2024/1866

4.7.2024

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2024/1866,

annettu 3 päivänä heinäkuuta 2024,

väliaikaisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnissa

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta 8 päivänä kesäkuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1037 ([1]) ja erityisesti sen 12 artiklan,

on kuullut jäsenvaltioita,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1. Vireillepano

(1) Euroopan komissio, jäljempänä 'komissio', pani 4 päivänä lokakuuta 2023 omasta aloitteestaan vireille muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista tapahtuvalta tuetulta tuonnilta suojautumisesta 8 päivänä kesäkuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/1037, jäljempänä 'perusasetus', 10 artiklan 8 kohdan nojalla tukien vastaisen tutkimuksen, joka koski Kiinan kansantasavallasta, jäljempänä 'asianomainen maa' tai 'Kiina', peräisin olevien uusien akkukäyttöisten sähköajoneuvojen, jäljempänä 'akkusähköajoneuvo', tuontia unioniin. Se julkaisi menettelyn vireillepanoa koskevan ilmoituksen ([2]), jäljempänä 'vireillepanoilmoitus', *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

(2) Komissio pani tutkimuksen vireille sillä perusteella, että Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonti on tuettua ja aiheuttaa tästä syystä vahinkoa ([3]) unionin tuotannonalalle.

(3) Analysoituaan perusteellisesti viimeaikaista markkinakehitystä ja otettuaan huomioon sähköajoneuvoalan herkkyyden ja sen strategisen merkityksen EU:n taloudelle innovoinnin, lisäarvon ja työllisyyden kannalta komissio keräsi markkinatietoja useista riippumattomista lähteistä. Nämä tiedot viittasivat siihen, että Kiinassa on tukia, jotka vaikuttavat kielteisesti akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan tilanteeseen.

(4) Helposti saatavilla olevien tietojen perusteella oli olemassa riittävä näyttö siitä, että Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonti saa etua Kiinan kansantasavallan viranomaisten, jäljempänä 'Kiinan viranomaiset', tarjoamasta tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavasta tuesta. Näiden tukien ansiosta tuettu tuonti on voinut nopeasti kasvattaa markkinaosuuttaan unionissa unionin tuotannonalan vahingoksi.

(5) Käytettävissä oleva näyttö osoitti, että alhaisin hinnoin tulevan tuetun tuonnin merkittävä kasvu on todennäköistä, mikä aiheuttaisi välittömän vahingon uhkan jo ennestään haavoittuvassa tilanteessa olevalle unionin tuotannonalalle. Tällainen äkillisesti lisääntyvä ja alhaisin hinnoin tuleva tuonti, joka saa merkittävän markkinaosuuden nopeasti kasvavilla markkinoilla, joilla tarvitaan huomattavia ja kestäviä investointeja unionin markkinoiden siirtyessä täyteen sähköistämiseen, johtaisi unionin tuotannonalalle aiheutuviin suuriin tappioihin, jotka voisivat muuttua nopeasti kestämättömäksi.

([1]) EUVL L 176, 30.6.2016, s. 55.
([2]) Ilmoitus Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien uusien henkilökuljetukseen suunniteltujen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuontia koskevan tukien vastaisen menettelyn vireillepanosta (EUVL C/2023/160, 4.10.2023).
([3]) Yleisellä termillä 'vahinko' tarkoitetaan perusasetuksen 2 artiklan d alakohdan mukaisesti merkittävää vahinkoa sekä merkittävän vahingon uhkaa taikka merkittävää viivästystä tuotannonalan perustamisessa.

(6) Koska komissiolla oli näissä erityisolosuhteissa riittävästi näyttöä tukien vastaisen tutkimuksen vireillepanon edellyttämien tukien, vahingon uhkan ja syy-yhteyden olemassaolosta, se päätti perusasetuksen 10 artiklan 8 kohdan mukaisesti menettelyn vireillepanosta ilman unionin tuotannonalan tekemää tai sen puolesta tehtyä kirjallista valitusta.

(7) Ennen tukien vastaisen tutkimuksen vireillepanoa komissio ilmoitti perusasetuksen 10 artiklan 7 kohdan mukaisesti Kiinan viranomaisille, että se oli päättänyt panna omasta aloitteestaan vireille Kiinasta peräisin olevien uusien akkusähköajoneuvojen tuontia koskevan menettelyn ja kutsui Kiinan viranomaiset neuvotteluihin. Kiinan viranomaiset hyväksyivät neuvottelutarjouksen, ja tapaaminen järjestettiin 2 päivänä lokakuuta 2023. Neuvotteluissa Kiinan viranomaisten toimittamat huomautukset otettiin asianmukaisesti huomioon. Molempia osapuolia tyydyttävään ratkaisuun ei kuitenkaan päästy.

1.2. **Tuonnin kirjaaminen**

(8) Komissio asetti omasta aloitteestaan Kiinasta peräisin olevien henkilökuljetukseen tarkoitettujen uusien akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnin kirjaamisvelvoitteen alaiseksi 5 päivänä maaliskuuta 2024 annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2024/785 ([4]), jäljempänä 'kirjaamista koskeva asetus', 7 päivästä maaliskuuta 2024 alkaen.

1.3. **Tutkimusajanjakso ja tarkastelujakso**

(9) Tukia ja vahinkoa koskeva tutkimus kattoi 1 päivän lokakuuta 2022 ja 30 päivän syyskuuta 2023 välisen ajanjakson, jäljempänä 'tutkimusajanjakso'. Vahinkoa koskevaan arvioon vaikuttavien kehityssuuntausten tarkastelu kattoi 1 päivän tammikuuta 2020 ja tutkimusajanjakson päättymisen välisen jakson, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

1.4. **Asianomaiset osapuolet**

(10) Vireillepanoilmoituksessa komissio pyysi asianomaisia osapuolia ottamaan siihen yhteyttä tutkimukseen osallistumista varten. Komissio ilmoitti lisäksi tutkimuksen vireillepanosta tiedossa oleville unionin tuottajille, tiedossa oleville vientiä harjoittaville tuottajille ja Kiinan viranomaisille, tiedossa oleville tuojille, tavarantoimittajille ja käyttäjille sekä järjestöille, joita tutkimuksen vireillepanon tiedettiin koskevan, ja kehotti niitä osallistumaan tutkimukseen.

(11) Samankaltaisen tuotteen unionin tuottajia pyydettiin perusasetuksen 11artiklan 11 kohdan mukaisesti toimimaan yhteistyössä komission kanssa.

(12) Useat unionin tuottajat pyysivät komissiota pitämään henkilöllisyytensä luottamuksellisena, jäljempänä 'nimettömyys' tai 'nimettömänä käsittely', koska riskinä on, että niihin kohdistuu merkittävä kielteinen vaikutus vastatoimien muodossa. Komissio tarkasteli yksilöllisesti kutakin nimettömänä käsittelyä koskevaa pyyntöä selvittääkseen, ovatko ne perusteltuja. Komissio totesi, että yrityksillä oli perusasetuksen 29 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu pätevä syy ja että kussakin yksittäisessä tapauksessa oli näyttöä merkittävästä mahdollisuudesta vastatoimiin. Näin ollen komissio hyväksyi sen, että näiden yritysten henkilöllisyyttä ei pitäisi paljastaa.

(13) Muut ilmoittautuneet unionin tuottajat eivät pyytäneet nimettömänä käsittelyä. Komissio katsoi, että saattaa olla olemassa riski, että ne unionin tuottajat, jotka pyysivät nimettömänä käsittelyä ja osoittivat pätevän syyn sille, voidaan tunnistaa päättelemällä. Sen varmistamiseksi, että nimettömänä käsittelyä pyytäneiden unionin tuottajien henkilöllisyys tosiasiallisesti pysyy luottamuksellisena, nimettömänä käsittely laajennettiin koskemaan kaikkia unionin tuottajia.

(14) Lisäksi useat muut asianomaiset osapuolet kuin unionin tuottajat (kuten tavarantoimittajat ja tuojat) pyysivät nimettömänä käsittelyä ja väittivät, että on olemassa riski merkittävästä kielteisestä vaikutuksesta vastatoimien muodossa. Komissio analysoi saamansa pyynnöt huolellisesti ja katsoi, että kaikilla asianomaisilla osapuolilla oli perusasetuksen 29 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu pätevä syy. Sen vuoksi myös näille asianomaisille osapuolille myönnettiin nimettömänä käsittely.

([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/785, annettu 5 päivänä maaliskuuta 2024, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnin asettamisesta kirjaamisvelvoitteen alaiseksi (EUVL L, 2024/785, 6.3.2024).

(15) Kiinan viranomaiset pyysivät komissiota selventämään tosiseikkojen ja näytön perusteella unionin tuottajien väitettä vastatoimien riskistä, jonka perusteella tietyille unionin tuottajille on myönnetty luottamuksellinen käsittely. Kiinan viranomaiset pyysivät komissiota myös asettamaan saataville unionin tuottajien toimittamat pyynnöt, jotka koskivat niiden nimien luottamuksellista käsittelyä. Kiinan viranomaiset väittivät myös, että niillä ei ollut mitään mahdollisuutta esittää huomautuksia nimettömänä käsittelyn myöntämisestä unionin tuottajille ja väitetystä pätevästä syystä unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien esittämissä luottamuksellisuutta koskevissa pyynnöissä, vaikka vastatoimien riskiä koskeva väite kohdistui oletetusti Kiinan viranomaisiin. Lisäksi Kiinan viranomaiset väittivät, että nimettömänä käsittelyn myöntäminen niille unionin tuottajille, jotka eivät pyytäneet sitä, on ristiriidassa WTO:n periaatteiden kanssa ja vastoin perusasetuksen 29 artiklan 1 kohtaa, koska nimettömänä käsittelyn myöntäminen riippuu siitä, että kyseiset tuottajat osoittavat pätevän syyn. Kiinan koneiden ja elektroniikan tuonti- ja vientikauppakamari (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products), jäljempänä 'CCCME', väitti, että unionin tuottajille myönnetty luottamuksellinen käsittely oli ristiriidassa perusasetuksen 29 artiklan 1 kohdan kanssa, koska komissio ei osoittanut tähän pätevää syytä.

(16) Komissio katsoi toimittaneensa tältä osin riittävät tiedot jo 25 päivänä lokakuuta 2023 päivätyssä asiakirja-aineistoon liitetyssä muistiossa ([5]), jonka sisältö toistetaan suurelta osin tässä johdanto-osan kappaleessa. Siinä selitettiin, että unionin tuottajat väittivät, että on olemassa riski merkittävästä kielteisestä vaikutuksesta vastatoimien muodossa. Komissio katsoi, että lisätietojen ilmoittaminen kunkin unionin tuottajan väitteeseen liittyvistä tosiseikoista ja näytöstä voisi paljastaa yhteistyössä toimineiden unionin tuottajien henkilöllisyyden päättelyn kautta, koska akkusähköajoneuvoja valmistavia yritysryhmiä on vain vähän unionin markkinoilla ja niistä on saatavilla huomattava määrä julkisia ja tilauspohjaisia tietoja. Tästä syystä komissio ei voinut asettaa toimitettuja nimettömänä käsittelyä koskevia pyyntöjä saataville missään muodossa. Kuten johdanto-osan 13 kappaleessa selitetään, komission oli lisäksi myönnettävä nimettömänä käsittely myös niille unionin tuottajille, jotka eivät pyytäneet sitä, suojatakseen luottamuksellista käsittelyä koskevan pyynnön ja pätevän syyn esittäneiden unionin tuottajien henkilöllisyyttä, koska ne voitaisiin tunnistaa päättelyn perusteella. Tämän vuoksi pyyntö ja väitteet hylättiin.

(17) Kiinan viranomaiset väittivät, että tutkimuksen ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa ei ollut tietoja tai näyttöä, jotka koskisivat akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien rekisteröitymistä asianomaisiksi osapuoliksi 7 päivän määräajan kuluessa. CCCME totesi lisäksi, että se, että rekisteröitymistä koskevia tietoja ei ole asetettu saataville eikä akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien yhteistyötä ole selvitetty, on jyrkässä ristiriidassa kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien rekisteröitymislomakkeiden ja kirjeenvaihdon sekä huomautusten käsittelyn kanssa, sillä ne asetettiin viipymättä saataville ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa. CCCME väitti vielä tämän vaikuttavan sen puolustautumisoikeuksiin, jotka koskevat merkityksellisten huomautusten esittämistä unionin tuotannonalan tuesta tutkimuksessa.

(18) Komissio totesi, että vireillepanoilmoituksen ([6]) mukaan unionin tuottajien tai muiden osapuolten osalta ei ollut tällaista seitsemän päivän määräaikaa asianomaisiksi osapuoliksi rekisteröitymistä varten. Seitsemän päivän määräaika, johon Kiinan viranomaiset viittaavat, koskee komission käsityksen mukaan otantalomaketta, joka unionin tuottajien oli toimitettava. Komissio muistutti, että vireillepanoilmoituksen 5.6 kohdan mukaan otantaa koskevia tietoja toimittaneita unionin tuottajia pidetään asianomaisina osapuolina siitä hetkestä alkaen, jona ne toimittivat kyseiset tiedot. Näin oli tässä tutkimuksessa.

