akutoitega elektrisõidukite väikest jõudlust võrreldes sisepõlemismootoriga autode omaga ja märkimisväärset erinevust akutoitega elektrisõidukite mudelite maksimaalse sõiduulatuse vahel. Peale selle on Tesla kiire kasv selge näide sellest, et sisepõlemismootoritele üles ehitatud kaubamärgi väärtus või selle puudumine on akutoitega elektrisõidukite turul edu ja hinnakujundusvõimu saavutamise seisukohast väheoluline. Seepärast lükati see väide tagasi.

(1038) Samuti väitis kaubanduskoda, et komisjon peaks hindade võrdlemisel võtma arvesse kõikide valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate ning kõikide teiste individuaalse kontrollimise taotluse esitanud Hiina eksportivate tootjate ja eeskätt Tesla andmeid, kuna viimase eksport moodustas uurimisperioodil ligikaudu 50 % akutoitega elektrisõidukite impordist liitu.

(1039) Hinna allalöömise marginaal ja muud mikromajanduslikud näitajad arvutatakse valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate ja valimisse kaasatud liidu tootjate esitatud kontrollitud andmete põhjal. Nagu on selgitatud põhjenduses 49, ei olnud Tesla Hiina eksportiva tootjana valimisse kaasatud. Sellest tulenevalt ei lisatud selle individuaalset kontrollimist taotlenud eksportiva tootja andmeid hinna allalöömise arvutusse. Seepärast lükati see väide tagasi.

(1040) Äriühing 24 väitis, et akutoitega elektrisõidukite turg ei ole ühtne kahel peamisel põhjusel. Esiteks puudub akutoitega elektrisõidukite sõltumatu turg, sest see turg on osa sõiduautode turust, kuhu kuuluvad ka sisepõlemismootoriga sõidukid ning akutoitega elektrisõidukid konkureerivad sisepõlemismootoriga sõidukitega. Teiseks on akutoitega elektrisõidukite turg jagatud mitmeks segmendiks. Äriühing 24 väitis, et turu segmentimine on liidu tootmisharu seisundi täpseks hindamiseks oluline ja seega peaks komisjon eristama akutoitega elektrisõidukite eri turusegmente. Äriühing 24 täpsustas lisaks, et kui ELis liigitatakse autosid klassidesse nende suuruse ja omaduste põhjal, siis on sellised muud kriteeriumid nagu hind ja kaubamärgi kuvand olulised tegurid turu segmenteerituse kindlakstegemisel. Mis puudutab müügihinda, siis täpsustas äriühing 24, et akutoitega elektrisõidukite turu võib jagada väikeautode, keskklassi autode, *premium*-klassi autode ja luksusautode turuks. Samuti väitis äriühing 24, et *premium*-kaubamärkide ja baastasandi kaubamärkide igas segmendis esines selgeid erinevusi sellistes aspektides nagu jõudlus, funktsioonid, omadused, turustusvõrgustikud ja müügijärgsed teenused. Lisaks väitis äriühing 24, et nendest teguritest sõltus tegelikult turuosalistevahelise konkurentsi tase ja see, kas teatavad kaks toodet olid omavahel sarnased alternatiivid. Samuti väitis äriühing 24, et enamik liidu akutoitega elektrisõidukite tootjaid on seni rohkem keskendunud *premium*-klassi sõidukimudelitele, mis on võimaldanud suuremaid kasumimarginaale ja mille tulemusel ei ole ELi kaubamärgid vastupidiselt tavapäraste sisepõlemismootoriga sõidukite sektoris valitsevale olukorrale väikeautode segmendis nii ulatuslikult esindatud. Äriühingu 24 väitel järeldub sellest, et Hiinast pärit import ja eeskätt Hiina akutoitega elektrisõidukite kaubamärgid on seni olnud peamiselt suunatud baastasandile odavamates turusegmentides, kus ELi alternatiivid ei ole veel ulatuslikult esindatud. Seepärast väitis äriühing 24, et Hiina import põhiliselt täiendas liidu tootmisharu liidu akutoitega elektrisõidukite turul, mitte ei konkureerinud temaga.

(1041) Komisjon tuletas meelde, et sõiduautode turg hõlmab mitut jõuseadet: sisepõlemismootoriga sõidukid, hübriidsõidukid (muud kui pistikühendusega), pistikühendusega hübriidsõidukid, akutoitega elektrisõidukid ja kütuseelemendiga sõidukid. Kütuseelemendiga sõidukid ja akutoitega elektrisõidukid on heiteta sõidukid, samal ajal kui pistikühendusega hübriidsõidukitel, muudel hübriidsõidukitel ja sisepõlemismootoriga sõidukitel on sisepõlemismootor. Seda liiki sõidukid võivad omavahel konkureerida, kuid ainult väga piiratud ulatuses. Samal ajal konkureerivad seda liiki sõidukid väga piiratud ulatuses ka mootorratastega, elektrijalgratastega, invarolleritega jne. Käesoleva uurimise kohaldamisalasse kuuluvad aga akutoitega elektrisõidukid, mitte kõik sõiduautod või invasõidukid. Sel määral, mil on olemas võimalik konkurentsisuhe muude sõidukitega, ei tähenda see asjaolu, et need sõidukid kuuluksid käesoleva uurimise kohaldamisalasse, samuti ei seaks selline piiratud konkurents (kui seda üldse esineb) kahtluse alla käesoleva uurimise käigus tehtud järeldusi subsideeritud impordi mõju kohta liidu samasuguse toote (akutoitega elektrisõidukite) tootmisharule.

(1042) Samuti tuletas komisjon meelde, et puudub sõiduautode üldtunnustatud segmentatsioon, ja märkis, et algatamisdokumendis osutatud klassifitseerimissüsteem põhines üldistel kirjeldustel selle kohta, mida asjaomases tootmisharus nimetatakse tavapäraselt segmentideks, mitte liidu tootmisharu esitatud objektiivsetel ja mõõdetavatel kriteeriumidel. Selle tulemusel puudus väidetavate segmentide vahel selge eraldusjoon. Algatamisdokumendis osutas komisjon kõnealustele segmentidele akutoitega elektrisõidukite tooteliikide tähenduses. See kehtib seda enam sellise segmentimise puhul, mille pakkus välja äriühing 24, kes isegi ei esitanud väidetavate segmentide kirjeldust, vaid üksnes nende nimed (see tähendab väikeautod, keskklassi autod, *premium*-klassi autod ja luksusautod), kasutades tavalisi suure tõlgendamisruumiga turustustermineid.

(1043) Samuti märkis komisjon, et kuigi akutoitega elektrisõidukitel on mitmesuguseid eri liike, on neil kõigil samad põhiomadused ja sama peamine kasutusala, mis on väikese arvu inimeste ühest kohast teise transportimine. Nende suhtes kehtivad ka samad eeskirjad näiteks seoses kiiruspiirangute, juhiluba käsitlevate nõuete ja nende teedevõrgu osadega, kus selliste sõidukitega on lubatud liikuda. Eespool kirjeldatut arvesse võttes võib akutoitega elektrisõidukeid pidada omavahel piisavalt asendatavateks. Nagu on selgitatud põhjenduses 1022, võeti toote kontrollnumbris peale selle arvesse akutoitega elektrisõidukite põhiomadusi, mis mõjutasid liidu tootmisharu müügihinda, nagu pikkust, sõiduulatust, võimsust ja veoliiki, ning seega võrreldi samasugust liidu tooteliiki sarnaste Hiina tooteliikidega, mis tähendab seda, et Hiina väidetavalt odavaid või *premium*-klassi akutoitega elektrisõidukeid võrreldi sarnaste liidu mudelitega.

(1044) Mis puudutab Hiina tootjate müüdavaid akutoitega elektrisõidukite liike ja konkurentsi taset liidu tootjatega, siis ilmnes uurimisest, et Hiina eksportivad tootjad konkureerivad täielikult liidu tootmisharu müüdavate akutoitega elektrisõidukitega (nagu on selgitatud põhjenduses 1031, oli Hiina toote kontrollnumbrite ja liidu toote kontrollnumbrite kattuvus väga suur, keskmiselt üle 90 %, ja vastas 88 %-le valimisse kaasatud liidu tootjate kogumüügist). Tegelikult olid liidu turul nii liidu tootjate kui ka Hiina eksportivate tootjate müüdavate akutoitega elektrisõidukite liigid üks kriteerium, mille põhjal liidu tootjate ja eksportivate tootjate valim koostati, nagu on selgitatud põhjendustes 33, 36 ja 49.

(1045) Uurimisperioodil eksportisid Hiina eksportivad tootjad mitmesuguseid väga erinevate hindadega akutoitega elektrisõidukite mudeleid, konkureerides liidu tootjate toodetud akutoitega elektrisõidukite mudelitega, ning lähitulevikus kavatsevad nad oma tooteportfelli liidu turul veelgi laiendada.

(1046) Näiteks müüs valimisse kaasatud Hiina eksportiv tootja BYD liidu turul mudeleid, mille hinnakirjajärgne hind on alla 30 000 euro (näiteks Dolphin), mudeleid, mille hinnakirjajärgne hind on ligikaudu 40 000 eurot (näiteks Atto 3), aga ka mudeleid, mida ta käsitab *premium*-klassi või luksusautodena ja mille hinnakirjajärgne hind on üle 70 000 euro (näiteks HAN ja TANG) ([426]). Samamoodi on Geely kontsern turustanud oma akutoitega elektrisõidukeid Polestar *premium*-klassi mudelina ([427]) ja neid uurimisperioodil liitu eksportinud. Veel ühte Geely toodetud akutoitega elektrisõidukit, Lotus Eletret turustatakse hüpersportmaasturina ([428]) ja pakutakse liidu turul nii kõrge hinnakirjajärgse hinnaga kui 150 000 eurot.

(1047) Uurimisperioodil müüdud akutoitega elektrisõidukite liikide kohta märkis komisjon, et liidu akutoitega elektrisõidukite turg areneb pidevalt ning liidu tootjad ja eksportijad, sealhulgas Hiina eksportijad laiendavad igal aastal oma pakutavate akutoitega elektrisõidukite portfelli. Näiteks teatas liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate kontsern Stellantis 2023. aasta oktoobris oma uuest odava hinnaga mudelist Citroën e-C3, mille hind algab 23 300 eurost. Seevastu teatas valimisse kaasatud Hiina kontsern SAIC 2024. aasta märtsis ([429]) mitmest uuest mudelist, sealhulgas nn intelligentsest kõrgklassimudelist IM L6, keskmisest kuni suurest luukpäraga elektrisedaanist MG9 ja keskmisest kuni suurest täiselektrikupeest SUV MGS9. Põhjenduses 1127 on nimetatud ka muid teateid akutoitega elektrisõidukite uute mudelite turuletoomise kohta.

(1048) Seepärast järeldati, et Hiina eksportivad tootjad ei piirdu vaid teatavat konkreetset liiki akutoitega elektrisõidukitega, nagu äriühing 24 paistis väitvat.

(1049) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldas komisjon, et akutoitega elektrisõidukid moodustavad omavahel asendatavate toodete ühtse ja järjepideva turu ja et segmendipõhine analüüs ei ole käesoleval juhul põhjendatud ega asjakohane. Seepärast lükati see väide tagasi.

4.5. **Liidu tootmisharu majanduslik olukord**

4.5.1. *Üldised tähelepanekud*

(1050) Uurides subsideeritud impordi mõju liidu tootmisharule, hinnati vastavalt alusmääruse artikli 3 lõikele 5 kõiki majandusnäitajaid, mis liidu tootmisharu olukorda asjaomasel perioodil kujundasid.

(1051) Nagu on märgitud põhjenduses 26, kasutati liidu tootmisharule põhjustatud võimaliku kahju kindlakstegemiseks valikuuringut.

(1052) Kahju kindlakstegemiseks eristas komisjon makro- ja mikromajanduslikke kahjunäitajaid. Komisjon hindas makromajanduslikke näitajaid Prodcomi, EEA ja S&P Global Mobility andmete, valikuuringu andmete ja liidu tootjate veebisaitide põhjal. Need andmed hõlmavad kõiki liidu tootjaid. Komisjon hindas mikromajanduslikke näitajaid andmete alusel, mille valimisse kaasatud liidu tootjad esitasid küsimustiku vastustes. Mõlemad andmekogumid leiti olevat liidu tootmisharu majanduslikule olukorrale tüüpilised.

(1053) Makromajanduslikud näitajad on: toodang, tootmisvõimsus, tootmisvõimsuse rakendusaste, müügimaht, turuosa, kasv, tööhõive, tootlikkus, subsiidiumimarginaali suurus ja varasemast subsiidiumist taastumine.

(1054) Mikromajanduslikud näitajad on: keskmine ühikuhind, ühikukulu, tööjõukulu, varud, kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime.

([426]) https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023.
([427]) https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707.
([428]) https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/.
([429]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml.

4.5.2. *Makromajanduslikud näitajad*

4.5.2.1. Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

(1055) Liidu kogutoodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 4.

Toodang, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Tootmismaht (tk)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indeks	*100*	*165*	*220*	*298*
Tootmisvõimsus (tk)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indeks	*100*	*161*	*225*	*287*
Tootmisvõimsuse rakendamine	33 %	34 %	32 %	35 %
Indeks	*100*	*103*	*98*	*104*

Allikas: Prodcom ([430]), valikuuringu andmed ja liidu tootjate veebisaidid

(1056) Akutoitega elektrisõidukite tootmine kasvas asjaomasel perioodil ligikaudu 200 %. Tootmise kasv oli sel ajavahemikul märkimisväärne ja suhteliselt järjepidev, mis kajastab turu järkjärgulist üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele.

(1057) Ametlikud andmed liidu tootmisharu kogu tootmisvõimsuse kohta puuduvad. Seepärast arvutati liidu tootmisharu kogu toomisvõimsus valimisse kaasatud liidu tootjate kontrollitud tootmisvõimsuse rakendusastme ja liidu tootmisharu kogu tootmismahu põhjal. Selle põhjal kasvas tootmisvõimsus asjaomasel perioodil 187 %.

(1058) Uurimisest nähtus, et mõned liidu tootjad ehitasid sisepõlemismootoritega sõidukite tootmisliine ümber akutoitega elektrisõidukite tootmisliinideks, seega kasutati selliseid tootmisliine ainult akutoitega elektrisõidukite tootmiseks, või tootsid akutoitega elektrisõidukeid oma koostetehastes koos sisepõlemismootoriga sõidukitega, kasutades olemasolevate varade, protsesside ja pädevuste võimendamiseks ning mahuga seotud paindlikkuse tagamiseks põhimõtteliselt sama tootmisprotsessi.

(1059) Olenevalt sellest, kuidas valimisse kaasatud liidu tootjad akutoitega elektrisõidukeid tootsid, nagu on selgitatud põhjenduses 1058, arvutati nende tootmisvõimsus mitmel viisil järgmiselt: i) selliste akutoitega elektrisõidukite maksimaalse arvu põhjal, mida suudetakse päevas toota, korrutatuna tootliku tööajaga ja arvestades kahte kuni kolme vahetust, sealhulgas hooldust, 46–48 nädalal aastas, või ii) kõikide sõiduautode tootmise võimsuse põhjal, lahutades sellest kõikide muude sõiduautode peale akutoitega elektrisõidukite toodangu.

(1060) Tootmisvõimsuse rakendamine kasvas asjaomasel perioodil 4 %. Kuna tootmisvõimsuse rakendamine oli uurimisperioodil alla 40 %, siis võib järeldada, et liidu tootmisharul on piisav tootmisvõimsus akutoitega elektrisõidukite nõudluse tulevase kasvu rahuldamiseks ja lisaks saab eraldada sisepõlemismootoritega sõidukite tootmise arvelt rohkem tootmisvõimsust akutoitega elektrisõidukitele.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Tuleb tähele panna, et konfidentsiaalsusega seotud põhjustel ei esita Prodcom tootmismahte iga liikmesriigi kohta. 2023. aasta tootmisandmed tehakse avalikult kättesaadavaks 1. juulil 2024.

4.5.2.2. Müügimaht ja turuosa

(1061) Komisjon tegi liidu tootmisharu müügimahu liidu turul kindlaks liidus toodetud akutoitega elektrisõidukite registreerimisi käsitlevate EEA ja S&P Global Mobility andmete põhjal.

(1062) Selle põhjal muutusid liidu tootmisharu müügimaht ja turuosa asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 5.

Müügimaht ja turuosa

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Müügimaht liidu turul (registreerimised) (tk)	379 138	583 992	739 101	987 586
Indeks	*100*	*154*	*195*	*260*
Turuosa (näilisest tarbimisest)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indeks	*100*	*94*	*93*	*87*
Turuosa (tegelikust tarbimisest – registreerimised)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indeks	*100*	*95*	*93*	*92*

Allikas: EEA ja S&P Global Mobility registreerimisandmed

(1063) Liidu tootjate müük kasvas asjaomasel perioodil 160 %. See muutus sarnaneb tootmise muutumisele samal ajavahemikul. Enamjaolt müüdi akutoitega elektrisõidukeid edasimüüjate kaudu. Põhilised lõppkasutajad olid tarbijad ja peamistest klientidest äriühingud, kes tavaliselt tellisid oma soovidele vastavate sõidukite tootmise, mitte ei tellinud neid varudest.

(1064) Tarbimise järsust kasvust hoolimata vähenes liidu tootmisharu turuosa asjaomasel perioodil näilise tarbimise põhjal 13 % ehk 9 protsendipunkti võrra või tegeliku tarbimise põhjal 8 % ehk üle 5 protsendipunkti võrra. Seevastu Hiina impordi turuosa suurenes sellel jõudsalt kasvaval turul liidu tootmisharu arvelt enam kui viis korda.

4.5.2.3. Kasv

(1065) Liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite tootmine ja müük (registreerimised) kasvasid asjaomasel perioodil pidevalt ja märkimisväärselt kooskõlas turu järkjärgulise üleminekuga sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele.

(1066) Liidu tootmisharu müügi suurenemine kõnealusel kasvaval turul oli tarbimise suurenemisest oluliselt väiksem.

(1067) Liidu tootmisharu turuosa vähenes asjaomasel perioodil näilise tarbimise põhjal 9 protsendipunkti võrra või registreerimiste põhjal üle 5 protsendipunkti võrra. Imporditud akutoitega sõidukite turuosa (registreerimiste põhjal) oli uurimisperioodil peaaegu 34,8 %. Nagu ilmneb tabelitest 2a ja 2b eespool, oli Hiina eksportivatel tootjatel asjaomasel perioodil kõige suurem ja kõige kiiremini kasvav turuosa.

4.5.2.4. Tööhõive ja tootlikkus

(1068) Tööhõive ja tootlikkus arenesid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 6.

Tööhõive ja tootlikkus

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Töötajate arv	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeks	*100*	*165*	*250*	*290*
Tootlikkus (tükki töötaja kohta)	14	14	12	14
Indeks	*100*	*100*	*88*	*103*

Allikas: Prodcom ja valimisse kaasatud liidu tootjad

(1069) Tööhõive ja tootlikkus arvutati valimisse kaasatud liidu tootjate tööhõive põhjal, mida ekstrapoleeriti kogu liidu tootmisharu tootmismahu alusel.

(1070) Töötajate arv kasvas asjaomasel perioodil ligikaudu 40 000-lt ligikaudu 116 000ni, s.o 190 %. See muutus vastas suuresti tootmise suundumusele.