(19) Unionin tuottajille myönnettiin nimettömänä käsittely, mutta yksikään kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja ei edes pyytänyt nimettömänä käsittelyä. Sen vuoksi ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa saatavilla olevat tiedot, jotka koskivat unionin tuottajien rekisteröitymistä ja yhteistyötä, eivät olleet vertailukelpoisia kiinalaisista vientiä harjoittavista tuottajista saatavilla olevien vastaavien tietojen kanssa. Koska osapuolten, joille myönnettiin nimettömänä käsittely, ei-luottamukselliset huomautukset on ensin tarkastettava perusteellisesti sen varmistamiseksi, että nimettömyys säilyy, näiden huomautusten saatavuus ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa viivästyi hieman. Asianomaisilla osapuolilla oli kuitenkin riittävästi aikaa esittää huomautuksia kyseisistä asiakirjoista sen jälkeen, kun ne oli lisätty ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon, minkä vuoksi puolustautumisoikeuksia ei loukattu. Mitä tulee unionin tuotannonalan tukeen, komission omasta aloitteesta tekemässä tutkimuksessa unionin tuotannonalan tuen käsite ei ole merkityksellinen, kuten johdanto-osan 45 kappaleessa selitetään.

([5]) t23.005006.
([6]) Ks. alaviite 2.

(20) Asianomaisilla osapuolilla oli mahdollisuus esittää huomautuksia tutkimuksen vireillepanosta ja pyytää kuulemista komission ja/tai kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan kanssa. Komission yksiköt järjestivät kuulemisia Kiinan viranomaisten, CCCME:n, Tesla (Shanghai) Co., Ltd:n, jäljempänä 'Tesla', Smart Europe GmbH:n, jäljempänä 'Smart', yrityksen 24, yrityksen 22 ja Green World Mobility B.V.:n, jäljempänä 'Green World Mobility', kanssa ([7]).

(21) CCCME väitti, että komissio heikensi CCCME:n puolustautumisoikeuksia, koska se viivästytti kohtuuttomasti asianomaisen osapuolen aseman myöntämistä CCCME:lle ja asetti CCCME:lle suuren hallinnollisen rasitteen tarkastelemalla valtakirjoja liian yksityiskohtaisesti.

(22) Tässä tapauksessa CCCME sai asianomaisen osapuolen aseman 10 päivänä lokakuuta 2023. CCCME:tä pyydettiin osoittamaan, että se edustaa yrityksiä, joiden toiminnan ja tutkimuksen kohteena olevan tuotteen välillä on objektiivinen yhteys. Sen vuoksi komissio arvioi huolellisesti vientiä harjoittavien tuottajien CCCME:lle antamat valtakirjat. Komissio katsoi, että tämä arviointi ei heikentänyt CCCME:n puolustautumisoikeuksia, koska CCCME sai riittävästi tilaisuuksia esittää huomautuksia tutkimuksen alustavan vaiheen aikana. Vireillepanoa koskevien huomautusten esittämiselle asetettua määräaikaa pidennettiin sen varmistamiseksi, että CCCME:llä oli yhtä paljon aikaa huomautusten esittämiselle kuin muilla asianomaisilla osapuolilla. Tämän vuoksi väite hylättiin.

1.5. **Otanta**

(23) Komissio ilmoitti vireillepanoilmoituksessa, että se saattaa soveltaa asianomaisiin osapuoliin otantaa perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti.

1.5.1. *Unionin tuottajia koskeva otanta*

(24) Pystyäkseen päättämään otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valitsemaan otoksen komissio pyysi kaikkia unionin tuottajia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa täsmennetyt tiedot.

(25) Useat unionin tuottajat toimittivat pyydetyt tiedot ja suostuivat osallistumaan otokseen.

(26) Otoksen valinta perustui perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti samankaltaisen tuotteen suurimpaan edustavaan myynti- ja tuotantomäärään unionissa tutkimusajanjaksolla. Komissio otti myös huomioon unionin tuottajien maantieteellisen jakauman unionissa ja varmisti, että tutkimukseen sisällytetään laaja valikoima akkusähköajoneuvomalleja. Alustavaan otokseen kuului neljä unionin tuottajaa. Otokseen valittujen unionin tuottajien osuus unionin tuotannonalan myynnistä oli 38 prosenttia ja tuotannon kokonaismäärästä 34 prosenttia tutkimusajanjaksolla. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksia alustavasta otoksesta.

(27) Komissio sai alustavasta otoksesta ja unionin tuottajien yhteistyöstä huomautuksia yritykseltä 21, Kiinan viranomaisilta ja CCCME:ltä.

(28) Kiinan viranomaiset väittivät, että otantalomakkeiden ylätunnisteessa ei ollut "tallennuspäivää", kuten kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien otantalomakkeissa. Lisäksi Kiinan viranomaiset, CCCME ja yritys 21 totesivat, että koska unionin tuottajien henkilöllisyyttä ei paljastettu eikä komission käyttämistä otantaperusteista ollut yksityiskohtaisia tietoja, ne eivät voineet esittää huomautuksia unionin tuottajien otoksesta eivätkä tehdä ristiintarkastusta komission antamille tiedoille. Sen vuoksi Kiinan viranomaiset pyysivät komissiota i) selventämään, kuinka moni unionin tuottaja rekisteröityi ajoissa asianomaiseksi osapuoleksi tutkimuksessa ja toimi yhteistyössä; ii) ilmoittamaan, kuinka moni yhteistyössä toiminut akkusähköajoneuvojen unionin tuottaja ei ole jäsenenä Euroopan autonvalmistajien järjestössä (European Automobile Manufacturers' Association), jäljempänä 'ACEA'; iii) selventämään, toimittivatko yritykset 2, 4, 6, 10, 23 ja 25 otantalomakkeet ja miksi niiden otantalomakkeet

([7]) Kiinan viranomaisten kanssa 10.10.2023, 31.10.2023 ja 23.11.2023, CCCME:n kanssa 11.4.2024, Teslan kanssa 30.10.2023 ja 12.4.2024, Smartin kanssa 8.11.2023, yrityksen 24 kanssa 22.11.2023, yrityksen 22 kanssa 5.12.2023 ja 11.4.2024 ja Green World Mobilityn kanssa 15.4.2024.

eivät olleet saatavilla tutkimuksen ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa – myös CCCME esitti tämän pyynnön, johon se lisäsi vielä yritykset 30 ja 31; iv) selventämään, kuuluivatko jotkin otokseen valituista yrityksistä samaan yritysryhmään; v) selventämään, sovelsiko komissio yhden taloudellisen yksikön periaatetta otokseen valittuihin unionin tuottajiin ja edellytettiinkö kaikkien otokseen valittuihin tuottajiin etuyhteydessä olevien osapuolten toimittavan asiaankuuluvat tiedot; vi) selventämään, mitä mallien sisällyttäminen otoksen valinnan yhteydessä tarkoitti ja miten mallit liittyivät oletettuihin ”segmentteihin”, koska kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien osalta otantaperusteena käytettiin määrittelemättömiä ”segmenttejä”; vii) selventämään, kuuluivatko otokseen ne unionin tuottajat, joiden tuotanto- ja myyntimäärät tutkimusajanjaksolla olivat suurimmat, ja jos eivät, selittämään, millä perusteella ja mistä syistä komissio päätti olla sisällyttämättä kyseisiä yrityksiä otokseen; viii) selventämään kunkin perusteen painoarvoa ja merkityksellisyyttä unionin tuottajien otoksen valinnassa.

(29) Myös CCCME pyysi joitakin näistä tiedoista tutkimuksen aikana. Yritys 21 väitti, että otokseen olisi sisällytettävä vielä yksi unionin tuottaja, jotta komissio voisi tarkastella vahinkoa objektiivisesti sitä tukevan näytön perusteella siten, että otetaan huomioon komission otoksen valintaa varten esittämien perusteiden yleinen merkityksellisyys.

(30) Komissio totesi, että ”tallennuspäivä”, joka näkyy tutkimuksen ei luottamuksellisen asiakirja-aineiston asiakirjoissa, tulee automaattisesti TRON.tdi-sovelluksesta, jota komissio ja asianomaiset osapuolet käyttävät kaupan suojatoimenpiteitä koskevissa tutkimuksissa. Unionin tuottajille myönnetyn nimettömänä käsittelyn vuoksi yhteistyössä toimineet unionin tuottajat toimittivat otantalomakkeet sähköpostitse eivätkä TRON.tdi-alustan kautta, kuten kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat. Lisäksi kaikki unionin tuotannonalan otantavastaukset lisättiin ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon yhdessä pakatussa kansiossa (”zipattuna”) perusteellisen tarkastuksen jälkeen, jotta voitiin säilyttää yhteistyössä toimineiden unionin tuottajien luottamuksellisena käsittely. TRON.tdi-sovellus ei voi lisätä ”tallennuspäivää” pakattuun kansioon. Sen vuoksi tällainen ”tallennuspäivä” ei näy unionin tuottajien otantalomakkeissa.

(31) Komissio totesi, että kaikki unionin tuottajien toimittamat otantalomakkeet asetettiin saataville tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon 30 päivänä lokakuuta 2023 ([8]). Kuten ei-luottamuksellisesta asiakirja-aineistosta käy ilmi, unionin tuottajat toimittivat otantalomakkeet 11 ja 13 päivän lokakuuta välisenä aikana (joillekin unionin tuottajille myönnettiin lyhyt kahden päivän määräajan pidennys otantalomakkeen monimutkaisuuden vuoksi). Komissio kuitenkin lisäsi ne ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon tarkistettuaan, että otantavastausten ei-luottamuksellisissa versioissa ei tahattomasti paljastettu niiden unionin tuottajien henkilöllisyyttä, joille myönnettiin nimettömänä käsittely, kuten johdanto-osan 12–14 kappaleessa selitetään. Koska unionin tuottajille myönnettiin nimettömänä käsittely, komissio ei myöskään voinut paljastaa, kuuluivatko otokseen valitut unionin tuottajat samaan yritysryhmään ja olivatko ne ACEAn jäseniä, koska tämän perusteella kyseiset yritykset voitaisiin tunnistaa ja niiden nimettömyys vaarantuisi.

(32) Samoista syistä komissio ei myöskään voinut paljastaa, valittiinko otokseen ne unionin tuottajat, joiden tuotanto- ja myyntimäärät olivat suurimmat. Komissio kuitenkin muistutti, että perusasetuksen 27 artiklassa ei velvoiteta valitsemaan ainoastaan tuotanto- ja myyntimäärien perusteella suurimpia tuottajia eikä siinä lueteltuja perusteita myöskään aseteta paremmuusjärjestykseen. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että komissio valitsee näitä perusteita soveltamalla edustavimman otoksen, joka voidaan kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa. Otoksen valinta tässä tutkimuksessa oli täysin tämän mukaista ja siinä otettiin samalla huomioon tapauksen erityispiirteet.

(33) Komissio varmisti otoksen edustavuuden myös sisällyttämällä siihen laajan valikoiman akkusähköajoneuvomalleja, joita voitaisiin verrata sekä unionissa että vientipuolella. Mitä tulee kysymykseen, sovelsiko komissio yhden taloudellisen yksikön periaatetta otokseen valittuihin unionin tuottajiin ja edellytettiinkö kaikkien otokseen valittuihin tuottajiin etuyhteydessä olevien osapuolten toimittavan asiaankuuluvat tiedot, komissio totesi, että yhden taloudellisen yksikön periaatetta sovelletaan viejiin, jotta voidaan laskea kolmansissa maissa sijaitsevien kauppiaiden/tuojien kautta tapahtuneen viennin vientihinta, minkä vuoksi ei ollut selvää, mitä Kiinan viranomaisten pyyntö koski. Lisäksi otantalomake pyydettiin toimittamaan tuotantoa harjoittavan oikeussubjektin tasolla eikä yritysryhmän tasolla, kuten unionin tuottajien otantalomakkeessa täsmennettiin. Sen vuoksi jokaista oikeussubjektia, jolla on tuotantoa unionissa, pyydettiin toimittamaan otantalomake.

([8]) Viite t23.005111.

(34) Analysoituaan huolellisesti kaikki huomautukset komissio katsoi, että otos oli EU:n ja WTO:n oikeuden mukainen. Otos edusti asianmukaisesti samankaltaisen tuotteen unionin tuottajia. Komissio muistutti, että otantaa koskevat säännökset vahvistetaan perusasetuksen 27 artiklassa. Asiaa koskevissa säännöksissä annetaan laaja harkintavalta otoksen valintaan niissä lueteltujen asiaankuuluvien perusteiden mukaisesti. Perusasetuksen 27 artiklan 2 kohdassa todetaan selvästi, että ”[o]sapuolten lopullinen valinta [....] kuuluu komissiolle”. Lisäksi komissio muistutti, että tukia ja tasoitustulleja koskevaan WTO:n sopimukseen, jäljempänä ’WTO:n tukisopimus’, ei sisälly määräyksiä otannasta, mikä edelleen vahvistaa komission laajaa harkintavaltaa tämän seikan osalta. Kuten johdanto-osan 26 kappaleessa selitetään, otantavastauksissa annettujen tietojen perusteella ehdotetun otoksen osuus oli 38 prosenttia myynnistä ja 34 prosenttia tuotannosta unionissa tutkimusajanjaksolla. Komissio piti näitä prosenttiosuuksia edustavina perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti. Otantamenetelmä selitettiin yksityiskohtaisesti 30 päivänä lokakuuta 2023 päivätyssä alustavaa otosta käsittelevässä muistiossa.

(35) Varmistaakseen akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien mahdollisimman kattavan edustavuuden komissio otti määrien lisäksi huomioon unionin tuottajien maantieteellisen jakauman unionissa ja varmisti, että mukaan otetaan laaja valikoima akkusähköajoneuvojen malleja. Kuten muissakin tukien vastaisissa tutkimuksissa, maantieteellistä jakaumaa tarkasteltiin otoksen edustavuuden vahvistamiseksi perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti.

(36) Lisäksi komissio tarkasteli akkusähköajoneuvojen mallien laajaa valikoimaa varmistaakseen kattavan edustavuuden verrattaessa niitä vastaaviin kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien viemiin malleihin sen harkintavallan mukaisesti, joka sillä on lopullisen otoksen valinnassa.