(1071) Üldiselt viib liidu tootmisharu töötajaid sisepõlemismootoritega sõidukite tootmiselt üle akutoitega elektrisõidukite tootmisele, sest sisepõlemismootoritega sõidukite tootmine väheneb, samal ajal kui akutoitega elektrisõidukite tootmine kasvab. Sellega seoses kaitseb liidu tootmisharu töökohti, pakkudes uute oskuste omandamist (ümberseadistamist ja ümberõpet) ning luues oma töötajatele võimalusi kohaneda elektriliste jõuseadmetega.

(1072) Tootmine oli asjaomasel perioodil suhteliselt stabiilne.

4.5.2.5. Subsiidiumi suurus ja varasemast subsideerimisest taastumine

(1073) Kõik subsiidiumisummad ületasid märkimisväärselt miinimumtaset. Tegelike subsiidiumisummade suuruse mõju liidu tootmisharule ei olnud tähtsusetu, kui võtta arvesse asjaomasest riigist pärit impordi mahtu ja hindu.

(1074) See on esimene asjaomast toodet käsitlev subsiidiumivastane uurimine. Seetõttu puuduvad andmed, mille alusel hinnata võimaliku varasema subsideerimise mõju.

4.5.3. *Mikromajanduslikud näitajad*

4.5.3.1. Hinnad ja neid mõjutavad tegurid

(1075) Valimisse kaasatud liidu tootjate kaalutud keskmised ühiku müügihinnad liidus asuvatele sõltumatutele klientidele (sealhulgas reaalturuväärtusele vastava müügi hinnad sidusettevõtjatele) muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 7.

Müügihinnad liidus

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Keskmine ühiku müügihind liidu turul (eurot/tk)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indeks	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Ühiku tootmiskulu (eurot/tk)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeks	*100*	*104*	*114*	*124*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad

(1076) Liidu tootmisharu keskmised müügihinnad tüki kohta kasvasid 38 %. Seda muutust mõjutasid muutused nende mudelite valikus, mida valimisse kaasatud liidu tootjad asjaomasel perioodil müüsid, eriti võttes arvesse liidu turu järkjärgulist üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele, ning uusi mudeleid toodi turule ja müüdi kogu asjaomase perioodi jooksul ([431]).

(1077) Eespool esitatud tootmiskulud on müüdud akutoitega elektrisõidukite tootmise kogukulud, mis hõlmavad komponente ja toorainet, muid tootmiskulusid ning müügi-, üld- ja halduskulusid, sealhulgas teadus- ja arendustegevuse kulusid.

(1078) Liidu tootmisharu keskmised tootmiskulud tüki kohta kasvasid 24 %. Ka seda muutust mõjutas toodetavate mudelite valiku muutumine. Peale selle mõjutas ühikukulu ka komponentide, eriti akude kulude kasv, mis oli tingitud tooraine, sealhulgas koobalti, nikli ja liitiumi kulude suurenemisest. Kasvasid ka muude komponentide kulud, eriti selliste komponentide nagu terase ja muude metallide kulud, mida mõjutas energiakriis. Üks tegur, mille mõjul ühiku tootmiskulud vähenesid, oli tootmis- ja müügimahu suurenemine, nagu on näidatud tabelites 4 ja 5, sest liidu tootjad suutsid jaotada püsikulud suurema koguse akutoitega elektrisõidukite vahel. Komisjon märkis, et akutoitega elektrisõidukite tootmisharu on suurte püsikuludega kapitalimahukas tootmisharu ja seepärast toob suur tootmismaht kaasa ühiku tootmiskulu vähenemise.

(1079) Valimisse kaasatud liidu tootjad kehtestasid liidu turul hinnad kooskõlas oma suuremate konkurentide võrreldavate mudelite hindadega. Üldiselt kehtestasid liidu tootjad kõikide mudelite puhul hinnakirjajärgse hinna või tootja soovitatud jaehinna, see tähendab hinna, millega tootja soovitab jaemüüjatel oma akutoitega elektrisõidukeid müüa. Tootja soovitatud jaehinnad vaadatakse regulaarselt läbi. Ent isegi kui tootja soovitatud jaehinnad on fikseeritud, siis tarbija makstav lõplik hind võib kõikuda allahindluste tõttu, mida müüja tarbijale pakub.

(1080) Akutoitega elektrisõidukite turul on tihe konkurents ja see turg areneb kiiresti. Lisaks on see väga läbipaistev, sest kõik akutoitega elektrisõidukite müüjad avalikustavad tootja soovitatud jaehinnad. Hindade läbipaistvuse tõttu on akutoitega elektrisõidukite turg väga hinnatundlik. Seepärast toob kulude kasvust tingitud hinnatõus üldjuhul kaasa müügikoguste vähenemise.

4.5.3.2. Tööjõukulud

(1081) Valimisse kaasatud liidu tootjate keskmine tööjõukulu muutus asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 8.

Keskmised tööjõukulud töötaja kohta

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Keskmised tööjõukulud töötaja kohta (eurodes)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeks	*100*	*106*	*110*	*124*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) Keskmised tööjõukulud kasvasid asjaomasel perioodil 24 %. See muutus kajastab palkade ja muude tööjõukulude kasvu kõrge inflatsiooniga ajavahemikul, eeskätt aastatel 2022 ja 2023.

4.5.3.3. Varud

(1083) Valimisse kaasatud liidu tootjate laovarud muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 9.

Varud

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Lõppvarud (tükkides)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indeks	*100*	*126*	*207*	*339*
Lõppvarud protsendina toodangust	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indeks	*100*	*74*	*97*	*114*

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad

(1084) Uurimisest selgus, et liidu tootmisharu töötab peamiselt tellimuspõhiselt ja seepärast olid varud, väljendatuna protsendina toodangust, üldiselt väikesed.

(1085) Valimisse kaasatud liidu tootjate lõppvarud kasvasid asjaomasel perioodil 239 %, mis kajastab tootmise kasvu sel ajavahemikul. Lõppvarud protsendina toodangust kasvasid asjaomasel perioodil 14 %. See muutus oli peamiselt tingitud sellest, et uurimisperioodil pakuti turule 2020. aastaga võrreldes rohkem mudeleid.

4.5.3.4. Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud, investeeringutasuvus ja kapitali kaasamise võime

(1086) Valimisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkus, rahavoog, investeeringute maht ja investeeringutasuvus muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 10.

Kasumlikkus, rahavoog, investeeringud ja investeeringutasuvus

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Liidus sõltumatutele klientidele suunatud müügi kasumlikkus (% müügikäibest)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indeks	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Rahavoog (eurodes)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Indeks	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Investeeringud (eurodes)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indeks	*100*	*97*	*88*	*100*
Investeeringutasuvus	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Indeks	– 100	– 53	– 22	– 29

Allikas: valimisse kaasatud liidu tootjad

(1087) Komisjon tegi kindlaks valmisse kaasatud liidu tootjate kasumlikkuse, esitades liidu sõltumatutele klientidele müüdud samasuguse toote eest saadud maksueelse puhaskasumi protsendina selle müügi käibest.

(1088) Liidu tootmisharu kandis kogu asjaomasel perioodil kahjumit, kuigi selle perioodi jooksul kõnealune kahjum üldiselt vähenes. Nagu on näidatud tabelis 7, kasvasid liidu tootmisharu ühikuhinnad asjaomasel perioodil kiiremas tempos kui tema ühikukulud. Nende muutuste põhjusi on kirjeldatud punktis 4.5.3.1. Aastatel 2020–2022 suutis liidu tootmisharu oma kahjumit vähendada, suurendades oma müügikoguseid liidu turul. Sel ajavahemikul suurendas liidu tootmisharu oma tootmis- ja müügikoguseid ning jaotas püsikulusid tõhusamalt kasvava arvu toodetud tükkide vahel. Kuigi see kasv uurimisperioodil jätkus, tähendasid toorainehindade tõus ja madala hinnaga subsideeritud impordi mahu kasv seda, et võrreldes 2022. aastaga kahjum suurenes ja jõudis asjaomase perioodi lõpus – 10,8 %ni.

(1089) Liidu turg oli kogu asjaomasel perioodil järkjärgulise ülemineku etapis. Kuna mõned liidu tootjad tootsid akutoitega elektrisõidukeid ja sisepõlemismootoriga sõidukeid samadel tootmisliinidel, nagu on selgitatud põhjenduses 1058, vähenesid akutoitega elektrisõidukite tootmiskulud teataval määral, sest püsikulud jagunesid akutoitega elektrisõidukite ja sisepõlemismootoriga sõidukite vahel. Nagu on aga selgitatud põhjendustes 1222 ja 1223, peab liidu tootmisharu vähendama oma sisepõlemismootoriga sõidukite tootmist ja müüki liidus. Kasumliku olukorra saavutamiseks ja oma tuleviku kindlustamiseks peab liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu seepärast suurendama akutoitega elektrisõidukite tootmist, müüki ja turuosa ning saavutama seega mastaabisäästu ja vähendama jätkuvalt oma ühikukulusid võrreldes hinnatasemega.

(1090) Netorahavoog näitab valimisse kaasatud liidu tootjate suutlikkust oma tegevust ise rahastada. Netorahavoog oli kogu asjaomasel perioodil negatiivne. Netorahavoog vähenes kogu asjaomasel perioodil, sest käive ja kahjumi absoluutväärtus kasvasid. Eespool kirjeldatud rahavoo olukorda toetas kasum, mida liidu tootmisharu teenis sisepõlemismootoriga sõiduautodelt. Nagu on aga selgitatud põhjendustes 1222 ja 1223, peavad liidu tootjad oma sisepõlemismootoriga sõidukite müüki vähendama ja seega väheneb tulevikus kasum, mida liidu tootmisharu sisepõlemismootoriga sõidukite müügilt teenib.

(1091) Investeeringud asjaomasesse tootesse olid peamiselt seotud teadus- ja arendustegevuse kuludega, uute investeeringutega akutoitega elektrisõidukite tootmisliinidesse, sealhulgas akude tootmiseks ja paigaldamiseks, ning akutoitega elektrisõidukite kokkupanekuks kasutatavate spetsiaalsete tööriistade ostmisega. Kuigi need investeeringud on seotud üksnes valimisse kaasatud tootmisüksustega, näitavad need tohutuid investeeringuid, mis on vajalikud sisepõlemismootoriga sõidukite tootmiselt akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminekuks. Oluline osa uusi investeeringuid tuleb teha enne akutoitega elektrisõidukite müüki. Täiendavate investeeringute suhtes on juba kulukohustused võetud ja tootmiskohtade järkjärgulisel ümberkujundamisel tehakse pidevaid investeeringuid.

(1092) Aastatel 2022–2030 on kogu liidu tootmisharu investeeringud elektrifitseerimisele üleminekusse hinnanguliselt ligikaudu 170 miljardit eurot ([432]). See tähendab, et keskmine investeering selle ajavahemiku igal aastal on ligikaudu 19 miljardit eurot. Selliseid investeeringuid on kavas teha igat liiki akutoitega elektrisõidukite puhul. Konkreetsemalt investeerib Volkswageni kontsern ligikaudu 20 miljardit eurot, et ehitada Euroopas järgmistel aastatel vähemalt kuus akutehast. BMW kontsern kavatseb investeerida alates 2025. aastast ligikaudu 1 miljard eurot, et arendada ja toota akutoitega elektrisõidukeid oma tehases Steyris Austrias. Samuti investeerib ta ligikaudu 400 miljonit eurot oma Müncheni tehase ajakohastamiseks Saksamaal ja ehitab Ungaris uut tehast, et hakata alates 2025. aastast tootma mudelit Neue Klasse EV. Stellantise kontsern investeeris Mercedes-Benzi ja TotalEnergiesiga loodud ühisettevõttesse ACC, mis toodab akuelemente. Ka Mercedes-Benz kavatseb luua ELis lähitulevikus neli akutehast. Renault' kontsern investeerib 2025. aasta vältel elektrifitseerimisse 10 miljardit eurot.

(1093) Investeeringutasuvus on kasum protsendina investeeringute bilansilisest netoväärtusest. See muutus sarnaselt käibest saadud kogutuluga, see tähendab see oli kogu perioodi jooksul negatiivne. Punktis 4.5.3.4 kirjeldatud põhjustel vähenes asjaomasel perioodil investeeringutasuvusega seoses saadud kahjum. Samuti tuleb meeles pidada, et kõik valimisse kaasatud liidu tootjad ei hakanud tegema investeeringuid akutoitega elektrisõidukitesse (ja seega ei hakanud nendelt investeeringutelt tulu saama) samal aastal. See selgitus mõjutas ka tabelis 10 esitatud investeeringutasuvuse suundumust.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1094) Valimisse kaasatud liidu tootjate kapitali kaasamise suutlikkuse käsitlemisel tuleb arvesse võtta, et valimisse kaasatud liidu tootjad kuuluvad suurtesse tööstuskontsernidesse, mis rahastasid üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele. Selle vältimatu ülemineku igal aastal on kantud kahju ulatus aga kasvanud, mis on vähendanud tootmisharu suutlikkust tulevikus kapitali kaasata.

4.5.4. *Järeldus tootmisharu olukorra kohta*

(1095) Nagu on selgitatud põhjenduses 996, tuleb liidu tootmisharu olukorra analüüsimisel arvesse võtta liidu turu üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele.

(1096) Selles olukorras kasvas liidu näiline tarbimine asjaomasel perioodil 200 % ja liidu tegelik tarbimine (mis põhines üksnes registreerimistel) kasvas asjaomasel perioodil 182 %. See suur kasv kajastab stsenaariumit, mille kohaselt liidu sõiduautode turg läheb sisepõlemismootoriga sõidukitelt üle akutoitega elektrisõidukitele.

(1097) Samal ajal kasvasid Hiinast pärit impordi kogused tohutult, ligikaudu 21 000 tükilt rohkem kui 412 000 tükini (see tähendab asjaomasel perioodil üle 1 800 %), mis on oluliselt rohkem kui tarbimise kasv. See kajastub Hiina impordi turuosas, mis kasvas samuti tohutult – 3,9 %-lt 2020. aastal 25 %-le uurimisperioodil. Sarnaselt kasvas Hiina akutoitega elektrisõidukite registreerimine pärast Hiinast importimist.

(1098) Liidu tootmisharu tootmine ja müük kasvasid vastavalt 198 % ja 150 %. Järjekordselt ei vastanud näiline kasv tarbimise suurenemisele, mis tähendab seda, et liidu tootmisharu turuosa vähenes 68,9 %-lt 2020. aastal 59,9 %-le uurimisperioodil.

(1099) Nagu selgitatud, mõjutas liidu turu üleminekut arvesse võttes mitut näitajat asjaolu, et liidu tootmisharu ehitas oma tootmiskohti sisepõlemismootoriga sõidukite tootmiselt järk-järgult ümber akutoitega elektrisõidukite tootmisele. Kõnealune üleminek nõudis suuri ja järjepidevaid investeeringuid teadus- ja arendustegevusse ning tehaste ümberehitamise kulusid, mis püsisid kogu asjaomasel perioodil samad. Tootmisvõimsuse rakendamise, kasumlikkuse, investeeringutasuvuse ja tootlikkuse puhul esines tänu sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele üleminekule teatav positiivne suundumus, kuid asjaomasel perioodil püsisid need näitajad negatiivsed või suhteliselt stabiilsed.

(1100) Liidu tootmisharu kasumlikkuse ja investeeringutasuvuse suundumused küll paranesid, kuid olid kogu asjaomasel perioodil nõrgad. See näitas, et liidu tootmisharu ei suutnud kõiki oma üleminekuga seotud märkimisväärseid kulusid klientidele edasi kanda ja et ta ei saanud kehtestada klientide jaoks hindu, mis oleksid kasumlikul tasemel. Punktis 4.5.3.1 esitatud analüüsist nähtub, et subsideeritud impordi hinnad lõid liidu tootmisharu hindu alla. Asjaolust, et Hiinast pärit subsideeritud import, mille kogused pidevalt suurenesid, lõi hindu alla isegi kiiresti laieneval turul, nähtub, et importijatest oli peamine konkurent Hiina.

(1101) Hoolimata müügi ja tootmise kasvust tänu nõudluse suurenemisele, mis tulenes sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega sõidukitele üleminekust, ei suutnud liidu tootmisharu uurimisperioodil akutoitega elektrisõidukitelt veel kaugeltki kasumit teenida. Uurimisperioodil esinenud olukord, kus kahjum ületas 10 % ja hindu jätkuvalt alla löödi, ohustas liidu tootmisharu sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele üleminekut tervikuna. Sellega on kaasnenud mitme miljardi euro suurused investeeringud ja kõnealuses tootmisharus töötava tohutult suure tööjõu ümberpaigutamine, samal ajal kui liidu turu üleminek sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele oli toimunud vaid 14,5 % ulatuses, nagu on näidatud tabelis 1.

(1102) Eespool toodud näitajatest ilmneb, et üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele hakati takistama asjaomase perioodi lõpus ja eriti uurimisperioodil, mil võib täheldada suurimaid Hiinast pärit impordi koguseid ja liidu tootmisharu turuosa suurimat vähenemist. Samuti nähtub see asjaolust, et hoolimata teatavate näitajate paranemissuundumusest asjaomasel perioodil oli enamik finantsnäitajaid, sealhulgas kasumlikkus, investeeringutasuvus ja rahavoog endiselt negatiivsed ja hakkas uurimisperioodil isegi halvenema. Veelgi kõnekam on see, et turuosa vähenes kogu asjaomasel perioodil ja jõudis uurimisperioodi lõpus madalaimale tasemele.

(1103) Eespool kirjeldatu põhjal otsustas komisjon uurida, kas Hiinast pärit subsideeritud impordi edasine muutumine võib kahjustada edukat üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele, tekitades seeläbi liidu tootmisharule olulist kahju.

5. KAHJU OHT

5.1. Sissejuhatus

(1104) Vastavalt alusmääruse artikli 8 lõikele 8 uuris komisjon, kas Hiinast pärit subsideeritud impordi edasine kasv avaldaks liidu tootmisharu olukorrale tõenäoliselt negatiivset mõju ja kujutaks seega ohtu, et liidu tootmisharule tekitatakse olulist kahju.

(1105) Liidu tootmisharule tekitatava olulise kahju ohu analüüsimisel võttis komisjon kooskõlas alusmääruse artikli 8 lõike 8 teise lõiguga arvesse järgmisi tegureid:

— kõnealus(t)e subsiidiumi(de) laad ja sellest tulenev võimalik mõju kaubandusele;

— liidu turule suunatud subsideeritud impordi märkimisväärne kasvutempo, mis viitab importimise olulise suurenemise tõenäosusele;

— eksportija piisavad ja vabalt kasutatavad tootmisvõimsused või nende peatne ja oluline suurenemine, mis viitab tõenäosusele, et subsideeritud eksport liitu võib oluliselt kasvada, võttes arvesse teiste mis tahes lisaeksporti vastu võtta võivate eksporditurgude olemasolu;

— kas import toimub hindadega, mis oluliselt langetavad hindu või takistavad olulisel määral hinnatõuse, mis muidu aset leiaksid ja mis tõenäoliselt suurendaksid edasise impordi nõudlust, ja

— laovarude seis.

5.2. Kõnealus(t)e subsiidiumi(de) laad ja sellest tulenev tõenäoline mõju kaubandusele

(1106) Punktis 3.10 tegi komisjon esialgu järelduse tasakaalustatavate subsiidiumide olemasolu kohta kooskõlas alusmäärusega.

(1107) Nendest subsiidiumidest nähtub, et valitsus võib asjaomase toote importi toetada.

(1108) Eelduste kohaselt mõjutavad uurimisperioodil täheldatud märkimisväärne hinna allalöömine ja hindade allasurumine (vastasel korral toimunud hinnatõusu takistamine) liidu tootmisharu uurimisperioodil täheldatud majanduslikku olukorda edaspidi veelgi negatiivsemalt. Hiina impordiga seotud agressiivsele hinnakäitumisele ja olulisele turu hõlvamisele aitab kaasa asjaolu, et liidu akutoitega elektrisõidukite turg on väga hinnatundlik ja läbipaistev.

(1109) Peale selle, nagu on selgitatud punktis 3.2, tagatakse Hiina valitsuse meetmetega, millega omamaist akutoitega elektrisõidukite tootmisharu toetatakse, et akutoitega elektrisõidukite eksport oleks liidu tootmisharu hindadest oluliselt madalamate hindade juures väga konkurentsivõimeline, tulenevalt madalamatest kuludest, mis on seotud rahaliste vahendite, kaupade või sisendite hankimisega piisavast väiksema tasu eest, ja muudest eelistest (vastupidiselt liidu tootjatele, kes ei saa kasu sellisest olulisest toetusest).

(1110) Seepärast on tõenäoline, et asjaomase toote subsideeritud import võib Hiina valitsuse toetusmeetmete laadi tõttu liidu tootmisharu majanduslikku olukorda jätkuvalt negatiivselt mõjutada.

5.3. Liidu turule suunatud subsideeritud impordi märkimisväärne kasvutempo, mis viitab impordi olulise suurenemise tõenäosusele

Hiinast pärit impordi suurenemise määr ja selle turuosa

(1111) Nagu on näidatud tabelites 2a ja 2b, kasvas asjaomasest riigist pärit akutoitega elektrisõidukite koguimport märkimisväärselt, 21 243 tükilt 2020. aastal 412 425 tükini uurimisperioodil.

(1112) Ka Hiinast pärit impordi turuosa kasvas, koguimpordi põhjal 3,9 %-lt 2020. aastal 25,0 %-le uurimisperioodil või registreerimiste põhjal 3,5 %-lt 2020. aastal 22,8 %-le uurimisperioodil, nagu on esitatud vastavalt tabelis 2a ja tabelis 2b. Hiina eksportivad tootjad on tänu madala hinnaga impordile suurendanud turuosa liidu tootjate ja kolmandatest riikidest pärit impordi arvelt.

Impordi täiendava olulise suurenemise tõenäosusele osutavad meetmed

(1113) Nagu on näidatud eespool punktis 3.2, on tõendeid selle kohta, et Hiina valitsuse poliitika on suunatud akutoitega elektrisõidukite tootmisele ja eriti nende eksportimisele.

(1114) Paljud asjaolud osutavad sellele, et tõenäoliselt jätkavad Hiina eksportivad tootjad suurte koguste eksportimist. Konkreetsemalt rakendas Hiina valitsus hiljuti mitu meedet eksporditurgudele orienteerumiseks ja ekspordi täiendavaks suurendamiseks, võttes arvesse ka märkimisväärset liigset tootmisvõimsust Hiina omamaisel turul, nagu on selgitatud põhjendustes 1140–1143.

(1115) Nagu on selgitatud põhjenduses 1149, eksportis Hiina uurimisperioodil üle maailma 1 471 136 akutoitega elektrisõidukit, mis on 659 % rohkem kui 2020. aastal. Uue energiaallikaga sõidukid (akutoitega elektrisõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) on Hiina majanduse jaoks väga tähtsad. Seepärast mainis Hiina president 2024. aastal oma uusaastasõnumis, et uue energiaallikaga sõidukid on „uus tõend Hiina tootmisvõimekusest“ ([433]). Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad ei piirdu aga üksnes omamaise turuga. Tegelikult õhutab Hiina valitsus Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjaid uurima välisriikide turge ja toetab neid eksportmüügi laiendamisel mitmel viisil, muu hulgas arendades usaldusväärseid õigusnõustamis-, testimis- ja sertifitseerimissüsteeme. Sellega seoses on 2021.–2035. aasta kavas kehtestatud Hiina uue energiaallikaga sõidukite tootmisharule järgmiseks 15 aastaks viis strateegilist ülesannet: 1) parandada tehnoloogilise innovatsiooni suutlikkust, 2) ehitada üles uue energiaallikaga sõidukite tootmisharu ökosüsteem, 3) edendada tööstuse integreerimist ja arendamist, 4) ehitada välja nõuetekohane taristusüsteem ja 5) suurendada avatust ja süvendada rahvusvahelist koostööd. Mis puudutab rahvusvahelist koostööd, siis julgustatakse omamaiseid ettevõtjaid koostama rahvusvahelist arengut käsitlevaid strateegilisi kavasid, uurima välisriikide turge ning looma välisriikides ladusid ja müügijärgsete teenuste platvorme. 2021.–2035. aasta kavas on rõhutatud ka seda, et tugevdada tuleb selliseid rahvusvahelist koostööd toetavaid teenuseid nagu äriühingute nõuetele vastavuse ja õigusnõustamise teenused ning testimis- ja sertifitseerimisteenused. Lisaks on 2021.–2035. aasta kavas antud Hiina ametiasutustele juhiseid osaleda ennetavalt asjaomaste rahvusvaheliste eeskirjade ja normide koostamisel ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits.

([434]) Rahvusvaheline puhta transpordi nõukogu (ICCT), „China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035“ (Hiina uue energiaallikaga sõidukite tööstuse arengukava 2021–2035), poliitika ajakohastamine, juuni 2021, kättesaadav aadressil https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Lisaks esitas Hiina linn Shenzhen 18. veebruaril 2024 kava autode ekspordi suurendamiseks ([435]), ([436]). Kavas on käsitletud 24 meedet, sealhulgas toetust tehaste ehitamisele ja uute mereteede avamisele. Kohalike ametnike sõnade kohaselt loovad nad autoeksportijate toetamiseks teenuseid, millega muu hulgas parandatakse ekspordikindlustust, tehakse kiiremini maksutagastusi ja õhutatakse Hiina panku pakkuma finantseerimist tarbijatele, kes välisriikides autosid ostavad. Samuti kutsuti kavas eksportijaid ostma rohkem autode vedamiseks mõeldud laevu, et luua Hiinale kuuluv veeremilaevadest koosnev laevastik, nagu on märgitud põhjenduses 1117.

(1117) Hiina tootjate huvi akutoitega elektrisõidukite eksportimise vastu ilmneb ka asjaolust, et Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad on tellinud arvukate ro-ro tüüpi parvlaevade (nn ro-ro laevade) tootmise, mis on spetsiaalselt kavandatud sõidukite välisriikidesse vedamiseks ([437]), ([438]). Teadete kohaselt võivad Hiina laevatehased tarnida aastatel 2023–2026 üle 200 ro-ro laeva. See on kaks korda rohkem kui aastatel 2015–2022 tarnitud ro-ro laevade arv ([439]), ([440]). Peale selle tundus, et BYD oli tellinud kuus ro-ro laeva (võimalusega tellida veel kaks). Eelduste kohaselt on iga sellise laeva mahutavus ligikaudu 7 700 CEUd (automahutavuse ekvivalentühikut). BYD on kätte saanud oma esimese laeva nimega BYD Explorer No. 1, ([441]), ([442]), ([443]) mida juba kasutatakse akutoitega elektrisõidukite liitu vedamiseks ([444]). Ka teised Hiina autotootjad, nagu SAIC ja Cherry Automobile ([445]) on endale tellinud mitu ro-ro laeva ([446]), ([447]). Peale selle teeb riigi omanduses olev autotootja Chery koostööd Wuhu laevatehasega, et kujundada vana laevatehas ümber Shandongi provintsi rannikualal asuvaks autolaevade ehitamise baasiks, mida hakatakse kasutama akutoitega elektrisõidukite eksportimiseks ([448]), ([449]).

(1118) Eespool kirjeldatud meetmetest koos Hiina tootjate eelseisvate laienemiskavadega suuremates ELi liikmesriikides, nagu on kirjeldatud põhjendustes 1126 ja 1127, samuti Hiina märkimisväärse vaba tootmisvõimsusega, nagu on kirjeldatud põhjendustes 1140–1143, nähtub, et Hiina on jätkuvalt agressiivselt orienteeritud eksporditurgudele, mis osutab tõenäosusele, et tulevikus suunatakse liitu oluliselt rohkem importi.

Liidu turu atraktiivsus ja sellele orienteeritus

(1119) Nende eksporditurgude hulgas, millele Hiina on orienteeritud, oli liidu turg Hiina eksportivate tootjate jaoks peamine ekspordisihtkoht, moodustades 33,1 % Hiina akutoitega elektrisõidukite kogueksportidest, mis tuleneb asjaolust, et tema suurust, hõlpsat juurdepääsetavust, hinnatasemeid ja elektrisõidukeid käsitlevat selget tegevuskava arvestades on liidu turg Hiina eksportivate tootjate jaoks kõige atraktiivsem piirkond, nagu on selgitatud alljärgnevates põhjendustes 1120–1123.

(1120) Mis puudutab liidu turu suurust, siis 2023. aastal registreeriti liidu turul 1 538 621 akutoitega elektrisõidukit, mis on 14,6 % kõikidest registreeritud sõiduautodest ([450]). Võrdluseks on alljärgnevas tabelis esitatud akutoitega elektrisõidukite turu suurus teistes peamistes riikides ja akutoitega elektrisõidukite protsent kõikidest registreeritud sõiduautodest.

([435]) https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6.
([436]) https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml.
([437]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well.
([438]) http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html.
([439]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([440]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/anji-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards.
([441]) https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/.
([442]) https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585.
([443]) https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/.
([444]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([445]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/.
([446]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([447]) https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml.
([448]) https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460.
([449]) https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers.
([450]) https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf.

Tabel 11.

Akutoitega elektrisõidukite turg kolmandates riikides

Riik	Akutoitega elektrisõidukite turg 2023. aastal	% kõikidest registreeritud sõiduautodest
Ameerika Ühendriigid	1 118 286	7,2 %
Ühendkuningriik	314 684	16,5 %
Lõuna-Korea	156 767	9,0 %
Norra	104 589	82,4 %
Austraalia	87 217	7,25 %
India	82 336	1,6 %
Türgi	64 515	6,7 %
Šveits	52 728	20,9 %
Jaapan	43 991	1,7 %
Brasiilia	19 309	0,9 %
Indoneesia	17 062	2,2 %

Allikas: PwC – Strategy&, „Electric Vehicle Sales Review Q4-2023" (Ülevaade elektrisõidukite müügist 2023. aasta IV kvartalis) ([451])

(1121) Mis puudutab liidu turule pääsemist, siis ELi tollimaks (enamsoodustusrežiimi tollimaks) on 10 %. Seevastu teistel asjakohastel turgudel kehtivad Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes suured tõkked. Eelkõige on Ameerika Ühendriikide turg, mis on küll liidu turust väiksem, kuid siiski märkimisväärse suurusega – 2023. aastal registreeriti üle 1 miljoni akutoitega elektrisõiduki –, praegu kaitstud Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kohaldatava kokku 27,5 % suuruse tollimaksuga (2,5 % enamsoodustusrežiimi tollimaks ja 25 % nn paragrahvi 301 kohane tollimaks ([452])) ning 2024. aasta mais avaldati ettepanekud tõsta paragrahvi 301 kohast tollimaksu alates 2024. aasta augustist 100 %ni ([453]). Peale selle kehtestas Türgi Hiinast pärit elektrisõidukite impordi suhtes lisaks 10 % enamsoodustusrežiimi tollimaksule täiendava 40 % tollimaksumäära ([454]) ning Indias kehtib 70 % suurune imporditollimaks elektrisõidukitele, mille hind on kuni 40 000 USA dollarit, ([455]) ja 100 % suurune imporditollimaks elektrisõidukitele, mille hind on üle 40 000 USA dollari ([456]). 2024. aasta jaanuaris taaskehtestas Brasiilia akutoitega elektrisõidukite impordile 10 % tollimaksu, mida tõstetakse 2024. aasta juulis 18 %ni ja 2026. aasta juuliks 35 %ni ([457]). Seega on liidu turg ainus Hiina impordile avatud suur, jõukas ja väljakujunenud autoturg.

([451]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year.

([452]) https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:%7E:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory.

([453]) https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory, https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery, https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf.

([454]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/.

([455]) https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/.

([456]) https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-417772-2024-02-16.

([457]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/.

(1122) Hinna poolest on akutoitega elektrisõidukite hinnad samade tooteliikide puhul liidu turul palju kõrgemad kui akutoitega elektrisõidukite hinnad Hiina turul ja seega pakub liidu turg Hiina eksportivatele tootjatele võimalust saada suuremat kasumit. Näiteks oli ühe enim müüdud Hiina auto, BYD mudeli Atto 3 jaemüügi alghind 2024. aasta märtsi seisuga Hiinas 15 358 eurot (119 800 jüaani), samal ajal kui peamisel Euroopa eksporditurul Saksamaal oli selle jaemüügi alghind üle kahe korra suurem – 31 924 eurot (koos käibemaksuga ([458]) 37 990 eurot) ([459]). Samamoodi pakuti Geely uut mudelit Polestar 4 samuti 2024. aasta märtsi seisuga Hiinas enne allahindlusi alghinnaga 38 331 eurot (299 000 jüaani), samal ajal kui Saksamaal oli selle alghind 53 109 eurot (koos käibemaksuga 63 200 eurot) ([460]). Peale selle on hinnad Hiinas langussuundumuses, nagu nähtub hiljutistest näidetest: Model 3 Tesla hind on Hiinas alates jaanuarist langenud rohkem kui 4 500 USA dollarit ja NIO langetas juunis oma hindu 4 200 USA dollari võrra ([461]). 2024. aasta märtsis alandas ka BYD oma odavaima mudeli Seagull hinda 5 % võrra. 2023. aastal alandas BYD mudeli Yuan Plus (tema enim müüdud auto, mida liidus tuntakse mudelina Atto 3) hinda Hiina turul 12 % võrra ([462]). See hindade langus Hiinas motiveerib äriühinguid veelgi suurendama oma eksporti ja pääsema uutele kõrgema hinnatasemega turgudele, nagu liidu turg.

(1123) Seoses akutoitega elektrisõidukite selge tegevuskavaga, mis on liidus erinevalt muude kolmandate riikide turgudest kehtestatud, on liit seadnud akutoitega elektrisõidukite registreerimise arvu osas väga kõrge eesmärgi. Seega peaks 2035. aastaks olema 100 % kõikidest uutest registreeritud autodest liidus (üle 9 miljoni auto) heiteta sõidukid, eelkõige akutoitega elektrisõidukid; Ameerika Ühendriikides on selleks eesmärgiks seatud vaid 50 %.

(1124) Nagu on selgitatud põhjendustes 1141 ja 1142, on Hiinas juba uue energiaallikaga sõidukite (akutoitega elektrisõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) tootmiseks liigne tootmisvõimsus, mida hakatakse suures ulatuses kasutama eksportimiseks liidu turule, arvestades selle atraktiivsust võrreldes muude kolmandate riikide turgudega.

(1125) Peale selle tegutses uurimise ajal liidu turul vähemalt 14 Hiina eksportivat tootjat, näiteks Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (kaubamärgid Dongfeng ja Voyah), Geely ([463]) (kaubamärgid Polestar, Zeeker ja Lotus), Great Wall Motors (kaubamärk Ora), Hongqi, JAC (kaubamärgid JAC ja DR), SAIC (kaubamärgid MG ja Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell ja Zhidou ([464]). Nagu on selgitatud tabelis 12, kasvas nende Hiina eksportivate tootjate turuosa kokku 1,9 %-lt 2020. aastal 7,3 %-le uurimisperioodil.

(1126) Pärast uurimisperioodi teatas suur arv Hiina eksportivaid tootjaid, et nad kavatsevad tuua liidu turule mitu uut akutoitega elektrisõidukite mudelit ning laiendada oma kohalolekut liidu turul, sisenedes lähitulevikus enamate ELi liikmesriikide turgudele. Need teated osutavad selgelt Hiina eksportivate tootjate huvile liidu turu vastu. Näiteks ([465]) Xpeng Inc, kes juba tegutseb Madalmaades, kavatseb siseneda 2024. aastal Saksamaa ja Prantsusmaa turule ([466]). Dongfengi luksuskaubamärgiga Voyah, mis on juba esindatud Soomes, kavatsetakse 2024. aastal siseneda Hispaania ja Portugali turule ning võimalik, et ka Saksamaa, Prantsusmaa ja Itaalia turule ([467]). Great Wall Motor kavatseb laieneda liidus veel seitsmesse riiki peale Saksamaa, nimelt Itaaliasse, Hispaaniasse, Portugali, Madalmaadesse, Belgiasse, Luksemburgi ja Austriasse ([468]). Geely *premium*-klassi kaubamärgi Zeekr all hakati 2023. aasta lõpus müüma kaubamärki Zeekr 001 ka Madalmaades ([469]).

([458]) Käibemaks.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ ja https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ ja https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832.
([461]) https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html.
([462]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/.
([463]) Geely Volvo kaubamärgiga sõidukeid asjaomasel perioodil Hiinast ei imporditud.
([464]) Loetelu ei ole ammendav.
([465]) Näidete loetelu ei ole ammendav.
([466]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/.
([467]) https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/.
([468]) https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/.
([469]) https://cnevpost.com/2023/12/11/zeekr-begins-deliveries-europe/.

(1127) Samuti tõi BYD lisaks mudelitele Atto 3, Dolphin, Seal, Han ja Tang liidu turule oma kuuenda akutoitega elektrisõiduki mudeli Seal U ([470]). Ka MG kavatseb tuua 2025. aastal liidus turule mudeli IM L6 ([471]). NIO kavatseb tuua Euroopas 2025. aastal turule oma odavama allkaubamärgi koodnimega Firefly ([472]). Hiina *premium*-klassi elektrisõidukite tootja Human Horizonsi kaubamärgi HiPhi kohta on teatatud selle mudelite hinnad Euroopas ja 2023. aastal hakati vastu võtma eeltellimusi, kusjuures hinnad Saksamaal ületavad 100 000 eurot ([473]). Lisaks teatas BYD, et ta kavatseb oluliselt suurendada oma turuosa liidu turul, praeguselt 1,1 %-lt 5 %-le 2025. aastal ([474]).

(1128) Samuti hindab eksperdirühm Transport & Environment, ([475]) et Hiina kaubamärkide ja Hiina äriühingute ostetud Euroopa kaubamärkide turuosa jõuab 2024. aastal 11 %ni, 2025. aastal 14 %ni ja 2027. aastal 20 %ni ([476]).

(1129) Kokkuvõttes osutavad Hiina valitsuse poliitika, millega õhutatakse Hiina tootjaid akutoitega elektrisõidukeid eksportima, liidu turu suur atraktiivsus, tohutu liigne tootmisvõimsus Hiinas ja märkimisväärselt suur vaba tootmisvõimsus, samuti asjaolu, et Hiina RVst pärit akutoitega elektrisõidukite impordi maht on alates 2020. aastast oluliselt suurenenud, tõenäosusele, et kõnealuse impordi suur kasv jätkub juba lähitulevikus ja kestab ka tulevastel aastatel. Kõnealune kasv tuleneb peamiselt Hiina omamaistest kaubamärkidest ja Hiina äriühingute ostetud Euroopa kaubamärkidest ning toimub liidu tootmisharu arvelt, kelle turuosa väheneb tõenäoliselt ka edaspidi.