(37) Komissio katsoi näin ollen, että otos oli edustava (myös maantieteellisesti), eikä suurempaa otosta olisi voitu kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(38) CCCME väitti, että unionin tuottajien otantalomakkeiden ei-luottamukselliset vastaukset eivät olleet perusasetuksen 29 artiklan 2 kohdan mukaisia, koska unionin tuottajat eivät vastanneet kaikkiin otantalomakkeiseen sisältyviin kysymyksiin. CCCME totesi erityisesti, että yritys 11 vastasi otantalomakkeen 22 kysymyksestä vain viiteen. Lisäksi CCCME väitti, että yritykset 11, 12 ja 15 eivät toimittaneet tietoja työllisyydestä, kun taas yritykset 7, 8, 9 ja 13 toimittivat vain indeksoituja työllisyyslukuja tutkimusajanjaksolta mutteivät tietoja edeltävien vuosien työllisyydestä, vaikka otantalomakkeessa ilmoitettiin tuotanto kyseisiltä vuosilta. CCCME väitti vielä, että yksikään unionin tuottajista ei perustellut poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaoloa missään yhteydessä ja että ne peittivät kaikki tiedot.

(39) Komissio on eri mieltä näistä väitteistä. Otantalomakkeeseen sisältyi 10 pääkysymystä. Lisäksi kysymyksiin 5 ja 6 sisältyi yksi lisäkysymys, joka unionin tuottajille myönnetyn nimettömänä käsittelyn vuoksi oli luonteeltaan luottamuksellinen, koska siinä pyydettiin unionissa tuotetun samankaltaisen tuotteen tuotantoon ja myyntiin osallistuneiden etuyhteydessä olevien yritysten ja alihankkijoiden nimiä. On myös selvää, että jos yrityksellä ei ollut unionissa tuotetun samankaltaisen tuotannon tuotantoon ja myyntiin osallistuvia etuyhteydessä olevia yrityksiä tai alihankkijoita, sen ei tarvinnut vastata näihin lisäkysymyksiin. Tämä päti yritykseen 11, joka ilmoitti kysymyksessä 6, ettei sillä ollut alihankkijoita. Näin ollen tässä tapauksessa ei ollut selvää, miksi CCCME katsoi, että yritys 6 ei vastannut lisäkysymykseen 6(1). Lisäksi kysymykseen 8 sisältyi viisi ja kysymykseen 9 neljä lisäkysymystä. Kuten 25 päivänä lokakuuta 2023 päivätyssä asiakirja-aineistoon liitetyssä muistiossa ([9]) selitettiin, kysymykset 8 ja 9, joihin oli annettava kyllä/ei-vastaus, voisivat kuitenkin paljastaa asianomaisen unionin tuottajan henkilöllisyyden unionin tuotannonalan rakennetta koskevan markkinatietämyksen perusteella, minkä vuoksi komissio katsoi, että näihin kysymyksiin (eikä niiden lisäkysymyksiin) annettujen vastausten yhteenvetoa ei voitu esittää otantalomakkeen ei-luottamuksellisessa versiossa vaarantamatta tietojen luottamuksellisuutta perusasetuksen 29 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla, mikä olisi vaarantanut unionin tuottajien nimettömyyden. Sen vuoksi unionin tuottajien ei tarvinnut antaa ei-luottamuksellista vastausta näihin kysymyksiin. Yritys 11 vastasi kysymyksiin 1, 2, 4, 5, 6 ja 7. Vastaus kysymykseen 3, jossa unionin tuottajia pyydettiin ilmoittamaan unionissa tuotetut ja myydyt akkusähköajoneuvojen mallit, oli myönnetyn nimettömänä käsittelyn vuoksi luonteeltaan luottamuksellinen, koska sen perusteella kyseiset yksiköt voisivat olla tunnistettavissa, mikä vaarantaisi niiden nimettömyyden.

([9]) Asiakirja-aineistoon sisältyvä muistio, 25.10.2023 (t23.005006).

(40) Työntekijöiden lukumäärän osalta komissio totesi, että yritys 11 valmisti akkusähköajoneuvoja vain tutkimusajanjaksolla ja pieninä määrinä. Työntekijöiden lukumäärä ei myöskään ole peruste otannan valintaa varten. Kuten johdanto-osan 26 kappaleessa selitetään, unionin tuottajia koskevan otannan perusteita olivat tuotanto- ja myyntimäärä, maantieteellinen jakauma ja akkusähköajoneuvojen mallit. Näin ollen se, että yksi unionin tuottaja ei ilmoittanut työntekijöiden lukumäärää tutkimusajanjaksolla tai että jotkin unionin tuottajat ilmoittivat työntekijöiden lukumäärän pelkästään tutkimusajanjaksolla, ei mitätöinyt niiden otantalomakkeeseen antamaa vastausta. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(41) Väitteestä, jonka mukaan unionin tuottajat eivät perustelleet ”poikkeuksellisten olosuhteiden” olemassaoloa missään yhteydessä ja peittivät kaikki tiedot, komissio totesi, että oli epäselvää, mihin tietoihin CCCME viittasi. Jos CCCME viittasi yritysten yhteystietoihin, unionin tuottajien ei tarvinnut vedota ”poikkeuksellisiin olosuhteisiin” vastatessaan otantalomakkeeseen, koska niille myönnettiin nimettömänä käsittely (ks. johdanto-osan 12 ja 13 kappale). Unionin tuottajat eivät voineet ilmoittaa yhteystietojaan, koska tämä voisi tehdä yksiköistä tunnistettavia, jolloin nimettömyys vaarantuisi. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(42) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että MLexin lehtitietojen mukaan otokseen ei valittu saksalaisia akkusähköajoneuvojen tuottajia, kuten Volkswagenia, BMW:tä ja Mercedes-Benziä. Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että tämä oli toinen kerta tutkimuksen vireillepanon jälkeen, kun MLexillä oli unionin tuottajien otannasta tietoja, jotka eivät olleet CCCME:n ja tutkimuksessa yhteistyössä toimineiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien saatavilla. CCCME ja Kiinan viranomaiset väittivät, että MLex oli tietoinen unionin tuottajien esittämistä nimettömänä käsittelyä koskevista pyynnöistä 13 päivänä lokakuuta 2023, kun taas asianomaiset osapuolet saivat tietää asiasta noin kaksi viikkoa myöhemmin. Sen vuoksi CCCME totesi, että jos unionin tuottajien otosta koskeva lehtitieto on paikkansapitävä, CCCME esittää vankan vastalauseensa valituista vientiä harjoittavien tuottajien ryhmistä väittäen, että komission olisi käytettävä tilastollisesti edustavaa otosta. Se viittasi tältä osin unionin tuomioistuimen asiassa *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]) antamaan tuomioon. CCCME väitti lisäksi, että suurimpien unionin tuottajien jättäminen otoksen ulkopuolelle merkitsi merkittävää poikkeamista komission vakiintuneesta käytännöstä, jossa suurimmat tuottajat tavallisesti otetaan mukaan otokseen kattavan ja edustavan analyysin tekemiseksi.

(43) Komissio ei voi kommentoida lehtitietojen sisältöä, koska tämän tutkimuksen kannalta merkityksellisiä ovat asiakirja -aineistossa olevat tiedot. Lisäksi unionin tuottajille myönnettiin nimettömänä käsittely, minkä vuoksi komissio ei voi paljastaa otokseen valittujen unionin tuottajien nimiä, kuten johdanto-osan 12 ja 13 kappaleessa selitetään. Ehdotetun otoksen osuus unionin myynnistä tutkimusajanjaksolla oli 38 prosenttia ja tuotannosta 34 prosenttia (ks. johdanto-osan 26 kappale), ja näiden prosenttiosuuksien katsottiin olevan edustavia perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(44) CCCME väitti, että komission olisi ilmoitettava unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien yhteistyössä toimimisen aste, koska kyseessä on keskeinen tosiseikka komission arvioinnissa, joka koskee mahdollista merkittävän vahingon uhkaa. CCCME väitti, että jos unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvojen tuottajat eivät halua suojaa, Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnissa ei pitäisi ottaa käyttöön toimenpiteitä.

(45) Komissio totesi, että yhteistyössä toimimisen astetta tutkimuksessa edellytetään ainoastaan edustavuutta koskevaa tarkastelua varten. Koska komissio pani tämän tutkimuksen vireille omasta aloitteestaan, sen ei tarvinnut ilmoittaa yhteistyön tasoa. Unionin tuottajat toimivat riittävästi yhteistyössä otantavaiheessa, jotta komissio pystyi valitsemaan edustavan otoksen unionin tuottajista ja jatkamaan tutkimusta. Otokseen valittujen unionin tuottajien osuus unionin tuotannonalan myynnistä oli 38 prosenttia ja tuotannon kokonaismäärästä 34 prosenttia tutkimusajanjaksolla, mitä pidettiin edustavana (ks. johdanto-osan 26 kappale). Jäljempänä olevassa unionin etua koskevassa jaksossa komissio arvioi, onko unionin edun mukaista ottaa käyttöön tasoitustoimenpiteitä Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnissa. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

([10]) Unionin tuomioistuimen tuomio 10.9.2015, *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH v. Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, 86 kohta.

1.5.2. *Tuojia koskeva otanta*

(46) Voidakseen päättää otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valita otoksen komissio pyysi etuyhteydettömiä tuojia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa pyydetyt tiedot.

(47) Yksikään etuyhteydetön tuoja ei toiminut yhteistyössä, minkä vuoksi otanta ei ollut tarpeen.

1.5.3. *Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia koskeva otanta*

(48) Voidakseen päättää otannan tarpeellisuudesta ja tarvittaessa valita otoksen komissio pyysi kaikkia Kiinassa toimivia vientiä harjoittavia tuottajia toimittamaan vireillepanoilmoituksessa pyydetyt tiedot. Lisäksi komissio pyysi Kiinan kansantasavallan edustustoa Euroopan unionissa ilmoittamaan muista mahdollisista vientiä harjoittavista tuottajista, jotka saattaisivat olla kiinnostuneita osallistumaan tutkimukseen, ja/tai ottamaan yhteyttä niihin.

(49) Yhteensä 21 asianomaisessa maassa toimivaa vientiä harjoittavaa tuottajaa tai vientiä harjoittavien tuottajien ryhmää toimitti pyydetyt tiedot ja suostui osallistumaan otokseen. Komissio valitsi alustavasti otoksen, joka koostui kolmesta yhteistyössä toimineesta tuottajien ryhmästä. Unioniin suuntautuvan viennin absoluuttisen määrän lisäksi komissio tarkasteli akkusähköajoneuvojen mallien myyntiä eri ”markkinasegmenteillä” (joilla tarkoitetaan eri tuotelajeja) varmistaakseen asianmukaisesti tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuotannonalan mahdollisimman kattavan edustavuuden. Komissio tarkasteli myös otantakyselyyn saatujen vastausten perusteella vientiä harjoittavien tuottajien ryhmien tukikelpoisuutta niiden tukijärjestelmien osalta, jotka sisältyvät näytön riittävyyttä koskevaan muistioon. Kun otetaan huomioon kyseessä olevan tuen luonne ja vaikutukset, jotka johtavat akkusähköajoneuvojen tuotannon lisääntymiseen ja siitä unionin tuotannonalalle mahdollisesti aiheutuvan vahingon uhkaan, valinnassa otettiin huomioon myös käyttämätön kapasiteetti. Otokseen valittiin seuraavat yritysryhmät:

— BYD-yritysryhmä, joka koostuu seuraavista vientiä harjoittavista tuottajista:

  — BYD Auto Company Limited;

  — BYD Auto Industry Company Limited;

  — Changsha Xingchao Auto Company Limited;

  — Changzhou BYD Auto Company Limited;

  — Fuzhou BYD Industrial Company Limited.

— SAIC-yritysryhmä, joka koostuu seuraavista vientiä harjoittavista tuottajista:

  — SAIC MAXUS Automotive Company Limited;

  — SAIC Motor Corporation Limited;

  — Nanjing Automobile (Group) Corporation.

— Geely-yritysryhmä, joka koostuu seuraavista vientiä harjoittavista tuottajista:

  — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;

  — Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

(50) Otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien ryhmien, jäljempänä 'otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat', osuus tuotannosta (kappaleina) oli 43 prosenttia, kotimarkkinamyynnistä 51 prosenttia ja Kiinasta unioniin suuntautuvan viennin arvioidusta kokonaismäärästä 39 prosenttia tutkimusajanjaksolla.

(51) Kaikkia tiedossa olleita vientiä harjoittavia tuottajia ja Kiinan viranomaisia kuultiin otoksen valinnasta perusasetuksen 27 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(52) Ehdotetusta otoksesta saatiin huomautuksia Kiinan viranomaisilta, CCCME:ltä ja kolmelta vientiä harjoittavien tuottajien ryhmältä, joista yksi kuului otokseen (BYD) ja kaksi ei kuulunut (Tesla ja Great Wall Motor Company Limited, jäljempänä 'GWM'), sekä yhdeltä unionin tuottajalta (Yritys 24).

(53) Kaikki nämä osapuolet tiedustelivat syitä, joiden vuoksi komissio poikkesi tavanomaisesta käytännöstään, jonka mukaan vientiä harjoittavien tuottajien otoksen ratkaisevana perusteena käytetään suurinta edustavaa vientimäärää unioniin. Lisäksi ne väittivät, että käyttäessään otantaprosessissa muita tekijöitä kuin suurinta vientimäärää, kuten vientiä harjoittavien tuottajien tukikelpoisuutta tukijärjestelmien osalta ja eri markkinasegmenteillä myytyjen mallien valikoimaa, komissio ei valinnut otosta perusasetuksen 27 artiklan 1 kohdan ja WTO:n polkumyynnin vastaisen sopimuksen 6 artiklan 10 kohdan (WTO:n tukisopimuksessa ei ole otantaa koskevaa määräystä) vaatimusten mukaisesti. Tesla pyysi, että se sisällytettäisiin otokseen, koska komission käytäntönä on ottaa huomioon "suurin edustava vientimäärä unioniin".