Hiina impordi turuosa tõenäoline muutumine liidu turul

(1130) Kaubanduskoda väitis, et Hiina akutoitega elektrisõidukite impordi mahu ja selle impordi tulevase kasvu tõenäosuse hindamiseks tuleks hinnata kogu akutoitega elektrisõidukite importi Hiinast ja eelkõige liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu enda importi.

(1131) Käesolevas uurimises käsitletakse kogu akutoitega elektrisõidukite importi Hiinast, olenemata konkreetse äriühingu omandivormist. Vastusena sellele väitele jaotas komisjon Hiinast pärit koguimpordi selliste liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajatega (Renault, BMW ja Mercedes-Benz), kes lähevad liidu turul üle akutoitega elektrisõidukite tootmisele, seotud Hiina eksportivate tootjate impordiks, Tesla impordiks ning kogu ülejäänud Hiina impordiks, mis hõlmasid näiteks Hiina äriühingute varem omandatud Euroopa kaubamärke (Polestar ja MG), Hiina sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajaid (BYD, Chery, Dongfeng jt) ja Hiina elektrisõidukeid tootvaid idufirmasid (NIO, Xpeng jt).

(1132) Liidu tootmisharuga seotud Hiina eksportivate tootjate impordi ja kogu muu Hiinast pärit impordi turuosad registreerimiste põhjal muutusid järgmiselt.

Tabel 12a.

Hiina impordi turuosa jaotus

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajatega seotud Hiina eksportivate tootjate impordi turuosa	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7–5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8–10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_-medium=Bibblio-footer-1.
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/.
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/.
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/.
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe.
([475]) Eksperdirühm, kes võitleb kõigile kättesaadava puhta ja kestliku transpordi nimel.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Kogu muu Hiina impordi turuosa	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Ei EEA ega S&P Global Mobility esita andmeid akutoitega elektrisõidukite päritolu kohta. Seepärast kasutas komisjon Tesla kontserni akutoitega elektrisõidukite Hiinast imporditud mudelite mahu eristamiseks liidus toodetud mudelite mahust Tesla individuaalse kontrollimise taotluse raames esitatud vastust eksportijate küsimustikule, nagu on selgitatud põhjenduses (183). Peale selle ei ole asjaomased andmed uurimisperioodi kohta avalikult kättesaadavad, mistõttu komisjon esitas Tesla turuosa käsitleva teabe vahemikena. Tesla andmete konfidentsiaalsuse kaitsmiseks pidi komisjon esitama vahemikena ka akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajatega seotud Hiina eksportivate tootjate impordi vastavad andmed, sest vastasel korral oleks olnud võimalik arvutada Tesla andmed tuletamise teel. Kui vajalikud andmed tehakse avalikult kättesaadavaks, siis esitab komisjon täpsed andmed lõplikus määruses.

Allikas: EEA ja S&P Global Mobility

(1133) Eelnevast tabelist nähtub, et Hiinast pärit koguimpordi hulgas akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajate impordi turuosa aastatel 2020–2021 küll kasvas, kuid püsis alates 2021. aastast ja uurimisperioodil suhteliselt stabiilne, olles uurimisperioodil [4,7–5,7] % ja seega väiksem kui kogu muu Hiina impordi turuosa, mis kasvas 1,9 %-lt 2020. aastal 7,3 %-le uurimisperioodil.

(1134) Samuti tegi komisjon kindlaks Hiina impordi kvartalipõhised andmed uurimisperioodi jooksul, mis on esitatud alljärgnevas tabelis.

Tabel 12b.

Hiina impordi turuosa jaotus

	Uurimisperiood			
	Oktoober–detsember 2022	Jaanuar–märts 2023	Aprill–juuni 2023	Juuli–september 2023
Akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajatega seotud Hiina eksportivate tootjate impordi turuosa	[4,2–5,8] %	[4,3–5,9] %	[3,8–5,3] %	[5,6–6,8] %
Tesla	[10,6–12,2] %	[12,8–14,4] %	[8,9–10,4] %	[6,6–7,8] %
Kogu muu Hiina impordi turuosa	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Allikas: S&P Global Mobility

(1135) Eelnevast tabelist nähtub, et kvartalipõhiselt kasvas kogu muu Hiina impordi turuosa uurimisperioodi jooksul neljast kvartalist kolmes, 6,8 %-lt esimeses kvartalis 8,8 %-le neljandas kvartalis, ning ületas akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajate impordi turuosa, mis oli uurimisperioodil [5,6–6,8] %.

(1136) Vastupidiselt Hiina eksportivate tootjate teadete suurele arvule, nagu on selgitatud põhjendustes 1126 ja 1127, ei teatanud akutoitega elektrisõidukite tootmisele üleminevate liidu sisepõlemismootoriga sõidukite algseadmete valmistajad olulistest plaanidest Hiinast akutoitega elektrisõidukeid importida. Enamikul neist on üks akutoitega elektrisõiduki mudel või kaubamärk, mida imporditakse Hiinast oluliselt väiksemates kogustes kui see, mida tootetakse liidus. Näiteks teatas BMW, et tema akutoitega elektrisõiduki mudelit iX3, mida asjaomasel perioodil

Hiinast imporditi, alates 2025. aastast sealt enam ei impordita ([477]). BMW kontsern kavatseb Hiinast importida kaubamärki MINI Cooper, ([478]) Mercedes-Benzi kontsern kaubamärki Smart, Volkswageni kontsern kaubamärki Cupra ja Renault' kontsern mudelit Dacia Spring. Selle impordi turuosa on olnud alates 2021. aastast suhteliselt stabiilne ja eelduste kohaselt see lühikeses perspektiivis ega lähitulevikus oluliselt ei kasva.

(1137) Samuti ei eeldata ka Tesla Hiinast pärit impordi olulist kasvu, sest Tesla vaba tootmisvõimsus on väga väike, kui seda üldse on. Avalikult kättesaadava teabe põhjal kavatseb Tesla suurendada oma tootmisvõimsust Hiinas. Tundub aga, et Tesla ei ole veel saanud vajalikku regulatiivset heakskiitu ja ei ole selge, millal ta selle saab ([479]).

(1138) Seega nähtub eespool kirjeldatust, et tõenäoliselt kasvab lähitulevikus peamiselt Hiina kaubamärkide turuosa. Seepärast lükati see väide tagasi.

5.4. Kolmandate riikide turgude piisav vabalt kasutatav tootmisvõimsus ja kasutussuutlikkus

(1139) Hiina valitsus ei esitanud Hiinas tegutsevate akutoitega elektrisõidukite tootjate loetelu. Seepärast pidi komisjon sellega seoses kasutama avalikult kättesaadavat teavet. Selle põhjal oli Hiinas 2023. aastal Bloombergi andmetel ligikaudu sada Hiina elektrisõidukite tootjat, mis on vähem kui ligikaudu 500 tootjat 2019. aastal ([480]).

(a) *Tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus Hiinas*

(1140) Nagu on selgitatud põhjenduses 49, andis endast uurimise käigus teada 21 Hiina eksportivate tootjate kontserni, esitades vastuse valikuuringule. Nende vastuste põhjal kasvas asjaomasel perioodil kõnealuste Hiina eksportivate tootjate tootmisvõimsus ja vaba tootmisvõimsus, nagu on näidatud tabelis 13. Uurimisperioodil jõudis nende vaba tootmisvõimsus ligi 2,3 miljoni akutoitega elektrisõidukini, mis on 1,5 korda suurem kui liidu akutoitega elektrisõidukite tegelik tarbimine samal ajavahemikul, s.o 1 519 082 tükki, nagu on näidatud tabelis 1.

Tabel 13.

Koostööd teinud Hiina eksportivate tootjate tootmine ja tootmisvõimsus

Ühikud	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Tootmine	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeks	*100*	*320*	*650*	*792*
Tootmisvõimsus	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeks	*100*	*145*	*227*	*288*
Vaba tootmisvõimsus	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeks	*100*	*92*	*100*	*137*
Tootmisvõimsuse rakendusaste	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeks	*100*	*221*	*286*	*275*

Allikas: Hiina eksportivate tootjate vastused valikuuringule

([477]) https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/.
([478]) https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/.
([479]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter.
([480]) https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019.

(1141) Koostööd teinud eksportivate tootjate teabel põhinevad tootmise, tootmisvõimsuse ja vaba tootmisvõimsuse andmed ei ole aga terviklikud. Hiina autotootjate liidu (China Association of Automobile Manufacturers – CAAM) avaldatud teabest nähtub, et akutoitega elektrisõidukite kogutoodang Hiinas oli 5,8 miljonit, nagu on märgitud põhjenduses 1144. Eeldades, et nende Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjate, kes endast uurimise käigus teada ei andnud, tootmisvõimsuse rakendusaste oli sama kui nendel Hiina eksportivatel tootjatel, kes endast teada andsid, oli akutoitega elektrisõidukite kogu tootmisvõimsus Hiinas seega 9,18 miljonit ühikut ja vaba tootmisvõimsus 3,34 miljonit akutoitega elektrisõidukit, mis on 2,2 korda rohkem kui akutoitega elektrisõidukite tarbimine liidus uurimisperioodil.

(1142) Kuna autotootja saab samadel tootmisliinidel toota nii sisepõlemismootoriga sõidukeid kui ka akutoitega elektrisõidukeid, siis võttis komisjon peale selle arvesse ka kogu sõiduautode tootmisvõimsust Hiinas, tuginedes avalikult kättesaadavale teabele. Väljaandes China Daily avaldatud artiklis on mainitud, et Hiina sõiduautotootjate liidu andmetel oli uue energiaallikaga sõidukite ja sisepõlemismootoriga sõiduautode tootmisvõimsus Hiinas 2021. aastal 40,89 miljonit ühikut ([481]). Peale selle mainis uudisteagentuur Reuters ühes artiklis, et Hiina sõiduautotootjate liidu andmetel oli sõiduautode (uue energiaallikaga sõidukid ja sisepõlemismootoriga autod) tootmisvõimsus 2022. aasta lõpus kokku 43 miljonit ja tootmisvõimsuse rakendusaste tehastes oli 54,5 % ([482]). Seega oli sõiduautode vaba tootmisvõimsus Hiinas 23,4 miljonit ühikut. Seda vaba tootmisvõimsust saab kasutada liidu turule suunatud akutoitega elektrisõidukite tootmiseks.

(1143) Lisaks on teatatud, et Hiina valitsus on teadlik liigsest sõiduautode tootmise võimsusest ja võtnud kasutusele rangema lubade andmise korra seoses regulatiivse heakskiiduga, mis mõjutab Hiinas elektrisõidukite uut tootmist rajavaid äriühinguid ([483]). Sellest hoolimata rajavad Hiinas tehaseid uued akutoitega elektrisõidukite tootjad, näiteks Hiina aruka tarbeelektroonika tootja Xiaomi ([484]).

(b) *Tootmine Hiinas*

(1144) CAAMi andmetel ([485]) on akutoitega elektrisõidukite tootmine Hiinas oluliselt kasvanud. Nagu on näidatud tabelis 14, toodeti Hiinas uurimisperioodil 5 836 000 akutoitega elektrisõidukit, mis on 489 % rohkem kui 2020. aastal, mil toodeti 991 000 akutoitega elektrisõidukit.

Tabel 14.

Akutoitega elektrisõidukite kogutoodang Hiinas

Ühikud	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Akutoitega elektrisõidukite toodang Hiinas	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indeks	*100*	*279*	*518*	*589*

Allikas: *CAAM*

(c) *Nõudlus Hiinas*

(1145) 2023. aastal müüdi Hiinas sõiduautosid kokku 26,06 miljonit ühikut ([486]). Prognooside kohaselt kasvab sõiduautode müük 2024. aastal 2023. aastaga võrreldes 3,1 %, 26,8 miljoni ühikuni ([487]).

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html.
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/.
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3.
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html.
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html.
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html.
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.

(1146) 2023. aastal oli uue energiaallikaga sõiduautode (akutoitega elektrisõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) kogumüük Hiinas 9,49 miljonit ([488]). 2023. aastaga võrreldes kasvab uue energiaallikaga sõidukite müük 2024. aastal eelduste kohaselt 20 %, ([489]) jõudes seega 11,4 miljoni ühikuni.

(1147) Nagu on selgitatud alljärgnevas tabelis, müüdi (registreeriti) uurimisperioodil üle 5 miljoni akutoitega elektrisõiduki. Peale selle müüdi ja registreeriti CAAMi andmetel ligikaudu 87 % toodetud akutoitega elektrisõidukitest Hiinas.

Tabel 15.

Kogunõudlus Hiinas

Ühikud	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Akutoitega elektrisõidukite registreerimised Hiinas	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeks	*100*	*294*	*467*	*547*

Allikas: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles ja InsideEVs, „China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023" (Hiina pistikühendusega autode müük saavutas 2023. aastal uue rekordi – kaheksa miljonit)* ([490])

(1148) Hiina akutoitega elektrisõidukite turu 20 % kasv 2024. aastal tähendab 6,1 miljonit akutoitega elektrisõidukit; võrdlusena on tootmisvõimsus üle 9 miljoni akutoitega elektrisõiduki. Seepärast järeldas komisjon esialgu, et Hiina omamaine turg ei suuda oma suurt vaba tootmisvõimsust ise vastu võtta.

(d) *Hiinast pärit eksport ja muude eksporditurgude olemasolu*

(1149) Hiina ametiasutuste esitatud ametliku tollistatistika põhjal eksportis Hiina uurimisperioodil 1 471 136 akutoitega elektrisõidukit (mis tähendab 659 % kasvu võrreldes 2020. aastaga), millest 486 550 akutoitega elektrisõidukit eksporditi liitu (mis tähendab 1 343 % kasvu võrreldes 2020. aastaga).

Tabel 16.

Hiina akutoitega elektrisõidukite eksport

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Hiina eksport kokku	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeks	*100*	*258*	*487*	*759*
Hiina eksport liitu	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeks	*100*	*509*	*974*	*1 443*
Liitu suunatud Hiina ekspordi protsent kogueksportidest	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Allikas: *GTA*

(1150) Eelnevast tabelist nähtub, et liidu turg on Hiina eksportivate tootjate jaoks peamine ekspordisihtkoht, kuhu suunatakse 33,1 % Hiina akutoitega elektrisõidukite kogueksportidest. Muud sihtkohad on Ühendkuningriik (10 % Hiina kogueksportidest), Tai (9 % Hiina kogueksportidest), Filipiinid (7 % Hiina kogueksportidest) ja Austraalia (6 % Hiina kogueksportidest).

([488]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html.

([489]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing.

([490]) https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037%25%20market%20share.

(1151) Liitu eksporditud akutoitega elektrisõidukite osakaal Hiina koguekspordis kasvas 17,4 %-lt 2020. aastal 33,1 %-le uurimisperioodil. Kuigi Hiina akutoitega elektrisõidukite kogueksport suurenes asjaomasel perioodil üle kuue korra, kasvas liitu suunatud eksport palju kiiremini, see tähendab samal ajavahemikul üle kümne korra.

(1152) Peale selle on Ameerika Ühendriikide ja liidu turud Hiina järel suurimad sõiduautode turud, nagu on kirjeldatud põhjenduses 1120 ja tabelis 11, kuid Ameerika Ühendriikide turg on kaitstud Hiina akutoitega elektrisõidukite impordi eest suurte imporditollimaksudega, nagu on selgitatud põhjenduses 1121. Nagu on näidatud tabelis 11, on teised turud, nagu Ühendkuningriik, Jaapan ja Korea, liidu turuga võrreldes suhteliselt väikesed ja seepärast on kõnealuste kolmandate riikide turgude kasutussuutlikkus piiratud. Samuti kehtivad muude kolmandate riikide turgudel, nagu Ameerika Ühendriikides ja Türgis Hiina akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kaubandustõkked, nagu on selgitatud põhjenduses 1121.

(e) *Järeldus*

(1153) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon, et akutoitega elektrisõidukite märkimisväärset olemasolevat liigset tootmisvõimsust suunatakse järgmistel kuudel ja aastatel jätkuvalt liidu turule. Praegune liigne tootmisvõimsus ja kolmandate riikide turgude või Hiina omamaise turu ebapiisav kasutussuutlikkus osutavad sellele, et liitu suunatud subsideeritud Hiina ekspordi märkimisväärne kasv tõenäoliselt jätkub.

5.5. **Subsideeritud impordi hinnatase**

(1154) Hiinast uurimisperioodi jooksul liidu turule saabunud akutoitega elektrisõidukeid imporditi liidu tootmisharu küsitud hindadest oluliselt madalamate hindadega. Nagu on selgitatud põhjenduses 1029, tegi komisjon samal kaubandustasandil tooteliikide kaupa tehtud analüüsi põhjal kindlaks, et uurimisperioodil oli kaalutud keskmine hinna allalöömise marginaal 12,7 %. Lisaks oli valimisse kaasatud Hiina eksportivate tootjate müügihind liidu tootmisharu kaalutud keskmistest tootmiskuludest 30 % madalam, nagu on selgitatud põhjenduses 1033.

(1155) Arvestades liidu turu väga läbipaistvat ja hinnatundlikku laadi, hõlvab subsideeritud import oma hinnataseme ja kasvava mahu juures liidu turgu tõenäoliselt veelgi ja avaldab liidu tootjatele ka edaspidi märkimisväärset hinnasurvet ajal, mil liidu tootmisharu on turu sisepõlemismootoriga sõidukite tootmiselt akutoitega elektrisõidukite toomisele ülemineku tõttu eriti haavatav.

(1156) Ühtlasi tuvastas komisjon hindade allasurumise. Liidu tootmisharu müük toimus asjaomasel perioodil tõepoolest tootmiskuludest madalama hinnaga. Hiina RVst pärit madala hinnaga subsideeritud impordi põhjustatud märkimisväärse hinnasurve tõttu ei saanud liidu tootmisharu tõsta oma müügihindu, et jõuda kasumisse, mille tulemusel kandis ta kahjumit.

5.6. **Laovarude seis**

(1157) Hiina eksportivate tootjate laovarude seisu on üksikasjalikult kirjeldatud põhjenduses 1017, kust nähtub, et uurimisperioodi lõpus olid Hiina eksportivatel tootjatel liidus märkimisväärsed akutoitega elektrisõidukite varud (4,3 % liidu turu tarbimisest (registreerimistest) uurimisperioodil ehk ligikaudu 19 % pärast Hiinast importimist tehtud registreerimistest). Sellised kergesti kättesaadavate akutoitega elektrisõidukite suured kogused on ilmselgelt ette nähtud peamiselt liidu turul müümiseks.

(1158) Peale selle on ajakirjanduses teatatud Hiinast imporditud akutoitega elektrisõidukite ummistustest liidu sadamates, tingituna logistilistest probleemidest edasisel transportimisel ([491]). Samuti teatati 2024. aasta mais SAICi, BYD, Nio, XPengi, Lynk & Co, Omoda ja Hongqi toodetud Hiina akutoitega elektrisõidukite märkimisväärsetest varudest (130 000 akutoitega elektrisõidukit) Belgia sadamates ([492]).

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. ja Li, G., „European ports turned into “car parks” as vehicle imports pile up“ (Euroopa sadamad muutuvad sõidukite impordi kuhjudes parklateks), Financial Times, 9. aprill 2024, https://on.ft.com/43OrRc7.

([492]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers.