(54) Komissio kuitenkin huomautti, että perusasetuksen 27 artiklassa ei velvoiteta valitsemaan ainoastaan määrien perusteella suurimpia tuottajia eikä siinä aseteta otantaperusteita paremmuusjärjestykseen. Tutkimuksen tehokkuuden varmistamiseksi komissiolla on harkintavaltaa ([11]) valita otos sellaisten kriteerien perusteella, joilla varmistetaan sen edustavuus vireillepanoilmoituksessa väitettyihin tukiin liittyvien tukikelpoisuusedellytysten osalta. Perusasetuksen 27 artiklan 2 kohdassa todetaan, että "[o]sapuolten lopullinen valinta [....] kuuluu komissiolle". Tämän mukaisesti komissio on tarkastellut muita tekijöitä, joita on tarkastelu myös aiemmissa tukien vastaisissa tutkimuksissa ([12]) ja joilla taataan Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotannonalan otoksen edustavuus.

([11]) Asia T- 444/11, *Gold East Paper ja Gold Huasheng Paper v. neuvosto*, 11.9.2014 (T-444/11)(275 kohta). Tuomioistuin muistuttaa oikeuskäytännössä tunnustetusta EU:n toimielinten harkintavallasta, jonka osalta tuomioistuinvalvonnan on rajoituttava ilmeiseen arviointivirheeseen.

([12]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1519, annettu 14 päivänä syyskuuta 2015, lopullisten tasoitustullien käyttöönotosta Amerikan yhdysvalloista peräisin olevan biodieselin tuonnissa (EUVL L 239, 15.9.2015 s. 99,, johdanto-osan 20 kappale; komissio valitsi otokseen kolme vientiä harjoittavaa tuottajaa, joiden kotimarkkina- ja vientimyyntimäärä oli suurin);
komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/2287, annettu 17 päivänä joulukuuta 2021, lopullisen tasoitustullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan alumiinista valmistetun jatkojalostusfolion tuonnissa ja lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan alumiinista valmistetun jatkojalostusfolion tuonnissa annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/2170 muuttamisesta (EUVL L 458, 22.12.2021, s. 344);
komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/72, annettu 17 päivänä marraskuuta 2022, lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien valokaapelien tuonnissa (EUVL L 12, 19.1.2022, s. 34, johdanto-osan 49 kappale; komissio otti huomioon myös yritysten maantieteellisen jakauman);
komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/969, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2017, lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen raudasta, seostamattomasta teräksestä tai muusta seosteräksestä valmistettujen kuumavalssattujen levyvalmisteiden tuonnissa (EUVL L 146, 9.6.2017, s. 17, johdanto-osan 28 kappale; komissio katsoi, että otokseen valitut neljä vientiä harjoittavien tuottajien ryhmää olivat edustavia paitsi määrän myös valituksessa väitettyihin tukiin ja vireillepanoilmoituksen mukaan tutkittuihin tukikäytäntöihin liittyvän tukikelpoisuutensa osalta);
komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1690, annettu 9 päivänä marraskuuta 2018, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten renkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta tasoitustullista (EUVL L 283, 12.11.2018, s. 1, johdanto-osan 41 kappale; "otoksen tarkoituksena on edustaa yleisesti Kiinan rengasteollisuuden mahdollisuuksia hakea mitä tahansa väitetyistä tuista");
neuvoston asetus (EY) N:o 930/2003, annettu 26 päivänä toukokuuta 2003, Norjasta peräisin olevan viljellyn merilohen tuontia koskevan polkumyynnin ja tukien vastaisen menettelyn sekä Chilestä ja Färsaarilta peräisin olevan viljellyn merilohen tuontia koskevan polkumyynnin vastaisen menettelyn päättämisestä (EUVL L 133, 29.5.2003, s. 1, johdanto-osan 25 kappale; perusteet, joiden todettiin olevan tärkeitä Chileä koskevan otoksen valinnan kannalta, olivat edustava kotimarkkinamyynti ja merkittävä tuotanto).

(55) Vientiä harjoittavien tuottajien otoksen valinta perustui viennin määrän lisäksi myös eri markkinasegmenteillä (eli eri tuotelajien osalta) myytyjen akkusähköajoneuvojen mallien valikoimaan, yritysten/yritysryhmien edustavuuteen siltä osin kuin on kyse niiden mahdollisesta tukikelpoisuudesta näytön riittävyyttä koskevaan muistioon sisältyvien järjestelmien osalta sekä kokonaistuotantokapasiteettiin, mukaan lukien käyttämätön kapasiteetti. Kun kaikkia näitä tekijöitä tarkastellaan yhdessä, valitun otoksen katsottiin olevan edustavin otos, joka voitiin kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa. Otoksen valinta oli täysin perusasetuksen 27 artiklan säännösten mukaista ottaen huomioon tapauksen erityispiirteet. Kun otetaan huomioon otoksen vahva edustavuus johdanto-osan 49 kappaleessa lueteltujen perusteiden ja tutkimukseen käytettävissä olevan ajan perusteella, komissio ei pitänyt uuden vientiä harjoittavan tuottajan lisäämistä otokseen asianmukaisena. Sen vuoksi Teslan otokseen sisällyttämistä koskeva pyyntö hylättiin.

(56) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio ei toimittanut pyydettyä selvennystä vientiä harjoittavien tuottajien otoksen valinnasta, erityisesti otoksen valinnassa huomioon otettujen neljän perusteen tarkastelusta ja suhteellisesta painoarvosta, eri markkinasegmenttien vientimyynnin määrittämisperusteista, vientiä harjoittavien tuottajien ryhmien mahdollisen tukikelpoisuuden arviointiperusteista ja käyttämättömästä kapasiteetista sekä siitä, mikä merkitys on komission päätöksellä, jonka mukaan otantavastauksia käytetään otantaa varten riippumatta siitä, ovatko kyseiset vientiä harjoittavat tuottajat mahdollisesti etuyhteydessä muihin vientiä harjoittavien tuottajien ryhmiin.

(57) Komissio piti valittuja kolmea yritysryhmää edustavimpana määränä, jonka se voisi tutkia käytettävissä olevassa ajassa, eikä se tarkastellut pelkästään tuotantoa, myyntiä ja vientiä koskevia absoluuttisia lukuja vaan myös useita lisätekijöitä otoksen edustavuuden arvioimiseksi, mukaan lukien eri markkinasegmenteillä myytyjen akkusähköajoneuvojen mallien valikoima, yritysten/yritysryhmien edustavuus siltä osin kuin on kyse niiden mahdollisesta tukikelpoisuudesta näytön riittävyyttä koskevaan muistioon sisältyvien järjestelmien osalta sekä kokonaistuotantokapasiteetti, mukaan lukien käyttämätön kapasiteetti, otantalomakkeessa annettujen tietojen perusteella. Näiden tekijöiden arvioinnissa noudatettiin kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa yhdenkään yksittäisen osatekijän ei katsottu olevan ratkaiseva. Markkinasegmenttejä tarkasteltiin vientiä harjoittavien tuottajien unionin markkinoilla myymistä malleista julkisesti saatavilla olevien tietojen perusteella. Kuten vientiä harjoittavien tuottajien lopullista otosta koskevassa muistiossa todetaan, komissio piti otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien tukikelpoisuutta tukijärjestelmien osalta objektiivisena perusteena, jolla pyritään varmistamaan, että otos edustaa tukitasoa asianomaisessa maassa. Valinta perustui otantalomakkeisiin, jotka saatiin yhteistyössä toimineilta vientiä harjoittavilta tuottajilta, joihin pitäisi sisältyä kaikki niihin etuyhteydessä olevat tutkimuksen kannalta merkitykselliset osapuolet. Koska nämä vastaukset on annettu itse, komissio totesi nimenomaisesti, että näihin otokseen valittuihin vientiä harjoittaviin tuottajiin etuyhteydessä olevia osapuolia koskeva lisäarviointi saattaa olla perusteltua.

(58) Kiinan viranomaisten ja CCCME:n mukaan otosta koskevassa lopullisessa päätöksessä ei perusteltu suurimman kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan, Teslan, jättämistä vientiä harjoittavien tuottajien otoksen ulkopuolelle.

(59) Tesla oli todellakin yksi suurimmista vientiä harjoittavista tuottajista unioniin suuntautuvassa viennissä tutkimusajanjaksolla. Toisin kuin CCCME väittää ja kuten johdanto-osan 54 ja 57 kappaleessa selitetään, otoksen valinnan ei pitäisi perustua pelkästään suurimpaan tuotanto-, myynti- tai vientimäärään vaan suurimpaan edustavaan määrään. Kuten vientiä harjoittavien tuottajien lopullista otosta koskevassa muistiossa todetaan, lopullisen otoksen valinnan katsottiin edustavan riittävästi Kiinassa toimivia akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittavia tuottajia, ja se perustui tutkimusajanjakson aikana unioniin suuntautuneen tuotannon, myynnin tai viennin suurimpaan edustavaan määrään, joka voitiin kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa, kun otetaan huomioon johdanto-osan 57 kappaleessa esitetyt tekijät. Sen vuoksi komissio hylkäsi Kiinan viranomaisten ja CCCME:n väitteet.

(60) Tesla väitti, että komissio ei sisällyttänyt otokseen kokonaisia yritysryhmiä vaan valitsi vain joitakin otokseen valitun ryhmän vientiä harjoittavista tuottajista ja niihin etuyhteydessä olevista yrityksistä.

(61) Tämä väite on asiasisällöltään virheellinen. Komissio ei muodostanut otosta yksittäisten yksiköiden perusteella vaan otantavastauksissa esitetyissä tiedoissa yksilöityjen yritysryhmien perusteella. Kaikki tällaisiin yritysryhmiin kuuluvat tuotantoyksiköt kuuluvat otokseen riippumatta siitä, mainitaanko ne erikseen vientiä harjoittavien tuottajien lopullista otosta koskevassa muistiossa.

(62) Lisäksi sekä Kiinan viranomaiset että CCCME toivat esiin, että kiinalaisia tuotemerkkejä syrjitään, koska otokseen valittiin kolme kiinalaisessa omistuksessa olevaa yritystä muttei yhtään ulkomaisessa omistuksessa tai yhteisomistuksessa olevaa yritystä. Kiinan viranomaiset, BYD ja Tesla huomauttivat, että riittävää näyttöä koskeva muistio, johon komission arvio mahdollisesta tukikelpoisuudesta tukijärjestelmien osalta ja otoksen valinta perustuivat, on puolueellinen, siinä tarkoituksellisesti yksilöidään tietyt kiinalaiset tuottajat ja se on kohdennettu niihin. Kiinan viranomaiset, CCCME, Tesla ja GWM väittivät, että valitsemalla otoksen sellaisilla perusteilla, jotka todennäköisesti johtavat myönteiseen päätelmään vahingon uhkasta, komissio ei noudattanut perusasetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädettyä velvoitetta tehdä puolueeton vahinkoa koskeva tutkimus. Kaikki huomautuksia esittäneet osapuolet korostivat, että otoksen valinnassa käytetystä menetelmästä ja analyysistä ei annettu riittävästi tietoja.

(63) Komissio hylkäsi väitteen, jonka mukaan se olisi toiminut syrjivästi. Kuten lopullisen otoksen valintaa koskevassa asiakirja-aineistoon liitetyssä muistiossa selitetään, joillakin otokseen valituilla yritysryhmillä on yhteisyrityksiä eurooppalaisten autonvalmistajien kanssa. Lisäksi tutkimuksen perusteella mahdollisesti käyttöön otettavat toimenpiteet koskisivat kaikkia Kiinassa tuotettuja ja sieltä vietyjä akkusähköajoneuvoja vientiä harjoittavien tuottajien omistajuudesta riippumatta. Useimmat otoksen valintaa varten ilmoittautuneista yrityksistä/yritysryhmistä ovat joko kokonaan tai osittain kiinalaisessa omistuksessa ja/tai niillä on yhteisyrityssopimuksia ulkomaisten kumppanien kanssa.

(64) Mahdollinen tukikelpoisuus näytön riittävyyttä koskevaan muistioon sisältyvien järjestelmien osalta oli yksi monista tekijöistä, joiden komissio katsoi varmistavan akkusähköajoneuvojen tuottajien laajimman edustavuuden ja vahvistavan otoksen edustavuuden perusasetuksen 27 artiklan mukaisesti. Lisäksi mahdollinen tukikelpoisuus tukijärjestelmien osalta on tekijä, joka ei suinkaan ole puolueellinen vaan objektiivinen peruste, jolla pyritään varmistamaan, että otos edustaa tukitasoa asianomaisessa maassa. Näin ollen kun komissio käytti mahdollista tukikelpoisuutta perusteena, jolla se teki valinnan yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien joukosta, se ei valinnut yrityksiä, joiden tuki oli suurin, koska otantaa koskevan päätöksen tekohetkellä kyseisten yritysten saamat määrät eivät olleet tiedossa. Lisäksi se, että yrityksellä on lähtökohtaisesti mahdollisuus saada tukea tietystä tukijärjestelmästä, ei automaattisesti merkitse sitä, että yritys olisi saanut etua tällaisesta järjestelmästä tutkimusajanjakson aikana. Sen vuoksi komissio katsoi, että yritykset eivät osoittaneet, miten komissio olisi tehnyt otokseen sisältyvien viejien valinnassa ilmeisen arviointivirheen ([13]), joka olisi johtanut harhaanjohtaviin tuloksiin ja rikkonut velvoitetta tehdä puolueeton vahinkoa koskeva tutkimus – jonka osalta komissio muistuttaa, että sillä on laaja harkintavalta ([14]).

(65) Toisin kuin jotkin osapuolet väittivät, otantamenetelmä selitettiin yksityiskohtaisesti jo 25 päivänä lokakuuta 2023 julkaistussa alustavaa otosta koskevassa muistiossa.

(66) Vientiä harjoittava tuottaja GWM pyysi, että se sisällytettäisiin otokseen ja että yksi otokseen valittu yritys poistettaisiin, koska sen mukaan valittu yritys ei edustanut riittävästi koko Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa tuotemerkin, teknologian ja unioniin viedyn pääasiallisen ajoneuvomallin hinnoittelun osalta. GWM väitti, että se olisi sisällytettävä otokseen, koska se oli yksi harvoista vientiä harjoittavista tuottajista, joka oli toimittanut pyydetyt otantatiedot ajoissa, ja yksi suurimmista edustavista kiinalaisista akkusähköajoneuvojen viejistä, kun otetaan huomioon sen unioniin viemät hyvin erilaiset ajoneuvomallit, maantieteellinen sijainti, tuoteturvallisuus- ja ympäristöteknologian noudattaminen, merkittävät t&k-investoinnit ja sen toimitusketjun vertikaalinen integroituminen.

([13]) Asia T-30/19 ja T- *72/19, CRIA ja CCCMC v. komissio*, 4.5.2022 (T-30/19), 115 kohta (on muistettava, että unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon esiintymisen ja määrän määrittäminen sekä syy-yhteyden esiintyminen edellyttävät sellaisten monimutkaisten taloudellisten tilanteiden arviointia, joiden yhteydessä unionin toimielimillä on laaja harkintavalta).

([14]) *Sama kuin edellä.*

(67) Kaikki otantamenettelyssä ilmoittautuneet yritykset toimittivat vastauksensa vireillepanoilmoituksessa asetetussa määräajassa tai perusteltujen määräajan pidentämistä koskevien pyyntöjen perusteella sovitussa määräajassa. Kuten johdanto-osan 53–57 kappaleessa todetaan, komissio katsoi, että valittu otos oli edustavin otos, joka voitiin kohtuudella tutkia käytettävissä olevassa ajassa. Otoksen valinta oli täysin perusasetuksen 27 artiklan säännösten mukaista ottaen huomioon tapauksen erityispiirteet. Koska mikään GWM:n esittämistä väitteistä ei tehnyt komission otoksen valintaa pätemättömäksi, GWM:n otokseen sisällyttämistä koskeva pyyntö hylättiin.

(68) CCCME, BYD, GWM ja Tesla väittivät lisäksi, että käyttämätöntä kapasiteettia ei voida pitää otoksen määrittämisessä käytettävänä tekijänä, vaan se on tekijä, jota olisi arvioitava tutkimuksen aikana.

(69) Tämä tutkimus perustuu vahingon uhkaan. Sen vuoksi vientiä harjoittavien tuottajien potentiaalista myyntiä lähitulevaisuudessa koskevien tietojen katsottiin olevan tärkeitä edustavan otoksen valinnassa. Se, että käyttämätön kapasiteetti oli yksi tekijöistä otosta koskevassa komission päätöksessä, ei estänyt tämän tekijän arvioimista tutkimuksen aikana unionin tuotannonalaan kohdistuvan merkittävän vahingon uhkan määrittämistä varten.

(70) Edellä mainituista syistä komissio päätti säilyttää ehdotetun otoksen lopullisena otoksena.

(71) Otosta koskevan päätöksen jälkeen esittämissään huomautuksissa NIO pyysi lisäselvennyksiä erityistilanteestaan otokseen kuulumattomana tuottajana.

(72) Komissio käsitteli näitä huomautuksia erillisissä huomautuksissa, jotka lähetettiin ainoastaan kyseiselle yritykselle.

(73) Otannan jälkeen 8 päivänä marraskuuta 2023 järjestettiin kuuleminen Smartin kanssa, joka pyysi, ettei sitä pidettäisi osana Geely-ryhmää vaan erillisenä vientiä harjoittavana tuottajana. Väitteessään Smart tukeutui erityisesti Euroopan komission kilpailun pääosaston päätelmiin sulautumamenettelyssä, joka koski Smartin akkusähköajoneuvojen tuotantoa Kiinassa ([15]).

(74) Komissio hylkäsi tämän väitteen. Sulautumapäätökset perustuvat ensinnäkin muuhun oikeusperustaan kuin perusasetukseen, jossa on erilaiset tavoitteet ja edellytetään erityyppisiä arviointeja. Toiseksi sulautumapäätöksen mukaan Daimlerin ja Geelyn yhteisyritys on täysin toimiva yhteisyritys, mutta siinä ei tehty päätelmiä sen riippuvuudesta Geely-ryhmästä. Päätöksestä kävi itse asiassa ilmi, että Smartin valmistus- ja jakelutoimintaa Kiinassa harjoittaa Geelyn kanssa perustettu yhteisyritys. Lisäksi yhteisyrityksen piiriin kuuluvat myös myynti ja markkinointi unioniin. Kun vielä otetaan huomioon Smartin ja Geely-ryhmän nykyinen liikesuhde, molemmat osapuolet vaikuttivat selvästi olevan etuyhteydessä toisiinsa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 ([16]) 127 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Tämän perusteella komissio päätteli, että Smartia olisi kohdeltava osana Geely-ryhmää.

(75) CCCME piti otokseen valittuja kiinalaisia vientiä harjoittavia tuottajia koskevia raportointivaatimuksia liian raskaina erityisesti etuyhteydessä olevilta tuotantopanosten toimittajilta pyydettyjen tietojen ja vuosiraporttien kääntämisen osalta.

(76) Näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa todettiin, että Kiinan viranomaisten myöntämä tuki leviää koko akkusähköajoneuvojen tuotannonalan tuotanto- ja toimitusketjuun muun muassa siten, että osia ja komponentteja tarjotaan riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan. Komissio piti otokseen valittuihin vientiä harjoittaviin tuottajiin etuyhteydessä olevilta osapuolilta pyydettyjä tietoja tarpeellisina, jotta voitiin arvioida tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavien tukien esiintyminen akkusähköajoneuvojen osien ja komponenttien, myös akkujen, osalta, ja hylkäsi sen vuoksi CCCME:n väitteen.

([15]) Asia M.9360 – Daimler / Geely / JV, komission päätös, 10.12.2019, neuvoston asetuksen N:o 139/2004 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla, ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 57 artikla.

([16]) EUVL L 343, 29.12.2015, s. 558–893.

1.5.4. *Kyselylomakevastaukset ja tarkastuskäynnit*

(77) Komissio lähetti kyselylomakkeet Kiinan viranomaisille, otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle, otokseen valituille neljälle unionin tuottajalle ja kahdelle käyttäjälle.

(78) Komissio sai vastaukset Kiinan viranomaisilta, otokseen valituilta kolmelta vientiä harjoittavien tuottajien ryhmältä, otokseen valituilta neljältä unionin tuottajalta ja kahdelta käyttäjältä.

(79) Komissio on hankkinut ja tarkastanut kaikki tiedot, joita se piti tarpeellisina tuen, siitä johtuvan vahingon (myös vahingon uhkan) ja unionin edun määrittämistä varten.

(80) Perusasetuksen 26 artiklan mukaisia tarkastuskäyntejä tehtiin seuraavien yritysten toimitiloihin:

Unionin tuottajat ja niihin etuyhteydessä olevat yritykset:

— Yritys 7

— Yritys 17

— Yritys 18

— Yritys 27

Käyttäjät:

— Leasys Luxembourg S.A.

— Leasys Mobility Portugal SA

Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ja niihin etuyhteydessä olevat yritykset:

— BYD-ryhmä

  — Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Kiina

  — Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Kiina

  — BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Kiina

  — BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Kiina

  — BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Kiina

  — BYD Europe B.V., Alankomaat

  — BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Kiina

  — BYD Co., Ltd., Shenzhen, Kiina

  — BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Kiina

  — BYD Hong Kong, Hongkongin erityishallintoalue

  — Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Kiina

  — Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Kiina

  — Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Kiina

  — Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Kiina

  — Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Kiina

  — Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Kiina

  — Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Kiina

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

— Geely-ryhmä

- — 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 (vientimyynti) 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., Ningbon sivuliike,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Wuhanin sivuliike,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., Chengdun sivuliike,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., päätoimipaikka
- 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, Ruotsi
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Saksa

— SAIC-ryhmä

- 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) Kuten 3.3 jaksossa esitetään, komissiolla oli yhteistyöhön liittyviä ongelmia, koska useat otokseen valitut kiinalaiset yritysryhmät eivät toimittaneet kyselyvastauksia tiettyjen yritysten osalta tai toimittivat puutteellisia tietoja tai eivät toimittaneet mitään tietoja yritysrakenteestaan tai tuotantokustannuksistaan. Tämän perusteella komissiolla ei ollut kattavaa yleiskuvaa yrityksistä, joiden olisi pitänyt toimittaa kyselyvastaus, eikä niiden osuudesta kaikista tuotantokustannuksia.

(82) Näin ollen komissio päätti asiakirja-aineistossa olevien tietojen perusteella keskittyä akkusähköajoneuvojen tuottajiin, tärkeimpien tuotantopanosten toimittajiin ja muihin rahoitus- sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan osallistuneisiin yrityksiin, jotka toimittivat kyselyvastaukset, jotka voitiin todentaa ennen väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönottoa.

(83) Komissio sai kyselyvastauksia myös muilta etuyhteydessä olevilta yrityksiltä, joiden toiminta kuului kyselyvastausta edellyttävään toimintaan, mutta komissio ei pystynyt arvioimaan näitä vastauksia ennen väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönottoa. Komissio varaa itselleen oikeuden arvioida näitä vastauksia menettelyn lopulliseen vaiheeseen asti.

1.5.5. *Avoimuutta ja menettelyä koskevat väitteet*

(84) Kiinan viranomaisten mukaan se, että MLexillä vaikutti olevan enemmän tietoa unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien otoksesta kuin asianomaisilla osapuolilla, vahvisti, että tutkimus ei ollut avoin ja että se loukkasi oikeudenmukaiseen menettelyyn liittyviä asianomaisten osapuolten oikeuksia.

(85) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Kuten johdanto-osan 43 kappaleessa todetaan, komissio ei voi esittää huomautuksia lehtitietojen sisällöstä, ja merkitykselliset tiedot sisältyvät tämän tutkimuksen asiakirja-aineistoon. Komissio lisäsi tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon kaikki merkitykselliset tiedot ajallaan ja antoi osapuolille runsaasti mahdollisuuksia esittää niistä huomautuksia. Komissio arvioi kaikki saamansa huomautukset asianmukaisesti tutkimuksen aikana, ja ne selitetään tämän asetuksen asiaa koskevassa jaksossa.

(86) CCCME väitti, että komissio viivytti unionin tuotannonalan kyselyvastausten sisällyttämistä ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon, mikä oli jyrkässä ristiriidassa nopeuteen, jolla komissio latasi verkkoon kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien toimittamat kyselyvastausten ei-luottamukselliset versiot. CCCME väitti, että viiveet pahensivat avoimuuden puutetta akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan ja tutkimuksen vahinkoon liittyvien näkökohtien osalta.

(87) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Unionin tuottajille myönnettiin nimettömänä käsittely, kuten johdanto-osan 12 ja 13 kappaleessa selitetään. Sen vuoksi komission oli tarkistettava huolellisesti, että unionin tuotannonalan toimittamissa asiakirjoissa ei tahattomasti paljastettu unionin tuottajien henkilöllisyyttä ja vaarannettu näin myönnettyä nimettömänä käsittelyä. Tällaiset tarkastukset vievät aikaa. CCCME:llä ja muilla asianomaisilla osapuolilla oli runsaasti aikaa esittää huomautuksia kyselyvastauksista sen jälkeen, kun ne oli lisätty tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon.

(88) CCCME väitti, että komission ja ACEAn välisen kirjeenvaihdon puuttuminen ei-luottamuksellisesta asiakirja-aineistosta oli selvä osoitus tutkimuksen puutteellisesta avoimuudesta, koska toimialajärjestöt toimittavat yleensä makrotaloudellisia indikaattoreita koskevat tiedot. CCCME pyysi komissiota selventämään, miten makrotaloudelliset tiedot kerätään ja arvioidaan tutkimuksessa.

(89) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Komissiolla ei ole mitään oikeudellista velvoitetta hankkia makrotaloudellisia indikaattoreita koskevia tietoja ACEAn kaltaiselta toimialajärjestöltä. Komissio voi käyttää myös muita tietolähteitä. Nämä lähteet ja makrotaloudellisten indikaattoreiden arviointi esitetään jaksossa ”Vahinko”. Komissio ei voinut paljastaa makrotaloudellisten indikaattoreiden lähdettä eikä arviointimenetelmää ennen tutkimuksen alustavan vaiheen päättymistä.

(90) CCCME totesi, että yritys 29 toimitti tiettyjä tietoja ainoastaan luottamuksellisina ja että tämän vuoksi asianomaiset osapuolet eivät voineet ymmärtää ja kommentoida yrityksen 29 toimittamia tietoja. Sen vuoksi CCCME pyysi komissiota asettamaan nämä tiedot saataville ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa.

(91) Komissio tarkisti tiedot ja totesi, että niistä ei ollut mahdollista tehdä merkityksellistä yhteenvetoa. Komissio ei myöskään käyttänyt näitä tietoja tässä tutkimuksessa. Sen vuoksi pyyntö hylättiin.