(1159) Selliste varude kättesaadavus rõhutab liidu tootjatele tekitatava kahju ohu peatset laadi.

5.7. **Asjaolude muutumise prognoositavus ja peatne toimumine**

(1160) Alusmääruse artikli 8 lõikes 8 on sätestatud, et „[m]uudatus asjaoludes, mis tekitaksid olukorra, mille puhul subsiidium põhjustaks kahju, peab olema selgelt prognoositav ja peatselt toimuv“.

(1161) Kõiki eespool mainitud tegureid on uurimisperioodi ulatuses analüüsitud ja kontrollitud.

(1162) Asjaomasel perioodil kasvas Hiina impordi maht eksponentsiaalselt, asjaomase perioodi algusega võrreldes üle viie korra. Kõnealune import avaldas suurt hinnasurvet, nagu nähtub kindlakstehtud hinna allalöömisest ja hindade allasurumisest. Jõudsalt kasvava tarbimise tingimustes kaotas liidu tootmisharu kogu asjaomasel perioodil Hiinast pärit subsideeritud impordile pidevalt turuosa, mis saavutas uurimisperioodil kõige madalama taseme. Selle tulemusel tekkis eeskätt uurimisperioodil takistusi sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele üleminekul. Uurimisperioodil halvenesid kasumlikkus, investeeringutasuvus ja rahavoog.

(1163) Selle suundumuse jätkudes ei suuda liidu tootmisharu suurendada oma akutoitega elektrisõidukite tootmist, mis on vajalik sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele üleminekuks liidu turul, ning ta hakkab koheselt kandma olulist kahju. Peale selle, nagu on selgitatud põhjendustes 1126 ja 1127, on Hiina vaba tootmisvõimsus akutoitega elektrisõidukite tootmiseks liidu tarbimisest vähemalt 2,2 korda suurem ning seda ei suuda vastu võtta ei Hiina omamaine nõudlus, nagu on selgitatud põhjenduses 1148, ega Hiina teised suured eksporditurud, arvestades nende suurust ja neil kehtivaid suuri tõkkeid turule sisenemisel, nagu on selgitatud põhjendustes 1120 ja 1121. Lisaks osutavad tõendid sellele, et Hiina eksportivad tootjad kavatsevad oma kohalolekut peamistes ELi riikides lähitulevikus veelgi suurendada, muu hulgas tuua turule uusi mudeleid. Samuti toetab Hiina valitsuse poliitika ekspordi peatset täiendavat kasvu.

(1164) Eespool kirjeldatud faktidest ja asjaoludest ilmneb, et subsideeritud import kasvab veelgi ja on väga tõenäoline, et liidu tootmisharu hakkab selle tulemusel peatselt kahju kandma.

5.8. **Huvitatud isikute väited**

(1165) Äriühing 24 väitis, et eelduste kohaselt toovad mitu liidu tootjat järgmistel aastatel turule taskukohasemad akutoitega elektrisõidukite mudelid ja seetõttu avaldab liidu tootjate jõulisem osalemine madalama hinnaga segmentides negatiivset survet Hiina tootjate turuosa võimalikule suurenemisele. Lisaks väitis äriühing 24, et liidu tootjaid aitab selles protsessis nende senine konkurentsieelis, mille tootmisharu on üles ehitanud mitme kümnendi jooksul, mil ta on liidu ja ülemaailmsel sõiduautoturul edukalt konkureerinud. Samuti väitis äriühing 24, et sõiduautode tootmisharule avaldavad suurt mõju sellised tegurid nagu kaubamärk, lojaalsus ja edasimüügi väärtus, ning et need tegurid on liidu turule sisenevate Hiina äriühingute jaoks olnud pikka aega suured tõkked ja on seda ka tulevikus. Äriühing 24 väitis ka, et erinevalt Hiina eksportivatest tootjatest on liidu tootmisharul liidu turul tugev positsioon seoses edasimüüjate võrgustike ja müügijärgsete teenustega, mis hõlbustavad müüki liidu turul.

(1166) Kui liidu tootmisharu kavatseb tuua liidu turule rohkem eri hindadega akutoitega elektrisõidukite mudeleid, siis Hiina eksportivad tootjad eelduste kohaselt kohanevad nende uute akutoitega elektrisõidukite mudelitega ja pakuvad sarnaseid sõidukeid veelgi madalamate hindadega, sarnaselt uurimisperioodil esinenud olukorrale, nagu on selgitatud põhjenduses 1029. Nagu on selgitatud põhjenduses 1037, oli liidu tootmisharul seni konkurentsieelis sisepõlemismootoriga sõidukite turul. Varem ei ole Hiina sisepõlemismootoriga sõidukite tootjad liidu turul edukad olnud, sest liidu tootjate valmistatud sisepõlemismootoriga sõidukid olid tehnoloogiliselt arenenumad ja vastasid kõrgematele standarditele kui Hiina sisepõlemismootoriga sõidukid, eriti ohutuse poolest. Akutoitega elektrisõidukite tootmisharu olukord on aga teistsugune, sest liidu tootjad on akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia väljatöötamisel alles varajases etapis, samal ajal kui Hiinas algas selle tehnoloogia arendamine mitu aastat tagasi ja see on vahepealt jõudsalt arenenud. Mis puudutab klientide lojaalsust ja kaubamärki, siis nagu on selgitatud põhjenduses 1037, on Tesla kiire kasv selge näide sellest, et sisepõlemismootoritele üles ehitatud kaubamärgi väärtus või selle puudumine on akutoitega elektrisõidukite turul edu ja hinnakujundusvõimu saavutamise seisukohast väheoluline. Võttes arvesse ELi eesmärki asendada

sisepõlemismootoriga sõidukid 2035. aastaks akutoitega elektrisõidukitega, nagu on selgitatud põhjenduses 1222, on eelkõige väga tõenäoline, et keskmise ja madalama segmendi tarbijad lähevad üle madalama hinnaga Hiina akutoitega elektrisõidukitele. Mis puudutab edasimüüjaid, siis on hiinlastel pooleli edasimüüjate võrgustike ülesehitamine, samuti kasutavad nad veebimüüki, mis Tesla puhul on juba osutunud edukaks strateegiaks. Seepärast lükati see väide tagasi.

5.9. **Järeldus**

(1167) Kõikide eespool loetletud faktide ja asjaolude analüüsi põhjal järeldas komisjon, et liidu tootmisharul on oht kanda olulist kahju, mis on selgelt prognoositav ja toimub peatselt.

(1168) Liidu tootmisharu praegust olukorda, kus müük, mis on vajalik turu ülemineku jaoks nõutavate suurte investeeringute katmiseks, ei ole võimalik, halvendab tõenäoliselt veelgi Hiina RVst pärit akutoitega elektrisõidukite subsideeritud import, mis on pidevalt märkimisväärses tempos kasvanud ning hindu alla löönud ja alla surunud, samuti asjaolu, et Hiina valitsus on konkreetselt orienteeritud liidu turule, sest liidu turg on ainus suur avatud turg maailmas. Olulise kahju kõnealune peatne toimumine ohustab veelgi enam liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite tootmise ja müügi kasvu kooskõlas liidu turu üleminekuga sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele.

(1169) Peale selle on muud asjaolud, mille tulemusel liidu tootmisharule kahju tekitatakse, selgelt muutunud. Nagu on näidatud põhjendustes 1157 ja 1158, on Hiina eksportivatel tootjatel liidus suures koguses kergesti kättesaadavaid akutoitega elektrisõidukite varusid, mis on ilmselgelt mõeldud müügiks liidu turul. Nagu on selgitatud põhjendustes 1126 ja 1127, teatas suur arv Hiina eksportivaid tootjaid, et nad kavatsevad tuua liidu turule mitu uut akutoitega elektrisõidukite mudelit ning laiendada oma kohalolekut liidu turul, sisenedes lähitulevikus enamate ELi liikmesriikide turgudele. Need teated osutavad selgelt Hiina eksportivate tootjate huvile liidu turu vastu. Kui tasakaalustusmeetmeid vastu ei võeta, siis on väga tõenäoline, et kõnealused asjaolud tekitavad liidu tootmisharule täiendavat kahju. Nende olulist kahju tekitavate faktide peatset toimumist on lisaks kogu asjaomasel perioodil pidevalt vähenenud turuosale selgelt näha ka vastupidisest suundumusest kasumlikkuses, mis hakkas liidu tootmisharu puhul asjaomase perioodi lõpus halvenema. Kõik need asjaolud toetavad esialgset järeldust, et esineb kahju oht alusmääruse artikli 8 lõike 8 alusel.

6. **PÕHJUSLIK SEOS**

6.1. **Subsideeritud impordi mõju**

(1170) Nagu on näidatud tabelites 2a ja 2b, võitsid Hiina akutoitega elektrisõidukite import ja pärast importi toimunud akutoitega elektrisõidukite registreerimised liidus asjaomasel perioodil suure turuosa. Selle ajavahemiku jooksul kasvas impordi turuosa 3,9 %-lt 2020. aastal 25,0 %-le uurimisperioodil ja Hiina osakaal registreerimistes kasvas 3,5 %-lt 22,8 %-le.

(1171) Põhjendustes 1023–1032 näitas komisjon, et uurimisperioodil lõi Hiina import liidu tootmisharu hindu alla vähemalt 12,7 %. Samuti tegi komisjon kindlaks, et Hiina import surus asjaomasel perioodil liidu tootmisharu hindu alla.

(1172) Hiina akutoitega elektrisõidukite subsideeritud impordi märkimisväärse kasvu tõttu liidu tootmisharu hindadest madalamate hindade juures kaotas liidu tootmisharu uurimisperioodil turuosa ega suutnud isegi müüa tooteid hindadega, mis võimaldaksid tal vähemalt oma kulud katta. Seetõttu järeldas komisjon, et subsideeritud import avaldab liidu tootmisharu olukorrale negatiivset mõju.

(1173) Peale selle ilmneb mitmest tegurist, et Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjate tõttu on liidu tootmisharul üha suurem oht kahju kanda, nagu on kirjeldatud punktis 5. Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatel on liidus suured akutoitega elektrisõidukite varud, mis on valmis liidu turul müümiseks. Lisaks on Hiinas märkimisväärne ja kasvav vaba tootmisvõimsus, mida saab kasutada eksportimiseks. Nagu on näidatud põhjenduses 1121, kehtestasid Ameerika Ühendriigid, kes on Hiina ainus teine suur eksporditurg, meetmed, millega impordi kasvu selgelt takistatakse. Seega on liidust saanud kõige atraktiivsem sihtkoht Hiina ekspordile.

(1174) Samuti on selge, et liitu suunatud ekspordi kasv lähitulevikus jätkub ja suureneb veelgi, nagu on selgitatud põhjendustes 1111–1138. See liitu suunatud ekspordi peatne kasv kahjustab täiendavalt liidu tootmisharu suutlikkust tõsta oma müügi taset, säilitada oma turuosa ja kaitsta oma investeeringuid, võimaldades saada investeeringutelt õiglast tulu.

(1175) Seepärast leidis komisjon esialgu, et Hiina akutoitega elektrisõidukite subsideeritud import tekitab olulise kahju ohu liidu tootmisharule.

6.2. **Muud teadaolevad tegurid**

(1176) Kooskõlas alusmääruse artikli 8 lõikega 6 kontrollis komisjon ka seda, kas muud teadaolevad tegurid suudavad eraldi või üheskoos nõrgendada subsideeritud impordi ja esialgu tuvastatud kahju ohu vahel kindlaks tehtud põhjuslikku seost määral, mil see seos ei ole enam tõeline ega oluline.

6.2.1. *Import kolmandatest riikidest*

(1177) Lisaks Hiinast pärit impordile oli uurimisperioodil üle 1 % turuosa Lõuna-Koreast, Ühendkuningriigist, Mehhikost, Jaapanist ja Ameerika Ühendriikidest pärit impordil. Nendest kolmandatest riikidest pärit impordi kogused ja turuosad ning keskmised impordihinnad muutusid asjaomasel perioodil järgmiselt.

Tabel 17.

Import kolmandatest riikidest

Riik		2020	2021	2022	Uurimisperiood
Lõuna-Korea	Kogus (tk)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeks	*100*	*126*	*111*	*160*
	Turuosa	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeks	*100*	*78*	*53*	*53*
	Keskmine hind (eurot/tk)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeks	*100*	*108*	*117*	*128*
Ühendkuningriik	Kogus (tk)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeks	*100*	*197*	*244*	*395*
	Turuosa	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeks	*100*	*121*	*117*	*132*
	Keskmine hind (eurot/tk)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeks	*100*	*97*	*97*	*96*

Riik		2020	2021	2022	Uurimisperiood
Mehhiko	Kogus (tk)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeks	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Turuosa	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeks	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Keskmine hind (eurot/tk)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeks	*100*	*91*	*92*	*100*
Jaapan	Kogus (tk)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeks	*100*	*81*	*188*	*483*
	Turuosa	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeks	*100*	*49*	*90*	*161*
	Keskmine hind (eurot/tk)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeks	*100*	*119*	*157*	*156*
Ameerika Ühendriigid	Kogus (tk)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeks	*100*	*50*	*7*	*35*
	Turuosa	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeks	*100*	*31*	*4*	*12*
	Keskmine hind (eurot/tk)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeks	*100*	*93*	*219*	*192*
Muud riigid	Kogus (tk)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeks	*100*	*157*	*272*	*184*
	Turuosa	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeks	*100*	*96*	*130*	*61*
	Keskmine hind (eurot/tk)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeks	*100*	*68*	*87*	*131*
Kõik muud riigid kokku, v.a Hiina RV	Kogus (tk)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeks	*100*	*119*	*102*	*166*
	Turuosa	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeks	*100*	*73*	*49*	*55*
	Keskmine hind (eurot/tk)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeks	*100*	*105*	*114*	*123*

Allikas: liikmesriikide tolliandmed

(1178) Lõuna-Koreast pärit import kasvas asjaomasel perioodil ligikaudu 56 000-lt ligikaudu 90 000ni, kuid selle turuosa vähenes 10,2 %-lt 2020. aastal 5,5 %-le uurimisperioodil. Lisaks tõusid keskmised impordihinnad, mis olid Hiina impordihinnast keskmiselt kõrgemad.

(1179) Ühendkuningriigist pärit import kasvas asjaomasel perioodil ligikaudu 20 000-lt ligikaudu 77 000-le. Kuigi kõnealuse impordi keskmine hind asjaomasel ajavahemikul veidi langes, püsis selle turuosa suhteliselt stabiilsena ega ületanud asjaomasel perioodil 5 %. Ühendkuningriigist pärit impordi keskmine hind oli 2020. ja 2022. aastal Hiina impordihinnast küll veidi madalam (vastavalt 3,0 % ja 0,1 %), ent 2021. aastal ja uurimisperioodil oli see Hiina impordihinnast kõrgem (vastavalt 7,8 % ja 4,0 %).

(1180) Nii Mehhikost, Jaapanist kui ka Ameerika Ühendriikidest pärit impordi turuosa oli uurimisperioodil alla 2 %. Lisaks olid keskmised impordihinnad üldiselt kogu asjaomasel perioodil Hiina impordi keskmisest hinnast kõrgemad, välja arvatud Jaapani impordi puhul 2020. ja 2021. aastal.

(1181) Kõikidest muudest riikidest pärit import oli tähtsusetu.

(1182) Eespool esitatud analüüsi põhjal järeldas komisjon esialgu, et import muudest kolmandatest riikidest ei nõrgendanud uurimisperioodil põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja liidu tootmisharule kahju tekitamise ohu vahel.

6.2.2. *Liidu tootmisharu eksporditegevus*

(1183) Liidu tootmisharu eksporditegevus muutus järgmiselt.

Tabel 18.

Liidu tootmisharu eksporditegevus

	2020	2021	2022	Uurimisperiood
Ekspordimaht (tk)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeks	*100*	*153*	*239*	*333*
Ekspordihind	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeks	*100*	*95*	*113*	*112*

Allikas: Eurostat (CN-kood 8703 80 10)

(1184) Liidu tootmisharu akutoitega elektrisõidukite ekspordi tase tõusis asjaomasel perioodil 233 %. See kasvumäär oli suurem kui liidu tootmisharu müügi puhul liidu turul, nagu on näidatud tabelis 5.

(1185) Nagu on näidatud tabelis 7, ületas liidu tootmisharu keskmine ekspordihind tootmiskulusid.

(1186) Seetõttu järeldati esialgu, et liidu tootmisharu eksporditegevus ei nõrgendanud põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja kindlakstehtud kahju ohu vahel.

6.2.3. *Nõudlusega seotud tegurid*

(1187) Peamised tegurid, mis mõjutavad nõudlust akutoitega elektrisõidukite järele, on muu hulgas laadimisaeg, laadimistaristu kättesaadavus, sellega seotud ebakindlus sõiduulatuse suhtes ja põhjenduses 1223 mainitud sõidukite CO_2 heidet käsitlev määrus.

(1188) Akutoitega elektrisõidukite müük ja nende laadimisvõimsus on omavahel positiivselt seotud ning laadimisvõimsus on üks äärmiselt tähtis element, mis toetab akutoitega elektrisõidukite müügi kasvu liidu turul.

(1189) Äriühing 24 väitis, et piisava avaliku laadimistaristu puudumine on endiselt üks põhiline tegur, mis takistab tarbijatel liidus rohkem akutoitega elektrisõidukeid kasutusele võtta ja piirab oluliselt tarbijate nõudlust, avaldades liidu tootmisharule kahjulikku mõju. Samuti väitis äriühing 24, et eelduste kohaselt kasvab liidu akutoitega elektrisõidukite turg tulevastel aastatel märkimisväärselt.

(1190) Komisjon märkis, et äriühing 24 esitas vasturääkivaid argumente, väites ühelt poolt, et esines sellised tegureid nagu laadimistaristu, mis oluliselt piiravad liidus nõudlust akutoitega elektrisõidukite järele, ning teiselt poolt, et nõudlus suureneb kiiresti ja eelduste kohaselt kasvab liidu akutoitega elektrisõidukite turg märkimisväärselt. Komisjon nõustus, et liidus kehtestatud kaugele ulatuvaid eesmärke ja ELi asjaomaseid määrusi arvesse võttes võib eeldada, et liidu akutoitega elektrisõidukite turg kasvab järgmistel aastatel kiiresti. Heitevabade jõuseadmetega seotud muu väljakujunenud tehnoloogia puudumist arvestades võib eeldada, et 2035. aastaks jõuab akutoitega elektrisõidukite turg samale tasemele, kus praegu on kogu sõiduautode turg.

(1191) Peale selle märkis komisjon, et kõikide laadimisega seotud kitsaskohtade kõrvaldamine edeneb kiiresti, olgu siis tegemist laadimisega kodus, eraomandis laadimisalal (näiteks äriühingus või parklas) või avaliku laadimispunkti kaudu. Liidus kasvab jõudsalt üldsusele juurdepääsetava ja eraomandis oleva laadimistaristu hulk, analüüsituna nii ülesseatud võimsuse kui ka laadimispunktide seisukohast. 2022. aasta lõpus oli liidus 475 000 avalikku laadimispunkti, mille ülesseatud võimsus oli 5,1 kW iga akutoitega elektrisõiduki kohta. Eraomandis laadimistaristu ülesseatud võimsus liidus oli 8,0 kW iga akutoitega elektrisõiduki kohta. 2030. aastaks kasvab laadimistaristu koguhulk liidus 35 miljoni laadimispunktini ([493]).

(1192) Samuti on EL vastu võtnud alternatiivkütuste taristut käsitleva määruse, ([494]) mille kohaselt tuleb kõikidele riiklikele maanteedele ja kiirteedele liidus paigaldada 2025. aastaks avalikud laadijad vastavalt sel ajal asjaomast teed kasutavate elektriautode arvule. Selle määruse kohaselt peaks ELi peamistel kiirteedel olema iga 60 kilomeetri tagant laadimispunktid, millest igaüks pakub i) 31. detsembriks 2025 väljundvõimsust vähemalt 400 kW ja koosneb vähemalt ühest laadimispunktist, mille individuaalne väljundvõimsus on vähemalt 150 kW, ja ii) 31. detsembriks 2027 väljundvõimsust vähemalt 600 kW ja koosneb vähemalt kahest laadimispunktist, mille individuaalsed väljundvõimsused on vähemalt 150 kW. Määruses on kehtestatud ka riiklikud sõidukipargipõhised kohustuslikud eesmärgid, näiteks nõue tagada, et üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade kaudu pakutav kogu väljundvõimsus iga akutoitega elektrilise kergsõiduki kohta on vähemalt 1 kW.

(1193) Asjaomasel perioodil kasvas nõudlus akutoitega elektrisõidukite järele liidu turul kiiresti. Tabelis 1 on näidatud, et nii näiline kui ka tegelik tarbimine kasvasid sellel ajavahemikul üle 180 %. Akutehnoloogia arengu tulemusel suureneb sõiduulatus eelduste kohaselt veelgi ja laadimisaeg lüheneb ning avaliku ja eraomandis laadimistaristu kättesaadavus paraneb ka edaspidi, kõrvaldades nende asjaoludega seotud võimalikud nõudluse piirangud järkjärgult. Võttes arvesse ELi määrustega kehtestatud kohustuslikke heitkoguste vähendamise eesmärke liidu turul toimuva uue müügi puhul (ja suuri trahve nõuete mittetäitmise korral), nagu on selgitatud põhjendustes 1222 ja 1223, prognoositakse seega, et nõudlus kasvab ka edaspidi.

(1194) Praeguse sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele ülemineku raames on äärmiselt tähtis, et liidu tootmisharu suudaks hoida alles oma mastaabisäästu, säilitades piisavad müügimahud ja turuosad. See võimaldab liidu tootmisharul katta oma kulud ja teenida piisavat kasumit vajalike investeeringute tegemiseks. See on veelgi olulisem praeguses etapis, kus liidu akutoitega elektrisõidukite turg alles areneb ega ole veel välja kujunenud.

(1195) Tabelites 2a ja 2b on aga näidatud, et liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu turuosa väheneb kiirusega, mis ei ole jätkusuutlik. Lisaks osutab punktis 5 esitatud hinnang, et kõnealune turuosa vähenemine jätkub kuni 2026. aasta lõpuni. Seega võisid nõudlust piiravad tegurid küll varem mõju avaldada, kuid nagu on näidatud punktis 6.1, tekitab liidu tootmisharule lähitulevikus seoses liidu turu akutoitega elektrisõidukitele üleminekuga suurimat ohtu just hiljuti toimunud ja peatselt toimuv turu hõlvamine Hiina subsideeritud impordi poolt.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([494]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1).

(1196) Eespool kirjeldatut arvesse võttes leidis komisjon esialgu, et võimalikud nõudluse piirangud, eeskätt seoses laadimistaristu kättesaadavusega, ei nõrgenda põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja esialgselt kindlakstehtud kahju ohu vahel. Seepärast lükati see väide tagasi.

6.2.4. *Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu konkurentsivõime*

(1197) Kaubanduskoda väitis, et kuna liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad tarnivad akusid ja muid komponente kolmandatest riikidest, siis mõjutab see nende üldist konkurentsivõimet. Kaubanduskoda ja äriühing 24 väitsid, et kuna liidu tootjad ei ole vertikaalselt integreeritud ja sõltuvad akude puhul kolmandates riikides asuvatest allikatest, siis on akude kulud ja muud tootmiskulud suuremad. Peale selle märkisid kaubanduskoda ja äriühing 24, et vertikaalse integratsiooni puudumisest tulenevat kahjulikku mõju süvendavad muud tegurid, mis ei ole seotud Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite impordiga, näiteks i) COVID-19 pandeemiast ja Venemaa Ukraina-vastasest sõjast tingitud häired tarneahelas, ii) kasvanud toorainekulud, iii) kriitilise tähtsusega komponentide, nagu pooljuhtide nappus ja iv) kõrged energiahinnad. Samuti väitis äriühing 24, et liidu tootmisharu ei olnud õigeaegselt investeerinud elektriakude tarneahelasse ning oli keskendunud sisepõlemismootoriga autodele, mille puhul tal oli konkurentsieelis, ja hakkas akutoitega elektrisõidukite turule investeerima alles hiljuti.

(1198) Komisjon märkis, et vertikaalse integratsiooni eelised on põhiliselt seotud BYD, mitte kõikide Hiina eksportivate tootjatega. Liidu tootmisharu koosneb nendest äriühingutest, kes ostavad akusid maailmaturult, ja sellistest äriühingutest, kes investeerivad akude tootmisse. Tegelikult suurendab liidu tootmisharu pidevalt oma akude tootmise võimsust.

(1199) Peale selle on Hiina eksportivatel tootjatel küll kujunenud välja eelised akude ja nende tootmiseks kasutatavate peamiste toorainete tarnimisel, kuid need eelised on suuresti saadud subsideerimise teel, nagu on näidatud punktis 3.7.2. Seepärast ei nõrgenda väidetavad konkurentsieelised põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja kahju ohu vahel.

(1200) Tarneahela häired ning muud tegurid, mille tulemusel tooraine- ja energiahinnad tõusid, olid ülemaailmsed probleemid, mis ei mõjutanud üksnes liidu tootmisharu, ja üldkokkuvõttes ei esinenud seega ebasoodsat konkurentsiolukorda konkreetselt liidu tootmisharu puhul. Peale selle olid need probleemid peamiselt seotud asjaomase perioodiga ning kaubanduskoda ja äriühing 24 ei väitnud ega põhjendanud, mil määral võiksid need tegurid mõjutada liidu tootmisharu olukorda tulevastel aastatel.

(1201) Võttes arvesse eelmistes põhjendustes esitatud komisjoni järeldusi, lükati need väited seepärast tagasi.

6.2.5. *Sisepõlemismootoriga autode ja akutoitega elektrisõidukite vaheline konkurents*

(1202) Äriühing 24 ja kaubanduskoda väitsid, et põhjusliku tegurina tuleks uurida sisepõlemismootoriga sõidukite ja akutoitega elektrisõidukite vahelist konkurentsi. Ei kaubanduskoda ega äriühing 24 selgitanud ega täpsustanud seda väidet aga täiendavalt.

(1203) Nagu on selgitatud põhjenduses 1223, tagatakse liidu heitkoguseid käsitlevates õigusaktides kehtestatud eesmärkidega, et liidu tootmisharu läheb kiiresti üle akutoitega elektrisõidukitele. Kuigi sisepõlemismootoriga sõidukid ja akutoitega elektrisõidukid praegu liidu turul konkureerivad, vähenevad seepärast järk-järgult sisepõlemismootoriga sõidukite tootmine ja müük paralleelselt akutoitega elektrisõidukite tootmise ja müügi kasvuga kooskõlas ELi heitkoguste vähendamise eesmärkidega. Seega väheneb järk-järgult ka sisepõlemismootoriga sõidukite ja akutoitega elektrisõidukite vaheline konkurents viimase müügi kasuks.

(1204) Eespool kirjeldatut arvesse võttes leidis komisjon esialgu, et sisepõlemismootoriga sõidukite müügiga konkureerimise mõju ei nõrgenda põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja esialgselt kindlakstehtud kahju ohu vahel. Seepärast lükati see väide tagasi.

6.2.6. *Mastaabisäästu puudumine ja idufirmad*

(1205) Kaubanduskoda väitis, et liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate mastaabisäästu puudumine tõi tõenäoliselt kaasa suuremad kulud. Lisaks väideti, et mõni liidu tootja, näiteks e.Go järgib mikrotehaste põhimõtet ega suuda seetõttu saavutada mastaabisäästu, nagu gigatehased ja suured tootmisrajatised. Peale selle väitis kaubanduskoda, et teatavad liidu tootjad, näiteks Fisker ja e.Go on akutoitega elektrisõidukite tootmist alles hiljuti alustanud ning seega peaks komisjon võtma oma analüüsis arvesse ka asjaolu, et teatavad liidu tootjad on idufirmad.

(1206) Komisjon järgis metoodikat, mille kohaselt põhjuslike tegurite kaalumisel võeti arvesse nende mõju kogu liidu tootmisharule. Üksnes asjaolu, et on tegureid, mis mõjutavad väikest osa liidu tootmisharust, ei peetud liidu tootmisharu kui terviku suhtes representatiivseks ja seepärast järeldati esialgu, et see ei nõrgendanud põhjuslikku seost subsideeritud impordi ja esialgselt kindlakstehtud kahju ohu vahel. Mis puudutab liidu tootmisharu laiemalt, siis leidis komisjon, et just Hiinast pärit import ohustab liidu tootmisharu väljavaateid saavutada vajalik mastaap ja hakata lähitulevikus kasumit teenima. Kõnealune subsideeritud import takistab liidu tootmisharul täita vajalikke müügieesmärke, et suurendada vastavalt sellele tootmist ja saavutada mastaabisääst. Seepärast lükati see väide tagasi.

6.2.7. *Tarneprobleemid*

(1207) Samuti väitis äriühing 24, et liidu tootmisharu ei suutnud rahuldada kiiresti kasvavat nõudlust, mis oli seotud rohepöördega.

(1208) Vastupidiselt äriühingu 24 väitele ilmnes uurimise käigus, et liidu tootmisharul on piisav võimsus akutoitega elektrisõidukite tootmiseks ja liidu turul nõudluse rahuldamiseks. Nagu on selgitatud põhjenduses 1060, oli tootmisvõimsuse rakendamine uurimisperioodil alla 40 %, seega järeldati esialgu, et liidu tootmisharul on piisav tootmisvõimsus akutoitega elektrisõidukite nõudluse tulevase kasvu rahuldamiseks ja lisaks saab eraldada sisepõlemismootoritega sõidukite tootmise arvelt rohkem tootmisvõimsust akutoitega elektrisõidukitele. Seepärast lükati see väide tagasi.

6.2.8. *ELi biokütuste poliitika*

(1209) Kaubanduskoda väitis, et EL on varem eelistanud biodiisli tootmist akutoitega elektrisõidukite tootmisele, mille tulemusel ei ole akutoitega elektrisõidukite tootmist prioriteetseks peetud.

(1210) Selle väite näol on tegemist väga ebamäärase argumendiga, mille puhul ei ole esitatud mingeid üksikasju kõnealuse väite olulisuse selgitamiseks. Tuletatakse meelde, et nagu on selgitatud põhjenduses 1223, kehtestas komisjon kõikidele uutele sõiduautodele ja väikeste tarbesõidukite parkidele kaubamärkide ja rühmade lõikes konkreetsed heitkoguste vähendamise eesmärgid aastaks 2020 ja järgnevateks aastateks. Seepärast ei nõustunud komisjon sellega, et ta ei pidanud akutoitega elektrisõidukite tootmist prioriteetseks.

(1211) Peale selle järeldas komisjon eespool punktis 5, et Hiinast pärit subsideeritud import kujutab liidu tootmisharule peatse olulise kahju ohtu. Kaubanduskoda ei põhjendanud, kuidas võiks ELi biokütuste poliitika liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate olukorda tulevastel aastatel kahjulikult mõjutada. Seepärast lükati see väide tagasi.

6.2.9. *Liidu tootmisharu import Hiinast*

(1212) Kaubanduskoda väitis, et liidu tootmisharu import Hiinast võib olla tegur, mis tekitab kahju ohu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule.

(1213) Komisjon esitas liidu tootmisharusse kuuluvate äriühingute Hiinast pärit impordi kohta märkusi põhjenduses 998. Ei olnud selge, millistele liidu tootmisharusse kuuluvatele äriühingutele kaubanduskoda oma hinnangus viitas või kuidas kõnealune import lähitulevikus kahju ohu tekitaks. Põhjendustes 1130–1138 on selgelt täpsustatud Hiinast üldiselt pärineva impordi ning selliste Hiina omanikele kuuluvate kontsernide nagu BYD, Geely ja SAIC impordi koguste ja hinna eeldatavaid muutusi. Nagu on selgitatud tabelis 12a, suurenes Hiina kaubamärkide impordi turuosa 1,9 %-lt 2020. aastal 7,3 %-le uurimisperioodil. Järeldati, et tulevastel aastatel tekitavad kahju ohtu peamiselt Hiina omanikele kuuluvad kontsernid.

(1214) Võttes arvesse eespool esitatud hinnangut ja asjaolu, et kõnealuse väite asjakohasus on ebaselge, leiti, et see väide ei ole põhjendatud ja seega lükati see tagasi.

6.3. **Järeldus**

(1215) Komisjon tegi kindlaks, et Hiina RVst pärit kasvava subsideeritud impordi ja olulise kahju ohu vahel on seos.

(1216) Komisjon selgitas välja kõigi teadaolevalt liidu tootmisharule mõju avaldanud muude tegurite mõju ja eraldas selle Hiina RVst pärit subsideeritud impordi kahjulikust mõjust.

(1217) Komisjon leidis, et teised kindlakstehtud tegurid, nagu import kolmandatest riikidest, liidu tootmisharu eksporditegevus, nõudlusega seotud tegurid, liidu tootmisharu konkurentsivõime, sisepõlemismootoriga autode ja akutoitega elektrisõidukite vaheline konkurents, mastaabisäästu puudumine ja idufirmad, tarneprobleemid, ELi biokütuste poliitika ja liidu tootmisharu import Hiinast ei nõrgendanud ei eraldi ega koos põhjuslikku seost. Hiina eksportivad tootjad said asjaomasel perioodil kasu teatavatest eelistest, nagu akude ja toorainete tarnekindlus. Komisjon ei teinud aga järeldust, et sel perioodil oleks kantud olulist kahju. Ühegi muu teguri puhul ei tõendatud veenvalt, kuidas need tegurid kujutaksid liidu tootmisharule peatset ohtu või et need nõrgendaksid Hiina subsideeritud impordi põhjustatud selget ohtu tulevastel aastatel.

(1218) Seepärast järeldas komisjon esialgu, et kui meetmeid ei võeta, tekitab Hiina RVst pärit kasvav subsideeritud import liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule olulise kahju ohu.

7. **LIIDU HUVID**

(1219) Kooskõlas alusmääruse artikliga 31 uuris komisjon, kas ta saab teha selge järelduse, et hoolimata kahjustava subsideerimise kindlakstegemisest ei ole tasakaalustatavate subsiidiumide kogusummale vastavate tasakaalustusmeetmete võtmine käesoleval juhul liidu huvides. Liidu huvi kindlakstegemisel analüüsis komisjon kõigi asjaomaste huvitatud isikute, sealhulgas liidu tootmisharu, importijate, kasutajate, tarnijate ja tarbijate huve.

(1220) Liidu huvide kohta esitasid märkusi Hiina valitsus, kaubanduskoda, Euroopa autotööstuse tarnijate liit (CLEPA), Saksamaa autotööstuse liit (VDA), Euroopa Teraseühendus (Eurofer), äriühing 31 ja äriühing 29.

7.1. **Liidu tootmisharu huvid**

(1221) Autotööstusel on liidu majanduses oluline roll, andes otseselt ja kaudselt tööd 12,9 miljonile inimesele, mis on 7 % kogu ELi tööhõivest. Neist ligikaudu 24 % ehk 3,1 miljonit on töökohad tootmissektoris ([495]). Autotööstus toetab Euroopa majandusliku väärtuse loomist, konkurentsialast sõltumatust ja ühiskondlikku heaolu.

(1222) Komisjon määratles Euroopa rohelises kokkuleppes ([496]) eesmärgi saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus. See eesmärk esitati õigusaktina 2021. aastal määruse (EL) 2021/1119 (Euroopa kliimamäärus) ([497]) avaldamisega. Panust kõnealuste heitkoguste vähendamise eesmärkide täitmisse eeldatakse kõikidelt majandussektoritelt, sealhulgas maanteetranspordi sektorilt, kus heitkogused on alates 1990. aastast kasvanud. Seega on akutoitega elektrisõidukid liidu kliimaeesmärkide saavutamisel oluline toode.

([495]) https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf.
([496]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_et.
([497]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

(1223) Samuti kehtestas EL kõikidele uutele sõiduautodele ja väikeste tarbesõidukite parkidele tootjate lõikes konkreetsed heitkoguste vähendamise eesmärgid aastaks 2020 ja järgnevateks aastateks määruses (EL) 2019/631, mida hiljem muudeti määrusega (EL) 2023/851 ([498]). See määrus on oluline osa Euroopa kliimakaitsepoliitikast. Määruses on sätestatud, et alates 2021. aastast ei tohi liidus registreeritud uute sõiduautode keskmine heitkogus kogu ELi sõidukipargi lõikes ületada 95g CO_2/km. Alates 2025. aastast on need eesmärgid rangemad: uute liidus registreeritud sõiduautoparkide puhul tuleb vähendada CO_2 heidet alates 2025. aastast 15 % ja alates 2030. aastast 55 %. 2035. aastast alates kehtib sõiduauto- ja väikeste tarbesõidukite parkide suhtes CO_2 heite 100 % vähendamise eesmärk. Kui asjaomast tervet sõidukiparki käsitlevat eesmärki ei täideta, siis kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu, mis on 95 eurot uue registreeritud sõiduki iga ülemäärase CO_2 grammi eest.

(1224) Need eesmärgid suudetakse täita eeskätt juhul, kui sõidukipargis kasvab elektrisõidukite osakaal. Eesmärgiks seatud CO_2 vähendamine liidus on aga suur probleem kogu transpordisektori jaoks, sest elektrifitseerimine on palju ulatuslikum kui üksnes üleminek soojuspõhistelt jõuseadmetelt elektrilistele jõuseadmetele ja hõlmab elektrisõidukite kogu väärtusahelat. See on keeruline üleminek, milles osaleb kogu autotööstuse ahel, alates kaevandamisest ja kemikaalidest kuni elektriliste jõuseadmete ja akupakkide tootmiseni, energiani ning akujäätmete kogumise ja ringlussevõtuni. Sellest järeldub, et autotööstuses käib põhjaliku ümberkujunemise protsess.

(1225) Peale selle on elektriakudel strateegiline tähtsus akutoitega elektrisõidukite arendamisel. Elektriakude tootmise asukoht on akutoitega elektrisõidukite tootjate jaoks väga oluline. Kui elektrielementide transport ja saatmine on suhteliselt lihtsad, siis pärast moodulitesse ja seejärel akupakkidesse paigaldamist on need toimingud oluliselt keerulisemad ja kulukamad. Seega on akutoitega elektrisõidukite tootjatele kasulik, kui nad asuvad protsessi selles etapis akutarnijate lähedal või toodavad akusid ise. Lähedus ja tihe kontakt akutarnijatega on tähtis ka seetõttu, et akud ei ole valmistooted, vaid neid ehitatakse sõidukitootjate kirjelduste põhjal. Näiteks sõltub akutoitega elektrisõiduki jaoks vajaliku aku liik sõiduki suurusest ja funktsioonidest ning aku liik omakorda mõjutab protsessi alguses kasutatavate toorainete valikut (mis samuti võib olla kasulik vertikaalselt integreeritud turuosaliste jaoks). Kuigi asjaomasel perioodil sõltusid liidu akutoitega elektrisõidukite tootjad akude impordist, mis peamiselt pärines Hiinast, siis on autotootjad võtnud kohustuse teha suuri investeeringuid oma akude tootmise võimsusse, mis enamiku puhul neist rajatakse koostöös spetsialiseerunud turuosalistega. Nende investeeringute summa on mitu miljardit eurot ja need tehakse 2030. aastaks ([499]).