(92) Komissio lisäsi otokseen valituille unionin tuottajille tarkoitetun kyselylomakkeen taulukoissa pyydettyjen tärkeimpien tietojen ei-luottamuksellisen version – indeksoituna ja konsolidoidusti (eli otokseen valittujen unionin tuottajien tiedot yhdistettiin) – tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon. Komissio katsoi aiheelliseksi olla lisäämättä erikseen ei-luottamuksellista versiota kunkin unionin tuottajan taulukoista, jotta voidaan suojata otokseen valittujen unionin tuottajien nimettömyys, koska riskinä on, että indeksien kehitys yrityskohtaisesti paljastaa tahattomasti otokseen valittujen unionin tuottajien henkilöllisyyden ja vaarantaa näin ollen nimettömänä käsittelyn.

(93) CCCME pyysi komissiolta selvennystä seuraavista seikoista: i) miten asiakirja-aineistoon sisältyvät tosiseikat tukivat johdanto-osan 92 kappaleessa selitettyä perustelua komission käytännön muuttumiseen, koska kukin otokseen valittu unionin tuottaja toimitti yksilöllisesti indeksoidut tiedot useista taloudellisista indikaattoreista (mukaan lukien tuotantokapasiteetti, tuotanto, etuyhteydessä oleville ja etuyhteydettömille osapuolille suuntautuneen myynnin määrä ja arvo sekä työllisyys) tarkastelujaksolta otantalomakkeeseen annetuissa vastauksissa, jotka asetettiin saataville tutkimuksen ei-luottamuksellisessa asiakirja-aineistossa, ii) miten yksilöllisesti indeksoidut tiedot ja niiden kehityssuuntaukset, jotka liittyvät muihin vahinkoindikaattoreihin, voisivat paljastaa akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien henkilöllisyyden, ja iii) miten neljän unionin tuottajan yksilöllisesti indeksoidut tiedot voisivat paljastaa niiden henkilöllisyyden, kun taloudellisiin indikaattoreihin ja erityisesti akkusähköajoneuvoihin liittyvät tiedot eivät olleet julkisesti saatavilla akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien vuosikertomuksista tai muista tiedoista ja useimmat akkusähköajoneuvojen unionin tuottajat tuottivat myös muita ajoneuvotyyppejä.

(94) Sen vuoksi CCCME pyysi komissiota lisäämään tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon otokseen valittujen neljän unionin tuottajan yrityskohtaiset indeksoidut tiedot, koska näiden tietojen perusteella ei ollut riskiä niiden tunnistamisesta. CCCME muistutti lisäksi, että nämä tiedot olivat merkityksellisiä CCCME:n puolustuksen esittämisen kannalta seuraavista syistä: i) otokseen valittujen unionin tuottajien henkilöllisyys on pidetty luottamuksellisena, eikä ollut mitään keinoa tietää, miten yritykset tosiasiallisesti suoriutuivat ja kohdistuiko niihin vahingon uhka Kiinasta tulevan akkusähköajoneuvojen tuonnin vuoksi, ii) komission saataville asettamat yhdistetyt indeksoidut tiedot eivät antaneet merkityksellisiä tietoja ja vaikuttivat itse asiassa virheellisiltä, iii) CCCME voisi ymmärtää indeksoitujen yrityskohtaisten tietojen avulla otokseen valittujen unionin tuottajien taloudellisen tilanteen, koska niiden tiedot muodostavat perustan mikrotaloudellisten indikaattoreiden ja hinnan/viitehinnan alittavuuden arvioinnille, ja iv) CCCME:llä ei ollut mitään keinoa tarkistaa akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien ilmoittamien tietojen oikeellisuutta, mutta yrityskohtaisten indeksoitujen tietojen ansiosta se kykenisi edes vertaamaan alun perin otoslomakkeessa ja myöhemmin kyselylomakkeessa annettuja tietoja.

(95) Komissio totesi, että unionin akkusähköajoneuvojen markkinat koostuvat muutamasta tuottajien ryhmästä. Akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalasta on saatavilla merkittävä määrä julkisia tietoja ja hyvin yksityiskohtaisia tietoja, jotka perustuvat maksettuun tilaukseen ja jotka CCCME voisi saada käyttöönsä. Sen vuoksi on olemassa suuri riski, että komission kyselylomakkeessa pyytämät talous- ja rahoitustiedot yhdistettynä tiettyihin julkisiin ja maksullisiin tilauspohjaisiin tietoihin saattavat tehdä kyseisistä yksiköistä tunnistettavia ja vaarantaa siten niiden nimettömyyden.

(96) Otantalomakkeissa pyydetyt tiedot eivät myöskään olleet lainkaan niin yksityiskohtaisia kuin kyselylomakkeessa pyydetyt tiedot. Esimerkiksi talous- ja rahoitustietojen osalta otantalomakkeessa pyydettiin tietoja i) tuotantomäärästä, ii) tuotantokapasiteetista, iii) myynnin kokonaismäärästä ja arvosta unionissa, iv) etuyhteydessä oleville yrityksille suuntautuneen myynnin määrästä ja arvosta ja v) työntekijöiden määrästä. Näiden tietojen lisäksi tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon lisätyssä konsolidoidut indeksit sisältävässä asiakirjassa oli myös tietoja seuraavista: i) kokonaismyynnin sekä unionin markkinoilla etuyhteydettömille ja etuyhteydessä oleville asiakkaille suuntautuneen myynnin keskimääräinen hinta, ii) etuyhteydettömille ja etuyhteydessä oleville asiakkaille suuntautuneen viennin määrä, arvo ja hinnat, iii) keskimääräiset yksikkökohtaiset tuotantokustannukset, iv) voitto ennen veroja unionissa etuyhteydettömille ja etuyhteydessä oleville asiakkaille suuntautuneesta myynnistä, v) kapasiteetin käyttöaste, vi) loppuvarastojen määrä, vii) akkusähköajoneuvoihin liittyvät työvoimakustannukset, viii) kassavirta, ix) tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuotannossa käytetty käyttöomaisuus yhteensä, x) investointien tuotto, xi) tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen liittyvät investoinnit yhteensä ja xii) tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen liittyvät poistot yhteensä.

(97) Lisäksi komissio lisäsi kyseisen asiakirjan tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon sen jälkeen, kun otokseen valitut unionin tuottajat olivat toimittaneet vastauksensa kyselylomakkeeseen. Näin ollen kyseinen asiakirja perustui todentamattomiin tietoihin. Kun tiedot oli todennettu, komissio lisäsi tarkistetun asiakirjan tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon. Komissio analysoi esitettyä väitettä tarkistettujen tietojen pohjalta ja totesi, että se ei enää päde. Komissio lisäsi asiakirja-aineistoon myös edustavuutta koskevat prosenttiosuudet otokseen valittujen unionin tuottajien myynnin ja tuotannon perusteella sen jälkeen, kun otokseen valittujen unionin tuottajien toimittamat tiedot oli todennettu.

(98) Näin ollen pyyntö hylättiin edellä esitetyn perusteella.

(99) CCCME pyysi myös, että johdanto-osan 94 kappaleessa esitetyn pyynnön sijasta komissio toimittaisi otokseen valittujen neljän unionin tuottajan yhdistetyt tiedot kustakin vahinkoindikaattorista absoluuttisina lukuina tai numeerisina vaihteluväleinä.

(100) Kuten johdanto-osan 95 kappaleessa selitetään, komissio on esittänyt mikrotaloudelliset indikaattorit absoluuttisina arvoina jaksossa ”Vahinko”. Muut makrotaloudelliset indikaattorit, jotka komissio myös esitti jaksossa ”Vahinko”, eivät perustu ainoastaan otokseen valittujen unionin tuottajien tietoihin vaan koko unionin tietoihin, kuten jaksossa ”Vahinko” selitetään. Sen vuoksi pyyntö hylättiin.

(101) CCCME pyysi komissiota toimittamaan otokseen valittujen unionin tuottajien myyntimäärän osalta seuraavat tiedot: i) otokseen valittujen neljän unionin tuottajan suoraan riippumattomille asiakkaille ja etuyhteydessä oleville yrityksille suuntautuneen myynnin prosenttiosuus tarkastelujaksolla unionissa ja unionin ulkopuolella; ii) unionin tuottajien etuyhteydessä oleville ja etuyhteydettömille osapuolille suuntautuneen myynnin maantieteellinen kattavuus; iii) tapahtuiko kaikki etuyhteydessä oleville osapuolille suuntautuva EU:n myynti sellaisille etuyhteydessä oleville yksiköille, jotka ovat täyttäneet kyselylomakkeen liitteen I; ja iv) kuinka suuri prosenttiosuus otokseen valittujen neljän unionin tuottajan EU:n kokonaistuotannosta vietiin tarkastelujakson kunakin vuonna. Lisäksi CCCME väitti, että jos kaikki etuyhteydessä olevat yritykset eivät ole täyttäneet liitettä I, myynti riippumattomille asiakkaille ei olisi 38 prosenttia myynnistä unionissa, kuten komissio totesi asiakirja-aineistoon sisältyvässä unionin tuottajien otosta koskevassa muistiossa.

(102) Komissio toimitti etuyhteydettömille ja etuyhteydessä oleville yrityksille unionissa tapahtuneesta myynnistä 4 päivänä kesäkuuta 2024 päivätyssä asiakirja-aineistoon liitetyssä muistiossa ([17]) lisäselvennyksiä, joissa se totesi, että myyntiä koskevat tiedot kerättiin ensimmäiseltä etuyhteydettömältä asiakkaalta veloitetun hinnan tasolla ja yhdistettiin otokseen valittujen unionin tuottajien etuyhteydettömille asiakkaille suuntautunutta myyntiä koskeviin tietoihin. Unionin ulkopuolelle suuntautuvan myynnin osalta on muistettava, että tutkimuksen tarkoituksena on muun muassa arvioida unionin tuotannonalan tuotantoon ja myyntiin liittyvää talous- ja rahoitustilannetta unionissa eikä unionin ulkopuolella. Unionin tuotannonalan viennin vaikutusta selitetään johdanto-osan 1183–1185 kappaleessa. Lisäksi otokseen valittujen unionin tuottajien myynnin maantieteellistä kattavuutta koskevat tiedot ovat luottamuksellisia, eikä myöskään kiinalaisia vientiä harjoittavia tuottajia pyydetty toimittamaan tällaisia tietoja ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon. CCCME ei myöskään selittänyt, miksi nämä tiedot olivat merkityksellisiä.

(103) CCCME pyysi komissiota myös toimittamaan tiedot akkusähköajoneuvojen ja muiden ajoneuvotyyppien tuotantokapasiteetin ja tuotannon suhteesta tarkastelujaksolla.

(104) Komissio muistutti, että tämä tutkimus kattoi ainoastaan akkusähköajoneuvot, minkä vuoksi otokseen valittujen unionin tuottajien muiden ajoneuvojen tuotantokapasiteetilla ja tuotannolla ei ole merkitystä. Sen vuoksi pyyntö hylättiin.

(105) CCCME pyysi komissiota toimittamaan luettelon jäsenvaltioista, joissa otokseen valitut unionin tuottajat sijaitsevat, ja väitti, että otokseen valittujen unionin tuottajien maantieteellinen sijainti on ilmoitettu tapauksissa, joissa unionin tuottajille on myönnetty nimettömänä käsittely.

(106) Komissio muistutti, että unionissa on vain muutama akkusähköajoneuvojen tuottajien ryhmiä. Lisäksi niiden tuotannon sijaintipaikka on julkista tietoa. Sen vuoksi komissio ei tässä tapauksessa voinut paljastaa otokseen valittujen unionin tuottajien sijaintia, koska tämä voisi tehdä kyseisistä yksiköistä tunnistettavissa olevia ja näin ollen vaarantaa niiden nimettömyyden. Tämän vuoksi pyyntö hylättiin.

(107) CCCME pyysi komissiota myös toimittamaan i) yhdistetyn luettelon otokseen valittujen neljän unionin tuottajan unionissa ja unionin ulkopuolella myymien tuotteiden tuotevalvontakoodeista siten, että erotetaan etuyhteydessä oleville ja etuyhteydettömille yrityksille suuntautuva myynti, ii) markkinasegmentit, jotka unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien myynti kattaa etuyhteydessä oleville ja etuyhteydettömille yksiköille unionissa ja unionin ulkopuolella, ja iii) unionin tuottajille tarkoitetun kyselylomakkeen taulukossa ”Tuotteiden ominaisuudet” pyydetyt tuoteominaisuudet.

(108) Komissio totesi, että se pyysi kyselylomakkeessa tietoja tuotevalvontakoodien tasolla ainoastaan tutkimusajanjaksolta eikä koko tarkastelujaksolta. Tämä koski sekä otokseen valittuja unionin tuottajia että otokseen valittuja kiinalaisia vientiä harjoittavia tuottajia. Komissio ei siten voinut toimittaa CCCME:lle tietoja, joita sillä ei ollut. Lisäksi tuotevalvontakoodeja ja tuoteominaisuuksia koskevat tiedot kunkin otokseen valitun unionin tuottajan ja kiinalaisen vientiä harjoittavan tuottajan osalta ovat luottamuksellisia, minkä vuoksi niitä ei voitu lisätä tutkimuksen ei-luottamukselliseen asiakirja-aineistoon. Tuotevalvontakoodit ilmoitetaan yleensä yrityskohtaisissa päätelmissä otokseen valituille kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille ja unionin tuottajille, jos tuotevalvontakoodit eivät ole luottamuksellisia. Mitä tulee markkinasegmentteihin, komissio ei pitänyt tarpeellisena markkinoiden segmentoitumista koskevan analyysin tekemistä, kuten johdanto-osan 1040–1048 kappaleessa selitetään. Sen vuoksi pyyntö hylättiin.