(1226) Elektrifitseerimisele üleminekul kujutaks kasumlikkuse ja turuosa Hiinast pärit subsideeritud impordile kaotamine liidu autotootjatele suurt riski, sest see tähendaks, et nad ei suuda teha vajalikke investeeringuid uutesse akutehnoloogiatesse, mis suurendaksid sõiduulatust, vähendaksid laadimisaega ja kulusid ning parandaksid ohutust, ega kõnealust üleminekut seega edukalt läbi viia. Teiselt poolt suutsid Hiina äriühingud saavutada tänu Hiina valitsuse antud suurtele subsiidiumidele mastaabisäästu ja ekspordivad akutoitega elektrisõidukeid liitu ebaõiglase hinnaga, võttes turuosa üle liidu tootmisharult, kes kannab märkimisväärset kahjumit ega suuda sellest tulenevalt teha vajalikke investeeringuid. Kui Hiina subsideeritud import põhjustab liidu tootmisharule pöördumatut kahju, siis ei suudeta elektrifitseerimiseesmärki täita ja Euroopa Liidu kliimaeesmärke ei pruugita saavutada.

(1227) Tasakaalustusmeetmete kehtestamine võimaldaks liidu tootmisharul turul ausalt konkureerida ning toota ja müüa liidu turul piisavalt akutoitega elektrisõidukeid, et tal oleks võimalik tulevikus kasumit teenida. Nagu on selgitatud põhjenduses 1078, on liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kapitalimahukas tootmisharu ja vajab seega aega mastaabisäästu saavutamiseks, et katta oma püsikulud ja teenida kasumit. Seetõttu kaitseks meetmete kehtestamine liidu tootmisharu intensiivse ja ebaõiglase hinnasurve eest, mida Hiina import vastasel juhul avaldaks.

([498]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. aprilli 2023. aasta määrus (EL) 2023/851, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2 heite norme kooskõlas liidu suurendatud kliimaeesmärkidega (ELT L 110, 25.4.2023, lk 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1228) Kui tasakaalustusmeetmeid ei kehtestata, satuksid selle ebaõiglase kaubanduse tõttu ohtu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu võetud kohustused seoses elektrifitseerimisse tehtavate investeeringutega ja töökohad autotööstuses, mida on mainitud põhjenduses 1221. Liidu tootmisharu ei suudaks käia kaasas sisepõlemismootoriga autodelt akutoitega elektrisõidukitele üleminekuga liidu turul, sest Hiina subsideeritud impordi hinnad löövad liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate hindu alla. Samuti on liidul oht kaotada üks oma kõige olulisemaid tootmissektoreid ning liidul piirkonnana tekiks Hiina ja Ameerika Ühendriikidega võrreldes mahajäämus tehnoloogias ja innovatsioonis ning ta ei pruugiks saavutada oma kliimaeesmärke.

(1229) VDA täheldas, et Hiina äriühingute äritegevus Hiinas ja välisriikides toetab mastaabisäästu saavutamist ja aitab teenida üle maailma kasumit sellistes valdkondades nagu tootmine, logistika ning teadus- ja arendustegevus. VDA sõnade kohaselt toetab selline mõju praeguses üldises maailmakorras ja ärimudelis ka Euroopa autotööstuse arengut.

(1230) Äriühing 24 väitis, et kuigi varem tekitas muret asjaolu, et alates 1980. aastatest sisenesid liidu turule ja kasvatasid seal turuosa Jaapani ja Korea autotootjad, siis kannustas Jaapani ja Korea toodete turuletoomine liidu tootjaid tegema jõupingutusi kohanemiseks, uuendamiseks ja suurema tõhususe saavutamiseks. Peale selle seadsid Jaapani ja Korea tootjad tootmise sisse liidus, said osaks liidu tootmisharust ning toetasid seega otseselt selle arengut ja edenemist. Samuti väitis äriühing 24, et sama võib eeldada ka Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjate puhul.

(1231) Komisjon ei nõustunud selle väitega, sest Korea ja Jaapani autotootjate viimastel aastatel aset leidnud esiletõusu ja Hiina praeguste algseadmete valmistajate esiletõusu vahel on põhimõttelisi erinevusi. Eelkõige konkureerisid Korea ja Jaapani algseadmete valmistajad sisepõlemismootoriga autode turul liidu algseadmete valmistajatega, kellel olid olemas tarneahelad ja pikaajalised kogemused. Seevastu on üks oluline tegur Hiina ja liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate vahelises konkurentsis Hiina domineerimine elektriakude tootmises. Liidu tootjad ehitavad praegu üles klastreid liidu turule suunatud akude tootmiseks, millega seotud investeeringud ja kulud on märkimisväärsed, ning seega on nende olukord väga erinev sellest, mis esines Jaapanist ja Koreast pärit autode impordi kasvamise ajal. Peale selle oli Korea ja Jaapani tootjatel varem juurdepääs liidu turule peamiselt edasimüüjate kohaloleku kaudu, mis oli kulukas ja mille ülesehitamiseks kulus aega. Praegu on Hiina eksportivatel tootjatel aga lihtsam võtta ilma vahendajatest edasimüüjateta ühendust otse tarbijaga, võimaldades osta autosid veebis ja otsemüügimudelite kaudu, mille kasutamine on tõusuteel. Samuti pidid liidu tootjad varem konkureerima vaid väikese arvu Korea ja Jaapani tootjatega, samal ajal kui uurimisperioodil tegutses liidu turul üle 14 Hiina akutoitega elektrisõidukite tootja, nagu on selgitatud põhjenduses 1125. Seepärast lükati see väide tagasi.

(1232) Hiina valitsus väitis, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine ei ole liidu huvides, sest liidu akutoitega elektrisõidukite tootjatel ei ole piisavat tootmisvõimsust sellise hulga akutoitega elektrisõidukite tootmiseks, mis rahuldaks kogu akutoitega elektrisõidukite nõudluse liidus.

(1233) Nagu on selgitatud põhjenduses 1060, ilmnes uurimise käigus, et liidu tootmisharul on piisav tootmisvõimsus akutoitega elektrisõidukite tootmiseks ja liidu nõudluse rahuldamiseks. Seepärast lükati see väide tagasi.

(1234) Komisjon leidis, et subsideeritud impordi eksponentsiaalne kasv seaks ohtu ülemineku sisepõlemismootoriga sõidukite tootmiselt akutoitega elektrisõidukite tootmisele, tekitades liidu tootmisharule seega olulise kahju ohu. Kui liidu tootmisharu puutub kokku liidu tootmisharu müügihindu alla lööva ebaõiglase hinnaga Hiina impordi massilise suurenemisega ja selle kiiresti kasvava turuosaga, siis on sellel liidu tootmisharu olukorrale märkimisväärne kahjulik mõju nii müügimahu ja turuosa vähenemise kui ka kiiresti väheneva kasumlikkuse näol, mille tagajärjel tekib märgatav kahjum ja jäetakse seega tegemata ka investeeringud. See toob paratamatult kaasa tootmiskohtade sulgemise liidus ja ulatusliku töökohtade kaotuse. Seepärast tegi komisjon esialgse järelduse, et meetmete kehtestamine oleks liidu tootmisharu huvides.

7.2. **Sõltumatute importijate huvid**

(1235) Nagu on osutatud põhjenduses 47, ei teinud uurimises koostööd ükski sõltumatu importija. Seepärast järeldas komisjon esialgu, et võttes arvesse sõltumatute importijate koostööst keeldumist, ei avaldaks tasakaalustusmeetmete kehtestamine sõltumatutele importijatele ebaproportsionaalset mõju.

7.3. **Kasutajate huvid**

(1236) Uuritavat toodet kasutavad mitut liiki kasutajad, täpsemalt autoliisinguettevõtted, autorendiettevõtted, ühisautodega tegelevad ettevõtted, taksoettevõtted ja lõppkasutajad.

(1237) Endast andsid teada ja esitasid vastuse kasutajate küsimustikule seitse kasutajat, kes kuuluvad kahte kontserni, nimelt äriühing 32 ja kuus Leasyse kontserni kuuluvat äriühingut. Need äriühingud kasutasid uuritavat toodet oma klientidele liisimiseks.

(1238) Äriühingu 32 vastus küsimustikule ei olnud terviklik. Komisjon saatis talle puudusi käsitleva kirja, milles palus esitada lisateavet. Äriühing puudusi käsitlevale kirjale ei vastanud, väites, et see on liiga koormav. Seepärast ei kontrollinud komisjon äriühingu 32 vastust küsimustikule. Küsimustiku täidetud osas väitis aga äriühing 32, et kui leiab tõestust, et Hiina subsiidiumide tõttu on akutoitega elektrisõidukite hinnad liidus kunstlikult madalad, siis võib see kahjustada kogu Euroopa tarneahelat. Ta leidis, et kui Hiinas toodetud sõidukite valitsuse toetusest tulenev ebaõiglane hinnakujundus kahjustab liidu akutoitega elektrisõidukite tarnijate elujõulisust, siis oleksid Euroopa tootmise kaitseks võetavad vastumeetmed õiglased ja vajalikud tarnekindluse tagamiseks.

(1239) Leasyse kontserni kuuluvad äriühingud esitasid küsimustikule terviklikud vastused ja nagu on selgitatud põhjenduses 80, kontrollis komisjon kahe äriühingu vastuseid, kes ostsid akutoitega elektrisõidukeid ka Hiinast.

(1240) Komisjon leidis, et koostööd teinud kasutajad ostsid üheskoos alla 0,1 % Hiinast pärit impordist ja muudest riikidest pärit impordist kokku ning 1 % liidu tootmisharu kogumüügist (registreerimiste põhjal). Uurimisperioodil ostsid nad alla 5 % uuritavast tootest Hiinast, üle 95 % liidu tootjatelt ja ülejäänu muudest riikidest.

(1241) Kahe kontrollitud kasutaja käive ja kulud seoses Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukitega moodustas alla 2 % nende kogukäibest ja kogukuludest uurimisperioodil. Kontrollitud kasutajate kasumimarginaalid jäid uurimisperioodil vahemikku ühekohalisest arvust väikeste kahekohaliste arvudeni.

(1242) Komisjon leidis, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine avaldaks mõningast mõju teatavatele Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukitega seotud kuluartiklitele, nimelt amortisatsioonile, intressikuludele ja kindlustusele. Arvestades aga nende kuluartiklite piiratud osa kontrollitud kasutajate kogukuludes (alla 2 %) ja Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite väga väikest osakaalu kogu nende sõidukipargis leiti, et tasakaalustava tollimaksu mõju nende kogukuludele oleks ebaoluline. Analüüsist, mille komisjon kahe kontrollitud kasutaja poolt uurimisperioodi kohta esitatud andmete põhjal läbi viis, nähtus, et tasakaalustusmeetmete kehtestamisest tingitud võimalik kulude suurenemine vähendaks nende kasumimarginaali vaid vähesel määral ja mõlemad äriühingud oleksid endiselt kasumlikud. Seda vähest mõju kasumlikkusele leevendaks veelgi kasutajate võimalus kanda vähemalt osa kulude kasvust üle klientidele või hakata kasutama muid tarneallikaid. Ka kaks kontrollitud kasutajat leidsid, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine ei avaldaks nende finantstulemustele olulist mõju.

(1243) Seepärast tegi komisjon toimikus sisalduva teabe põhjal ja huvitatud isikute seisukohti arvesse võttes esialgse järelduse, et meetmete kehtestamine kasutajaid ebaproportsionaalselt ei mõjutaks.

7.4. **Tarnijate huvid**

(1244) VDA ja CLEPA täheldasid, et Hiina turg kui suurim autoturg maailmas on autotööstuse tarnijate ja tootjate jaoks konkureerimise ja innovatsioonisuutlikkuse tugevdamise seisukohast äärmiselt tähtis. Nende väitel võiksid kõik meetmed, mille tulemusel võib halveneda liidu autotööstuse tarnijate ja tootjate pääs Hiina turule, pikas perspektiivis kahjustada asjaomaste tootmisharude innovatsioonisuutlikkust ja konkurentsivõimet.

(1245) Nagu on selgitatud põhjenduses 1253, on uurimise eesmärk taastada võrdsed võimalused liidu turul. Uurimises ei käsitleta liidu äriühingute pääsu Hiina turule ja uurimine iseenesest ei saa tuua kaasa liidu tarnijate ja tootjate ebasoodsamatel tingimustel turulepääsu Hiinas. Seepärast lükati see väide tagasi. Kui VDA ja CLEPA viitasid selle väitega võimalusele, et Hiina võtab vastumeetmeid, piirates liidu äriühingute pääsu tema turule, siis seda küsimust on igal juhul käsitletud allpool punktis 7.6.

(1246) Eurofer toetas uurimist. Ta juhtis tähelepanu asjaolule, et autotööstus on oluline terast tarbiv sektor ja seega on liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate edasine hea olukord äärmiselt oluline ka liidu terasesektori jaoks. Eurofer väitis, et Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite kahjustav subsideeritud import avaldaks liidu terasetööstusele kahjulikku mõju. Euroferi sõnade kohaselt on heas olukorras liidu autotööstuse püsimajäämiseks strateegiline huvi, et säiliks liidu terasetööstus ja miljonid seotud töökohad. Eurofer väitis, et komisjon peaks kiirelt võtma meetmeid liidu autotööstuse jätkuvalt hea olukorra säilitamiseks ja kahju ohu realiseerumise vältimiseks.

(1247) Ka äriühing 29 avaldas uurimisele toetust, väites, et tasakaalustusmeetmed aitaksid taastada võrdsed võimalused ja ausa konkurentsi autotootjate ja muude huvitatud isikute vahel. Tema väitel prognoositi, et Hiinast pärit subsideeritud impordi tõttu väheneb liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu turuosa, mis mõjutaks kahjulikult sisendkomponente tootvate äriühingute müüki ja kasumit ning nende suutlikkust liidus investeerida.

(1248) Uurimisele avaldas toetust ka äriühing 31, lootes, et selle tulemus on autotööstuse võrdsed võimalused liidus. Äriühingu 31 väitel saaksid kahju liidu jõupingutused seoses rohepöördega ja autotööstuse vastavad investeeringud ja innovatsioon ning liidu äriühingud oleksid ebaõiglaselt vähem soodsas olukorras.

(1249) Eespool kirjeldatu põhjal järeldas komisjon esialgu, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine oleks liidu tarnijate huvides.

7.5. **Mõju tarbijatele ja kliimaeesmärkidele**

(1250) VDA väitel peab selleks, et saavutada 2035. aastaks ELi CO_2-vaba liikuvuse eesmärk, olema liidu turul piisav elektrisõidukite pakkumine. Tema arvamuse kohaselt muudaks Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite hindade tõus selle eesmärgi täitmise keerulisemaks. Nii VDA kui ka Hiina valitsus väitsid, et komisjon peaks kaaluma Hiina tähtsust kogu Euroopa tootmisharu ja autotööstuse ümberkujunemise, eeskätt süsinikuneutraalsuse suunas liikumise seisukohast. Äriühing 24 väitis, et liidu tootmisharu tootmisvõimsus, mida suuresti piirasid kitsaskohad omamaistes ja välisriikidest pärit akutarnetes, ei olnud piisav, et võimaldada ELil täita maateetranspordi sektoris oma kliimaeesmärke, ja seega sõltub EL oma eesmärkide saavutamisel akutoitega elektrisõidukite impordist, samal ajal kui Hiina on selles valdkonnas ELile jätkuvalt oluline partner. Samuti väitis äriühing 24, et tasakaalustav tollimaks ohustaks väikese ja keskmise sissetulekuga liidu tarbijate jaoks taskukohaste akutoitega elektrisõidukite tarneid, mis lõppkokkuvõttes kahjustaks ELi meetmeid kliimamuutustest tuleneva eksistentsiaalse ohu kõrvaldamiseks.

(1251) Käesoleva uurimise eesmärk on tagada, et liidu ja Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjad konkureerivad võrdsetel tingimustel ning see võimaldab vältida kahju liidu tootjatele, mida subsideeritud import ähvardab tekitada. Tasakaalustav tollimaks seega üksnes heastab moonutava subsideerimise, kuid kaubandus jätkub ka edaspidi. Võimalikku hinnatõusu liidu tarbijate jaoks tuleb võrrelda madala hinnaga impordi hävitava mõjuga liidu tootmisharule, kes pakub pärast turu täielikku üleminekut sisepõlemismootoriga sõidukitelt akutoitega elektrisõidukitele ELis miljoneid töökohti. Liidu autotööstuse kadumisel oleks liidu turule tohutu kahjulik mõju, millel oleks

ülekanduv mõju tarnivale tööstusele ja mille tagajärjel võiks liidus kaduda miljoneid töökohti. Uurimisest ilmnes, et piiratud hinnatõus, see tähendab hinnatõus, mis üksnes kajastab uurimise käigus kindlakstehtud ebaõiglast subsideerimist, ei tõsta iseenesest tarbijate jaoks ebaproportsionaalselt hindu, isegi kui see lõpptarbijale üle kantakse. Eelduste kohaselt katavad aga vähemalt osa sellest hinnatõusust importijad. Peale selle märkis komisjon, et kahepoolsed jõupingutused kliimamuutuste vastu võitlemisel ei saa tugineda madala hinnaga subsideeritud akutoitega elektrisõidukite poolsele ebaausale konkurentsile, vaid see peaks põhinema võrdsetel võimalustel, mille puhul rohepööret tõukavad tagant aus konkurents ja innovatsioon. Liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu on hädavajalik, et täita liidu eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet, milleks tuleb kindlustada liidu heiteta sõidukite tarneahel, et kõik Euroopas registreeritud uued autod oleksid 2035. aastaks heitevabad.

(1252) Kaubanduskoda esitas majandusanalüüsi, mille olid läbi viinud kaks professorit Katholieke Universiteit Leuvenist ja majanduspoliitika uuringute keskusest (CEPR). Aruandes järeldati, et Hiina akutoitega elektrisõidukite import on liidu akutoitega elektrisõidukite turu, liidu akutoitega elektrisõidukite tootjate ja tarbijate ning kogu liidu jaoks hädavajalik, sest kõnealust importi on vaja liidus konkurentsi ja innovatsiooni säilitamiseks ning keskmisele tarbijale taskukohaste akutoitega elektrisõidukite kättesaadavuse kiirendamiseks ja liidu kliimaeesmärkide täitmise tagamiseks.

(1253) Aruande autoriteetsusest ja objektiivsest väärtusest hoolimata märkis komisjon, et tasakaalustava tollimaksu eesmärk ei ole lõpetada akutoitega elektrisõidukite importi Hiinast, vaid taastada võrdsed võimalused liidu turul, mida Hiinast pärit madala hinnaga subsideeritud import moonutab. Konkurents liidu turul peab olema aus. Jõupingutused kliimamuutuste vastu võitlemisel ei saa tugineda madala hinnaga subsideeritud akutoitega elektrisõidukite poolsele ebaausale konkurentsile, vaid see peaks põhinema võrdsetel võimalustel, mille puhul rohepööret tõukavad tagant aus konkurents ja innovatsioon.