([17]) t24.004547

1.5.6. *Vireillepanoa koskevat huomautukset*

(109) Tutkimuksen vireillepanosta saatiin huomautuksia Kiinan viranomaisilta, CCCME:ltä ja yritykseltä 24.

(110) Kiinan viranomaiset väittivät, että tutkimus on puhtaasti poliittinen ja syrjivä ja että EU on itse myöntänyt miljardeja euroja tukia akkusähköajoneuvojen toimitusketjun rakentamiseksi viime vuosina ja aikoo jatkossakin tukea akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Kiinan viranomaiset pitivät tutkimusta haitallisena akkusähköajoneuvojen tuotannonalan maailmanlaajuisen kehityksen kannalta erityisesti siksi, että Kiinan ja unionin akkusähköajoneuvojen toimitusketjut ovat toisistaan riippuvaisia ja syvästi integroituneita, ja katsoivat, että se luo esteitä kahdenvälisille toimille ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

(111) Kaikki tuet eivät ole tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavia WTO:n tukisopimuksen nojalla, ja tämä tutkimus rajoittuu Kiinassa myönnettyihin tukiin, joista tarkasteltavana olevan tuotteen vientiä harjoittavat tuottajat saavat etua. Kiinan viranomaisten väitteet eivät vaikuta komission alustaviin päätelmiin, joiden mukaan Kiinan viranomaiset ovat myöntäneet akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittaville tuottajille tukia, jotka ovat tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavia WTO:n tukisopimuksen ja perusasetuksen mukaisesti. Kiinan viranomaisten väitteiden vastaisesti tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavat Kiinan tuet luovat epäreilua kilpailua, josta on haittaa akkusähköajoneuvojen maailmanlaajuisen tuotannonalan ja erityisesti unionin tuotannonalan kehitykselle. Kahdenväliset toimet ilmastonmuutoksen torjumiseksi eivät voi perustua halpojen, tuettujen akkusähköajoneuvojen aiheuttamaan epäreiluun kilpailuun, vaan niiden olisi perustuttava tasapuolisiin toimintaedellytyksiin, joissa reilu kilpailu ja innovointi edistävät vihreää siirtymää. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(112) Kiinan viranomaiset väittivät, että niille ei annettu WTO:n tukisopimuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua merkityksellistä ja asianmukaista mahdollisuutta vireillepanoa edeltäviin neuvotteluihin, koska komissio ilmoitti julkisesti tutkimuksen vireillepanosta ennen kuin se kutsui Kiinan viranomaiset neuvotteluihin, jotka oli suunniteltu Kiinan kansallisen lomakauden ajaksi, mikä vaarantaa Kiinan viranomaisten kyvyn käydä asianmukaisia neuvotteluja. Kiinan viranomaiset väittivät lisäksi, että niille ei toimitettu mitään tietoja tai näyttöä tuotteen määritelmästä, oma-aloitteisen tutkimuksen perusteena olevista erityisistä olosuhteista, unionin tuotannonalan kokoonpanosta, tukea koskevien väitteiden perustana olevista tiedoista ja näytöstä eikä vahingon uhkaa ja syy-yhteyttä koskevista tiedoista. Vireillepanoa edeltävät neuvottelut eivät myöskään kattaneet kaikkia väitettyjä tukijärjestelmiä.

(113) Perusasetuksen 10 artiklan 7 kohdan ja WTO:n tukisopimuksen 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio kutsui Kiinan viranomaiset neuvotteluihin väitettyjen tukien tilanteen selventämiseksi ennen tutkimuksen vireillepanoa. Komission puheenjohtajan unionin tilaa koskevassa puheessa 13 päivänä syyskuuta 2023 antama ilmoitus, jonka mukaan komissio käynnistää Kiinasta tulevia sähköajoneuvoja koskevan tukien vastaisen tutkimuksen, ei merkitse tutkimuksen vireillepanoa. Kiinan viranomaiset saivat 22 päivänä syyskuuta 2023 verbaalinootin, jossa niille ilmoitettiin, että Euroopan komissio on päättänyt panna omasta aloitteestaan vireille tukien vastaisen menettelyn. Tämä tapahtui ennen Kiinan kansallista lomakautta. Kiinan viranomaisille toimitettiin verbaalinootin yhteydessä yhteenveto tuesta ja vahingon uhkasta ja riittävä näyttö tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavien tukien esiintymisestä, vahingosta ja syy-yhteydestä. Perusasetuksen 11 artiklan 8 kohdassa tai WTO:n tukisopimuksen 13 artiklan 1 kohdassa ei edellytetä, että komission olisi lähetettävä koko asiakirja-aineisto Kiinan viranomaisille ennen tutkimuksen vireillepanoa. Järjestelmät, jotka eivät väitetysti kuuluneet neuvottelujen piiriin, eivät ole muita yksilöityjä tukia vaan kuuluvat järjestelmiin, joista komissio ja Kiinan viranomaiset keskustelivat neuvotteluissa. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(114) Kiinan viranomaiset väittivät, että niiden puolustautumisoikeuksiin vaikutti se, että komissio kieltäytyi asianmukaisesta määräajan pidentämisestä, vaikka Kiinan viranomaiset esittivät useita syitä tällaiseen pidennykseen.

(115) Vireillepanoilmoituksen 9 jaksossa todettiin, että määräaikojen pidentämistä olisi pyydettävä vain poikkeuksellisissa olosuhteissa ja se voidaan myöntää vain asianmukaisesti perustellusta pätevästä syystä. Lisäksi siinä täsmennettiin, että muiden tietojen kuin kyselyvastausten toimittamisen määräaikojen pidentäminen rajoitetaan kolmeen päivään, paitsi jos on näyttöä poikkeuksellisista olosuhteista. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet näyttöä sellaisista poikkeuksellisista olosuhteista, jotka oikeuttaisivat määräajan pidentämisen yli kolmella päivällä. Tämän kolmen päivän pidennyksen piiriin kuuluvan viikonlopun vuoksi Kiinan viranomaisille myönnettiin neljän kalenteripäivän pidennys. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(116) Lisäksi Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että oma-aloitteisen tutkimuksen vireillepanoa koskevat vaatimukset eivät täyttyneet perusasetuksen 10 artiklan 8 kohdan mukaisesti. Kiinan viranomaisten ja CCCME:n mukaan komissio ei vahvistanut sellaisten erityisten olosuhteiden olemassaoloa, jotka oikeuttaisivat tutkimuksen vireillepanon ilman unionin tuotannonalan tekemää tai sen puolesta tehtyä kirjallista valitusta. Kiinan viranomaiset väittivät, että akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonala olisi voinut tehdä valituksen itse, ja se, että se ei tehnyt näin, oli selvä todiste siitä, ettei ollut poikkeuksellisia ja erityisiä olosuhteita, jotka oikeuttaisivat tutkimuksen oma-aloitteisen vireillepanon. Kiinan viranomaiset väittivät lisäksi, että lehtitietojen mukaan akkusähköajoneuvojen unionin tuottajat vastustivat julkisesti tätä tutkimusta, mikä oli selkeä todiste siitä, ettei ollut poikkeuksellisia ja erityisiä olosuhteita, jotka oikeuttaisivat tutkimuksen oma-aloitteisen vireillepanon.

(117) Komissio esitti vireillepanoilmoituksessa riittävät perusteet oma-aloitteiselle vireillepanolle. Komissio katsoi erityisesti, että Kiinasta halvoin hinnoin ja tuetusti tulevan akkusähköajoneuvojen tuonnin nopea markkinaosuuden kasvu, joka uhkaa vahingoittaa peruuttamattomasti unionin tuotannonalaa, on luonteeltaan erityinen ja oikeuttaa oma-aloitteisen tutkimuksen vireillepanon. Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotannonalan saama tuki aiheutti sen, että Kiinassa tuotettujen akkusähköajoneuvojen tuonti unionin markkinoille kasvoi ja kiihtyi hinnoilla, jotka alentavat hintoja tai estävät hinnankorotukset, jotka olisi muutoin tehty, mikä uhkaa aiheuttaa akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalanalle merkittävää vahinkoa, joka saattaa olla peruuttamatonta teknisen kehityksen ja tarvittavan t&k-rahoituksen tason vuoksi. Se mahdollisuus, että akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonala olisi itse voinut tehdä valituksen, ei vaikuta komission päätelmään, jonka mukaan tämän nimenomaisen tapauksen erityiset olosuhteet oikeuttavat tutkimuksen oma-aloitteisen vireillepanon. Komissio ei myöskään kommentoi lehtitietoja. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(118) Kiinan viranomaiset väittivät, että vireillepanoilmoitus ei sisältänyt näyttöä etuuskohteluun perustuvasta luotonannosta eikä vientiluottovakuutuksista, siinä oli riittämätöntä näyttöä avustusten myöntämisestä eikä näyttöä, jonka perusteella voitaisiin tutkia tavaroiden ja palvelujen tarjoamista riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan tai valtion menettämiä tai kantamatta jääneitä tuloja, ja siinä oli ymmärretty virheellisesti vientiveron palautukset.

(119) Vireillepanoilmoitukseen sisältyvä näyttö muodostui tiedoista, jotka olivat kohtuudella komission käytettävissä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Vireillepanovaiheessa oli riittävä näyttö siitä, että väitetyt tuet mahdollistivat tasoitustullin käyttöönoton esiintymisensä, määränsä ja luonteensa perusteella, kuten osoitetaan näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa, joka sisältää komission arvion kaikesta komission käytettävissä olevasta näytöstä Kiinan osalta ja jonka perusteella komissio pani tutkimuksen vireille. Komissio esitti kaikkien vireillepanoilmoituksessa tukijärjestelmiksi väitettyjen järjestelmien osalta oikeusperustan, niiden erityisyyden akkusähköajoneuvojen alan kannalta ja julkisesti saatavilla olevista lähteistä peräisin olevat yksityiskohtaiset tiedot Kiinan viranomaisten akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittaville tuottajille toimittamien tukien määristä, siltä osin kuin komissiolla oli pääsy näihin tietoihin. Sen vuoksi komissio katsoi, että sillä oli riittävästi näyttöä tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavasta tuesta perusasetuksen ja WTO:n tukisopimuksen mukaisesti.

(120) Kiinan viranomaiset totesivat, että unionin tuotannonalan tekemän valituksen perusteella vireille pannuissa tutkimuksissa komissio tarkistaa yleensä ennen tutkimuksen vireillepanoa toteutettavan edustavuutta koskevan tarkastelun yhteydessä seikat, jotka koskevat unionin tuottajien tuontia tutkimuksen kohteena olevasta maasta ja niiden yhteyttä vientiä harjoittaviin tuottajiin sekä niiden toimintaa unionissa. Sen vuoksi Kiinan viranomaiset pyysivät komissiota i) selventämään, ottiko komissio vireillepanoilmoituksessa olevassa akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan määritelmässä huomioon, että joillakin unionin tuottajilla on tuotantoa Kiinassa ja jotkin ovat kiinalaisten yritysten omistuksessa tai niillä on vain vähän tuotantoa unionissa, ii) esittämään akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan kokoonpanon tuottajien ja tuottajaryhmien lukumäärän, akkusähköajoneuvojen unionin tuotannon kokonaismäärän ja akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan myynnin kokonaismäärän ja -arvon perusteella tarkastelujakson kunakin vuonna, iii) selkiyttämään, jättikö komissio vireillepanoilmoituksessa mainittujen 12 tuottajan luettelosta pois joitakin akkusähköajoneuvojen unionin tuottajia, iv) ilmoittamaan sähköajoneuvojen unionin tuottajien harjoittaman, Kiinasta ja muista maista kuin Kiinasta tulevan tuonnin kokonaismäärän ja -arvon ja v) ilmoittamaan akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien harjoittaman, Kiinasta tulevan tuonnin määrän ja arvon, vaikka vaihteluväleinäkin, verrattuna niiden kokonaistuotantoon ja -myyntiin EU:ssa.

(121) Komissio totesi, että tämä tutkimus pantiin vireille sen omasta aloitteesta eikä valituksen perusteella. Sen vuoksi komission ei tarvinnut tässä tutkimuksessa tehdä edustavuutta koskevaa tarkastelua. Tästä seuraa, että vireillepanoilmoitukseen liittyvät Kiinan viranomaisten selvennys- ja tietopyynnöt eivät olleet merkityksellisiä, minkä vuoksi ne hylättiin.

(122) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että komissio käytti vireillepanoilmoituksessa valikoivasti ja perusteettomasti useita tietokantoja (esim. Global Trade Atlas, jäljempänä 'GTA', Eurostat ja S&P Global Mobility) vahingon arvioinnin eri näkökohtia varten yrittämättä täsmäyttää tietoja tai selittää, miten tai miksi tietty tietokokonaisuus soveltui vahingon arvioinnin tiettyyn osaan.