(1254) Kokkuvõttes järeldatakse seepärast esialgu, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine ei ohusta kliimaeesmärkide täitmist, vaid vastupidi, toetab nende eesmärkide saavutamist.

7.6. **Vastumeetmete kehtestamise oht**

(1255) CLEPA, VDA ja äriühing 24 väitsid, et tasakaalustava tollimaksu kehtestamine võib tuua kaasa Hiina vastumeetmed. CLEPA ja VDA väitsid, et komisjon peaks kaaluma vastumeetmete kehtestamise ohtu ja Hiina võimalike vastumeetmete mõju praegusele kaubandusele Hiinaga ja Hiinas tehtavatele investeeringutele.

(1256) Käesolev subsiidiumidevastane uurimine põhineb faktidel ja on täielikus kooskõlas kohaldatavate WTO ja ELi eeskirjadega. Selles tuginetakse tõenditele mitmesuguste tasakaalustatavate Hiina subsiidiumide olemasolu kohta, samuti liidu tootmisharule tekitatava kahju ohu kohta, mis tuleneb Hiina liigse tootmisvõimsuse tohutust kasvust ning madala hinnaga ja subsideeritud akutoitega elektrisõidukite liitu suunatud impordi kiirest kasvust, nagu käesolevas määruses on selgitatud. Uurimise eesmärk ei ole ja see ei saagi kompenseerida Hiina tootmisharu võimalikku konkurentsieelist. Pigem püütakse sellega tagada, et liit ja Hiina eksportivad tootjad konkureerivad liidu turul võrdsetel tingimustel.

(1257) Hiinal ja Hiina eksportivatel tootjatel olid ulatuslikud kaitseõigused ning võimalus osaleda uurimises ja lõpliku otsuse erapooletus kohtulikus kontrollis, ilma et nad peaksid kehtestama vastumeetmeid.

(1258) Seepärast järeldas komisjon esialgu, et väidetava vastumeetmete kehtestamise ohu näol ei ole tegemist asjaoluga, mis räägiks vastu tasakaalustusmeetmete kehtestamisele.

7.7. **Omavaheline seotus**

(1259) Hiina valitsus väitis, et kuna liidu ja Hiina akutoitega elektrisõidukite tarneahelad on omavahel seotud ja kogu väärtusahela ulatuses tihedalt integreeritud, siis kahjustaksid võimalikud meetmed nii nende stabiilsust ja järjepidevust kui ka akutoitega elektrisõidukite tootmisharu kasvu liidus, Hiinas ja kogu maailmas.

(1260) Nagu on selgitatud põhjenduses 1253, on uurimise eesmärk taastada võrdsed võimalused liidu turul. Hiina valitsus ei selgitanud lähemalt, mil määral avaldaksid tasakaalustusmeetmed mõju tarneahelatele ja kuidas võiksid sellised meetmed kahjustada stabiilsust ja järjepidevust. Seepärast lükati see väide tagasi.

7.8. **Valitsuste pakutavad stiimulid liidus**

(1261) Hiina valitsus väitis, et liit ise annab oma tootjatele subsiidiume, ja esitas selliste subsiidiumide kohta mõned näited. Seepärast väitis Hiina valitsus, et Hiina akutoitega elektrisõidukite tootjatele antud mis tahes subsiidiume ei tuleks tasakaalustada.

(1262) Komisjon märkis, et Hiina valitsus ei põhjendanud, miks mõjutaks käesolevat uurimist asjaolu, et väidetavalt annab liit oma tootjatele subsiidiume. Kooskõlas subsiidiumidevastase alusmäärusega tuleks tasakaalustav tollimaks kehtestada juhul, kui subsideeritud import riikidest, mis ei ole Euroopa Liidu liikmed, põhjustab – või käesoleva uurimise puhul ähvardab põhjustada – liidu tootjatele olulist kahju. Sellises olukorras ei ole oluline, kas liidu tootjad saavad liikmesriikidelt või ELi ametiasutustelt rahalist toetust sellise toote tootmise või müügi eest, mida käesolevas uurimises igal juhul ei käsitleta. Uurimises keskendutakse kahju ohule, mida liitu suunatud Hiina subsideeritud import tekitab. Peale selle ei põhjendanud Hiina valitsus, miks subsiidiumid oleksid vaidlustatavad või mõjutaksid kahjulikult Hiina huve, mida käesolevas uurimises igal juhul ei käsitleta. Samuti ei mõjuta asjaolu, et EL ise on liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule subsiidiume andnud, komisjoni esialgset järeldust, mille kohaselt Hiina valitsus on andnud akutoitega elektrisõidukite eksportivatele tootjatele subsiidiume, mis on WTO subsiidiumide ja tasakaalustusmeetmete lepingu ja alusmääruse kohaselt tasakaalustatavad ning põhjustavad liidu tootmisharule kahju ohu. Vastupidiselt Hiina valitsuse väitele tekitavad Hiina tasakaalustatavad subsiidiumid liidu turul ebaausa konkurentsi, mis üksnes takistab liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharu arengut. Seepärast lükati see väide tagasi.

7.9. **Subsiidiumide kaubandust moonutav mõju**

(1263) Alusmääruse artikli 31 lõike 1 kohaselt pööratakse erilist tähelepanu vajadusele kaotada kahjuliku subsideerimise kaubandust moonutav mõju ja taastada tõhus konkurents.

(1264) Uurimise käigus tehti kindlaks, et Hiina eksportivad tootjad müüvad liidu turul märkimisväärses koguses kunstlikult madalate hindadega subsideeritud akutoitega elektrisõidukeid. Selle olukorra jätkumisel säilitavad Hiina eksportivad tootjad oma ebaausa konkurentsieelise, nõrgendades veelgi liidu tootmisharu niigi haavatavat olukorda.

(1265) Selle tulemusel järeldas komisjon esialgu, et Hiina subsideeritud impordi kaubandust moonutav mõju aja jooksul suureneks ja liidu tootmisharul ei oleks jätkuvalt võrdseid võimalusi.

7.10. **Muud väited**

(1266) Äriühing 24 väitis, et tasakaalustusmeetmete kehtestamine ei ole liidu huvides, sest i) kaubanduse kaitsemeetme kasutamine ei ole sobilik tegevus süsteemsete tarneprobleemide lahendamiseks, millega liidu tootmisharu kokku puutub ja mis on tingitud ebapiisavast akude tootmise võimsusest liidus, pooljuhtide piiratud kättesaadavusest ja juurdepääsu puudumisest toorainetele – need tegurid piiravad liidu tootmisharu arengut ega ole seotud Hiinast pärit impordiga; ii) praeguses olukorras nõuavad liidu huvid maailma juhtiva tööstuspoliitika järgimist, mis põhineb liidu tootmisharu arengu toetamise seisukohalt äärmiselt olulisel turulepääsu tagamisel, samal ajal kui tasakaalustusmeetmete kehtestamine üksnes piiraks kõnealust arengut; iii) Hiina tootjad toovad oma liidu turule suunatud akutoitega elektrisõidukite tootmise lõpuks üle liitu ning iv) on oht, et tasakaalustava tollimaksu kehtestamine tekitab ahelreaktsiooni, mis lõppkokkuvõttes liidu tootmisharu kahjustab, sest kolmandate riikide valitsused reageerivad akutoitega elektrisõidukite suurematele (ümbersuunatud) voogudele, kehtestades akutoitega elektrisõidukitele oma kaubanduse kaitsemeetmed, mille puhul ei pruugita teha vahet liidu ja Hiina akutoitega elektrisõidukite impordil.

(1267) Tuletatakse meelde, et käesoleva uurimise eesmärk on üksnes taastada võrdsed võimalused liidu turul. Tasakaalustusmeetmed on põhjendatud, kui alusmääruses sätestatud tingimused tasakaalustusmeetmete kehtestamiseks on täidetud. Tasakaalustusmeetmete kehtestamine ei välista seda, et liit võib käivitada liidu tootmisharu ees seisvate eri probleemide lahendamiseks muid poliitikaalgatusi. Seega ei tähenda see väide iseenesest, et akutoitega elektrisõidukite suhtes kehtestatavad tasakaalustusmeetmed ei ole liidu huvides. Mis puudutab liidu turule pääsemist, siis ei kavatseta käesoleva uurimisega lõpetada akutoitega elektrisõidukite importi Hiinast. Peale selle ei ole see, kas Hiina eksportivad tootjad hakkavad tootma akutoitega elektrisõidukeid liidus, oluline käesoleva uurimise seisukohast, milles käsitletakse vaid Hiinast pärit subsideeritud impordi põhjustatud kahju või kahju ohtu liidu akutoitega elektrisõidukite tootmisharule. Lisaks on väide kaubanduse kaitsemeetmeid käsitleva uurimise võimaliku algatamise kohta, mille tulemusel võivad muud kolmandad riigid kehtestada Hiina akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kaubandust piiravad meetmed, puhtspekulatiivne. Viimaks rõhutas komisjon, et sellised võimalikud uurimised tuleb algatada nende enda asjaolude ja kõnealuste uurimiste algatamiseks vajalike esmapilgul usutavate tõendite põhjal. Seega ei ole äriühingu 24 väide, et sellistes uurimistes ei tehtaks vahet Hiinast pärit impordil ja liidu impordil, põhjendatud. Seepärast lükati need väited tagasi.

7.11. Järeldus liidu huvide kohta

(1268) Eespool esitatu põhjal järeldas komisjon esialgu, et ei ole kaalukaid põhjusi, mille tõttu ei oleks Hiina RVst pärit akutoitega elektrisõidukite impordi tasakaalustatavate subsiidiumide kogusummale vastavate tasakaalustusmeetmete kehtestamine liidu huvides.

8. REGISTREERIMINE

(1269) Nagu on märgitud põhjenduses 8, kehtestas komisjon akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes registreerimismäärusega omal algatusel registreerimisnõude. Seda tehes võeti arvesse tasakaalustusmeetmete võimalikku tagasiulatuvat kohaldamist alusmääruse artikli 16 lõike 4 alusel. Impordi registreerimine tuleks lõpetada. Menetluse praeguses etapis ei saa teha otsust tasakaalustusmeetmete võimaliku tagasiulatuva kohaldamise kohta.

8.1. Märkused registreerimise kohta

(1270) Pärast registreerimismääruse avaldamist esitasid registreerimise kohta märkusi äriühing 22, äriühing 24, kaubanduskoda, Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited (edaspidi „Asia Euro Taizhou“) ja Tesla. Komisjon ei pea vajalikuks neid märkusi käesolevas etapis käsitleda. Alusmääruse artikli 14 lõike 5 kohaselt on registreerimine komisjoni käsutuses olev vahend, mille alusel anda tolliasutustele korraldus võtta meetmeid impordi registreerimiseks, et selle impordi suhtes saaks edaspidi alates registreerimise kuupäevast meetmeid kohaldada. Samuti antakse komisjonile artikli 14 lõikega 5 kaalutlusõigus seoses sellise registreerimise toimumise ajaga, võimaldades komisjonil kehtestada registreerimisnõue omal algatusel. Komisjon kasutas kõnealust kaalutlusõigust registreerimismääruses.

9. AJUTISED TASAKAALUSTUSMEETMED

(1271) Järelduste põhjal, mille komisjon subsideerimise, kahju, põhjusliku seose ja liidu huvide kohta tegi, ja kooskõlas alusmääruse artikli 15 lõikega 1 tuleks Hiina Rahvavabariigist pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kehtestada ajutine tasakaalustav tollimaks.

9.1. Ajutised meetmed

(1272) Hiina Rahvavabariigist pärit akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes tuleks kehtestada ajutised tasakaalustusmeetmed kooskõlas alusmääruse artikli 12 lõikes 1 kehtestatud eeskirjadega, mille kohaselt vastab ajutine tollimaks esialgselt tuvastatud tasakaalustatavate subsiidiumide kogusummale.

(1273) Eespool kirjeldatu põhjal peaksid ajutise tasakaalustava tollimaksu määrad, väljendatuna protsendimäärana CIF-hinnast liidu piiril ilma tollimakse tasumata, olema järgmised.

Äriühing	Ajutine tasakaalustav tollimaks
BYD kontsern:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Geely kontsern:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAICi kontsern:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
— SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.	
— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	
— SAIC General Motors Co., Ltd.	
Teised koostööd tegevad äriühingud (lisa)	20,8 %
Kõik muud äriühingud	37,6 %

(1274) Käesoleva määrusega äriühingutele kehtestatavad individuaalsed tasakaalustava tollimaksu määrad määrati kindlaks käesoleva uurimise järelduste põhjal. Seega kajastasid need asjaomaste äriühingute puhul uurimise käigus tuvastatud olukorda. Nimetatud tollimaksumäärasid kohaldatakse üksnes asjaomase toote impordi suhtes, mis on pärit asjaomasest riigist ja mille on tootnud nimetatud juriidilised isikud. Imporditud asjaomase toote suhtes, mille on tootnud mis tahes muu käesoleva määruse regulatiivosas konkreetselt nimetamata äriühing, kaasa arvatud mõni konkreetselt nimetatud äriühingutega seotud üksus, tuleks kohaldada tollimaksumäära, mida kohaldatakse kõigi muude äriühingute puhul. Nende suhtes ei tohiks kohaldada ühtki individuaalset tasakaalustava tollimaksu määra.

10. **ESIALGSES ETAPIS ANTAV TEAVE**

(1275) Kooskõlas alusmääruse artikliga 29a teavitas komisjon huvitatud isikuid ajutiste tollimaksude kavandatavast kehtestamisest. See teave tehti üldsusele kättesaadavaks ka kaubanduse peadirektoraadi veebisaidil. Huvitatud isikutele anti kolm tööpäeva aega märkuste esitamiseks konkreetselt neile avaldatud arvutuste õigsuse kohta.

(1276) Kolm valimisse kaasatud eksportivate tootjate kontserni esitasid märkusi subsiidiumimarginaalide arvutamise täpsuse kohta. Kui see oli põhjendatud, korrigeeris komisjon arvutusi ja asjaomaseid subsiidiumimarginaale.

(1277) Eksportiv tootja Great Wall Motor esitas märkusi ka seoses oma nime ja temaga seotud osapoolte nimede lisamise kohta valimist välja jäänud koostööd tegevate osapoolte loetellu, mis on esitatud lisas. See on korrigeeritud.

(1278) Samuti taotlesid mitu osapoolt, kes on seotud valimisse kaasatud kontsernidega või tootjatega, kelle nime on nimetatud valimist välja jäänud koostööd tegevate osapoolte loetelus, mis on esitatud lisas, et komisjon lisaks ka nende nimed lisasse põhjusel, et nad on nende äriühingutega seotud ning et nad on alustanud akutoitega elektrisõidukite tootmist ja/või eksporti ELi. Kuna need seotud äriühingud uurimisperioodil uuritavat toodet ei tootnud ega eksportinud, lükati see taotlus tagasi.

(1279) Kõiki muid pärast eelavalikustamist saadud märkusi käsitletakse menetluse lõppetapis.

11. **LÕPPSÄTTED**

(1280) Hea halduse huvides kutsub komisjon huvitatud isikuid esitama ettenähtud tähtaja jooksul kirjalikke märkusi ja/või taotlema, et komisjon ta kaubandusmenetluses ära kuulaks.

(1281) Ajutiste tollimaksude kehtestamist käsitlevad järeldused on esialgsed ja neid võidakse uurimise lõppetapis muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Hiina Rahvavabariigist pärit ja praegu CN-koodi ex 8703 80 10 (TARICi koodi 8703 80 10 10) alla kuuluvate uute akutoitega elektrisõidukite, mis on peamiselt ette nähud kuni üheksa reisija (kaasa arvatud juht) veoks (välja arvatud määruse (EL) nr 168/2013 ([500]) kohased kategooriate L6 ja L7 sõidukid ning mootorrattad) ja millel on jõuallikaks üks või mitu elektrimootorit (olenemata liikuma pandavate rataste arvust), sealhulgas sõiduulatust pikendava sisepõlemismootoriga (abijõuseadmega) akutoitega elektrisõidukite impordi suhtes kehtestatakse ajutine tasakaalustav tollimaks.

2. Ajutise tasakaalustava tollimaksu määrad, mida kohaldatakse allpool loetletud äriühingute valmistatud ja lõikes 1 kirjeldatud toote netohinna suhtes liidu piiril enne tollimaksu tasumist, on järgmised.

Äriühing	Ajutine tasakaalustav tollimaks	TARICi lisakood
BYD kontsern: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

Äriühing	Ajutine tasakaalustav tollimaks	TARICi lisakood
— 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		
Geely kontsern: — 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	19,9 %	89BM
SAICi kontsern: — 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.	37,6 %	89BN
Teised koostööd tegevad äriühingud (lisa)	20,8 %	
Kõik muud äriühingud	37,6 %	8999

3. Lõikes 2 nimetatud äriühingute jaoks kindlaks määratud individuaalset tollimaksumäära kohaldatakse tingimusel, et liikmesriikide tolliasutustele esitatakse kehtiv faktuurarve, millel on arve väljastanud üksuse töötaja nimi ja ametikoht ning tema allkirjastatud ja kuupäevaga varustatud avaldus järgmises vormis: *„Mina, allakirjutanu, tõendan, et käesoleva arvega hõlmatud Euroopa Liitu ekspordiks müüdavad uued akutoitega elektrisõidukid koguses (kogus) on tootnud (äriühingu nimi ja aadress) (TARICi lisakood) Hiina Rahvavabariigis. Kinnitan, et sellel arvel esitatud teave on täielik ja õige.“* Kui sellist arvet ei esitata, kohaldatakse kõigi muude äriühingute suhtes kohaldatavat tollimaksu.

4. Lõikes 1 nimetatud toode lubatakse liidus vabasse ringlusse ajutise dumpinguvastase tollimaksu summa suuruse tagatise esitamise korral.

5. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 2

1. Huvitatud isikud esitavad oma kirjalikud märkused käesoleva määruse kohta komisjonile 15 kalendripäeva jooksul alates määruse jõustumise kuupäevast.

2. Huvitatud isikud, kes soovivad, et komisjon nad ära kuulaks, taotlevad seda viie kalendripäeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

3. Huvitatud isikutel, kes soovivad, et kaubandusmenetlustes ärakuulamise eest vastutav ametnik nad ära kuulaks, palutakse taotleda seda viie kalendripäeva jooksul alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast. Ärakuulamise eest vastutav ametnik vaatab väljaspool kõnealust tähtaega esitatud taotlused läbi ja võib vajaduse korral otsustada, kas need rahuldada või mitte.

Artikkel 3

1. Käesolevaga antakse tolliasutustele korraldus lõpetada komisjoni rakendusmääruse (EL) 2024/785 artikli 1 kohane impordi registreerimine.

2. Kogutud andmeid toodete kohta, mis toodi tarbimiseks liitu kuni 90 päeva jooksul enne käesoleva määruse jõustumist, säilitatakse kuni võimalike lõplike meetmete jõustumiseni või käesoleva menetluse lõpetamiseni.

Artikkel 4

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artiklit 1 kohaldatakse neli kuud.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 3. juuli 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Koostööd tegevad Hiina eksportivad tootjad, keda valimisse ei kaasatud:

Koostööd tegev eksportiv tootja	Seotud tootjad	TARICi lisakood
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Koostööd tegev eksportiv tootja	Seotud tootjad	TARICi lisakood
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	