(123) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Komissio käytti vireillepanoilmoituksessa tietoja, jotka sillä oli käytettävissään ennen tutkimuksen vireillepanoa. Eurostatia lukuun ottamatta muut kaksi tietokantaa eivät ole komission omistuksessa, minkä vuoksi komissio ei pystynyt täysin täsmäyttämään näissä tietokannoissa olevia tietoja. Lisäksi komissio selitti vireillepanoilmoituksessa, että se vertasi näissä tietokannoissa olevia tietoja muihin käytettävissään oleviin tietoihin mahdollisuuksien mukaan ja oikaisi niitä tarvittaessa. Komissio selitti myös, että S&P Global Mobilityn tiedoista saatiin yksityiskohtaisempi kuva unionin markkinoilla myydyistä akkusähköajoneuvotyypeistä, mikä selitti käytetyt kaksi tietomoduulia. Eurostatin tietokannasta saatiin tiedot Kiinasta tuotujen akkusähköajoneuvojen määrästä ja GTA-tietokannasta tiedot Kiinasta unioniin suuntautuvan viennin määrästä. Kiinasta unioniin tuotujen akkusähköajoneuvojen määrä ei ole sama kuin Kiinasta unioniin vietyjen akkusähköajoneuvojen määrä, koska ne perustuvat eri tulliviranomaisten ilmoittamiin tietoihin. Tietolähteestä riippumatta päätelmä oli kuitenkin sama eli Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnin/viennin määrä kasvoi vireillepanoilmoituksen kattamalla ajanjaksolla. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(124) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio oli vireillepanoilmoituksessa verrannut vuoden 2023 puolen vuoden tietoja aiempiin täysiin vuosiin (2020, 2021 ja 2022) tehdäkseen päätelmiä Kiinan tuontihinnoista ja markkinaosuudesta sekä tuonnin hintavaikutuksista akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalaan ja arvioidakseen tämän tuonnin tulevia hintavaikutuksia ja akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan tilannetta ja että tällainen arviointi ei ollut objektiivinen.

(125) Komissio käytti vireillepanoilmoituksessa arviointijaksona täysiä vuosia 2020, 2021 ja 2022 sekä vuoden 2023 alkupuoliskoa ottaen huomioon, että tutkimus pantiin vireille lokakuussa 2023, kuten johdanto-osan 1 kappaleessa selitetään. Määrällisten vahinkoindikaattoreiden, kuten tuonti-, myynti-, vienti-, tuotanto- ja kulutusmäärän, kehityssuunnan arvioimiseksi komissio laski indeksin vain täysiltä vuosilta ja käytti vuotta 2020 vertailuvuotena. Komissio ei laskenut indeksiä vuoden 2023 ensimmäiseltä puoliskolta käyttämällä vertailuvuotta, joka on koko vuosi 2020, koska määrällisten indikaattoreiden osalta arviointijakson ja vertailuvuoden olisi oltava sama (eli puolta vuotta ei voida verrata koko vuoteen). Keskimääräiset hinnat eivät ole määrällinen indikaattori, minkä vuoksi komissio laski indeksin myös vuoden 2023 alkupuoliskolta käyttäen vertailuvuotena koko vuotta 2020. Tällainen arviointi on täysin objektiivinen akkusähköajoneuvojen kaltaisella tuotannonalalla, jolla myyntihinta ei vaihtele kausittain, kunhan kyseinen ajanjakso ilmoitetaan. Markkinaosuuksien osalta komissio laski markkinaosuudet kultakin täydeltä vuodelta (2020, 2021 ja 2022) sekä vuoden 2023 ensimmäiseltä puoliskolta ja selitti, miten markkinaosuus kehittyi tällä kaudella. Mitä tulee komission vireillepanoilmoituksessa tekemiin päätelmiin, jotka koskivat Kiinasta tulevan tuonnin hintavaikutuksia akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalaan ja tämän tuonnin arvioituja tulevia hintavaikutuksia, Kiinan viranomaiset eivät selittäneet, miksi komissio ei tarkalleen ottaen ollut objektiivinen päätelmissään. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(126) Kiinan viranomaiset väittivät, että unionin tuotannonalan myyntimäärää ja -hintoja koskevat tiedot perustuivat eri tietolähteisiin ja -joukkoihin, minkä vuoksi komission arvio ei ollut objektiivinen. CCCME väitti, että koska komissio käytti eri tietojoukkoja vahingon arvioinnin eri näkökohtiin, oli mahdotonta saada tarkkaa kuvaa akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan tilanteesta.

(127) Komissio on eri mieltä näistä väitteistä. Vireillepanoilmoitukseen sisältyvät tiedot perustuvat tietoihin, jotka olivat kohtuudella komission käytettävissä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Komission oli käytettävä vireillepanoilmoituksessa useita tietokantoja (esim. Eurostat, GTA ja S&P Global Mobility), koska ei ollut olemassa yhtä tietokantaa, joka sisältäisi kaikki komission arvioinnissa tarvitsemat tiedot. Se, että unionin tuotannonalan myyntimäärää koskevia tietoja ei saatu samasta tietokannasta kuin myyntihintoja koskevia tietoja, ei tarkoita sitä, että komission arviointi ei olisi objektiivinen. Kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin, tietokannassa, jota komissio käytti unionin tuotannonalan hintakehityksen arviointiin, ei ilmoitettu auton alkuperää. Tämä oli erityisen tärkeää Tesla-ryhmän valmistamien akkusähköajoneuvojen osalta, koska tiettyjä malleja voidaan valmistaa sekä Kiinassa että unionissa. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(128) Kiinan viranomaiset ja CCCME pyysivät komissiota i) toimittamaan lisätietoja komission vireillepanoilmoituksessa käyttämistä S&P Global Mobility -tietokannasta saaduista tietomoduuleista ja raporteista, erityisesti tietokannassa käytettävästä myyntimäärää ja arvoa koskevien tietojen keruumenetelmästä, mukaan lukien tiedonkeruun perusta, lähde ja se, sisältävätkö tiedot arvioita, ja jos sisältävät, arvioiden luonne; ja ii) julkistamaan S&P Global Mobility -tietokannan tiedot, jotka komissio on lajitellut/valinnut tiettyjen parametrien perusteella. Lisäksi todettiin, että vaikka S&P Global Mobility on maksullinen, se voidaan rinnastaa GTA-tietokantaan ja että koska polkumyyntitutkimuksissa komissio ilmoittaa yksityiskohtaisia tietoja GTA:sta (edustavan maan valinnan yhteydessä), sen olisi vastaavasti toimitettava yksityiskohtaisia tietoja S&P Global Mobilityn moduuleista. CCCME väitti lisäksi, että S&P Global Mobilityn tiedot ja tiedonkeruussa käytettyä lähdettä ja menetelmää koskevat tiedot akkusähköajoneuvojen myynnin määrän ja arvon sekä niiden alkuperän suhteen ovat keskeisiä, jotta asianomaiset osapuolet voivat todentaa komission käyttämien tietojen uskottavuuden ja luotettavuuden. CCCME väitti, että ei ollut selvää, vastaavatko komission käyttämän kahden S&P Global Mobility -moduulin tiedot toisiaan ja kattavatko ne kaiken Kiinassa ja EU:ssa tuotettujen akkusähköajoneuvojen myynnin unionissa.

(129) Kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin, komissio käytti kahta S&P Global Mobilityn tietomoduulia arvioidakseen akkusähköajoneuvojen tuontia Kiinasta unioniin. Yksi tietomoduuli (moduuli 1) perustui tietoihin, jotka koskivat unionin markkinoilla myytäväksi tarkoitettua tuotantomäärää. Tässä moduulissa komissio pystyi yksilöimään unionin markkinoilla myytäväksi tarkoitetun tietyn akkusähköajoneuvomallin tarkan valmistuspaikan. Tämä oli erityisen tärkeää niiden akkusähköajoneuvomallien osalta, joita myytiin unionin markkinoilla mutta joita tuotettiin useissa maissa (ei ainoastaan Kiinassa), kuten esimerkiksi Tesla-ryhmän mallit. Toinen tietomoduuli (moduuli 2) perustui tietoihin, jotka koskivat akkusähköajoneuvojen myyntiä unionin markkinoilla. Tässä moduulissa ei kuitenkaan ollut mahdollista määrittää tietyn automallin tarkkaa valmistuspaikkaa. Kuten Kiinan viranomaiset toivat esiin, S&P Global Mobility on maksullinen, minkä vuoksi komissio ei voi paljastaa tietoja. S&P Global Mobilityn tiedot (tuotanto unionissa tapahtuvaa myyntiä varten kunkin tuottajan osalta, ajoneuvomallit jne.) eivät ole vertailukelpoisia niiden tietojen kanssa, jotka komissio antaa GTA:sta (tuontitiedot) edustavan maan valintaa varten polkumyyntitutkimuksessa. Kiinan viranomaiset ja CCCME voivat kuitenkin ostaa tietoja S&P Global Mobility -tietokannasta. Komissio totesi, että CCCME:llä oli joka tapauksessa jo pääsy S&P Global Mobilityn moduulin 2 tietoihin, koska näitä tietoja käytettiin CCCME:n 20 päivänä joulukuuta 2023 toimittamien huomautusten liitteessä I olevassa analyysissä. Sen vuoksi pyyntö hylättiin.

(130) CCCME väitti, että komissio luokitteli vireillepanoilmoituksessa unionin akkusähköajoneuvot eri segmentteihin muttei toimittanut mitään tietoja kiinalaisista akkusähköajoneuvoista eikä siitä, ovatko ne verrattavissa unionin akkusähköajoneuvoihin kullakin segmentillä. CCCME väitti lisäksi, että vireillepanoilmoituksessa ei tarkasteltu kilpailua ja korvattavuutta kiinalaisten akkusähköajoneuvojen ja unionin tuottajien unionissa tuottamien akkusähköajoneuvojen välillä kullakin segmentillä. CCCME väitti vielä, että kullakin segmentillä voi olla erilaisia akkusähköajoneuvojen malleja ja korityyppejä, kuten autoja ja kaupunkimaastureita, ja että tämä korityyppien ero vaikutti hintojen vertailukelpoisuuteen ja että muun muassa korityyppien erojen vuoksi akkusähköajoneuvojen mallit tietyllä segmentillä eivät todennäköisesti ole vertailukelpoisia.

(131) Komissio ei luonut segmenttejä (tuotelajien mukaan), joita se käytti hintavertailussa tässä tutkimuksessa. Segmenttejä koskevat tiedot olivat saatavilla S&P Global Mobilityn tiedoista, koska kolmannet osapuolet, kuten tuottajat, autojen jälleenmyyjät ja autovuokraamot, luokittelevat kaikki unionin markkinoilla myydyt akkusähköajoneuvot näihin segmentteihin. Nämä segmentit pätevät sekä unionin tuotannonalan valmistamiin että Kiinasta tuotuihin akkusähköajoneuvoihin. Komission ei tarvinnut tehdä vireillepanoilmoituksessa perusteellista vertailua Kiinasta tuotavien ja unionin tuotannonalan tuottamien akkusähköajoneuvojen välillä. Tällainen vertailu tehdään tutkimuksen aikana niiden tuotevalvontakoodien perusteella, joiden toimittamista otokseen valituilta kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta ja otokseen valituilta unionin tuottajilta edellytetään. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(132) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että Eurostatin tiedot, joita komissio käytti osoittamaan kiinalaisten akkusähköajoneuvojen hintojen kehitystä unionin markkinoilla, sisälsivät unionin tuotannonalan oman tuonnin, ja komissio päätteli, että hinnat laskivat 2 prosenttia vuoden 2020 ja vuoden 2023 alkupuoliskon välisenä aikana mutta jätti huomiotta sen, että S&P Global Mobilityn tiedot osoittivat, että Kiinasta tulevan akkusähköajoneuvojen tuonnin painotettu keskimääräinen myyntihinta nousi 3 prosenttia vuoden 2022 ja vuoden 2023 alkupuoliskon välillä. Kiinan viranomaiset väittivät myös, että koska suurin osa Kiinasta tulevasta tuonnista oli unionin tuotannonalan harjoittamaa tuontia siirtohinnoilla, Eurostatin tietojen perusteella ei voida tehdä merkityksellistä arviota kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuontihinnoista.

(133) Komissio totesi, että Kiinan viranomaiset esittivät ristiriitaisia väitteitä. Yhtäältä ne väittivät, että komission ei pitäisi verrata puolivuotiskauden keskimääräisiä hintoja yhden vuoden keskimääräisiin hintoihin (ks. johdantoosan 124 kappale), ja toisaalta ne arvostelivat komissiota siitä, ettei se ottanut analyysissään huomioon hintojen nousua vuoden 2023 alkupuoliskolla verrattuna vuoteen 2022. Lisäksi tuontihintojen kehitystä arvioidessaan komission on otettava huomioon kaikki Kiinasta tuleva tuonti, vaikka osa siitä tapahtuisi siirtohinnoin. S&P Global Mobilityn tiedoissa ei myöskään ilmoitettu Kiinasta tulevan tuonnin hintaa vaan Kiinasta tuotujen akkusähköajoneuvojen painotettu keskihinta loppukuluttajalle. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(134) Kiinan viranomaiset väittivät, että Eurostatin tietoihin perustuvalla painotetulla keskimääräisellä yksikkötuontihinnalla ei ollut yhteyttä S&P Global Mobilityn ilmoittamiin akkusähköajoneuvojen tosiasiallisiin kuluttajamyyntihintoihin, minkä vuoksi tämä osoitti, että vireillepanoilmoituksessa esitetty hintojen arviointi ei ollut puolueeton eikä perustunut asiaa tukevaan näyttöön.

(135) Eurostatin ja S&P Global Mobilityn tietokantojen hinnat eroavat toisistaan, koska ne ovat erityyppisten asiakkaiden ja eri kaupan portaiden hintoja. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(136) Kiinan viranomaiset väittivät, että komission vireillepanoilmoituksessa esittämä toteamus, jonka mukaan unionin tuotannonalan ja Kiinasta tulevan tuonnin hintavertailuun käytetty S&P Global Mobilityn moduuli 2 sisälsi suurimman osan kaikkien akkusähköajoneuvojen myynnistä unionin markkinoilla tärkeimmissä jäsenvaltioissa, asettaa kyseenalaiseksi S &P Global Mobilityn tietojen laajuuden ja kattavuuden. CCCME toisti tämän väitteen ja pyysi komissiota selittämään tietolähteiden valintaansa ja käytettyjen tietojen edustavuutta.

(137) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Komission ei tarvitse tehdä vireillepanoilmoituksessa hintavertailua kaikkien unionin tuotannonalan ja kiinalaisten akkusähköajoneuvojen välillä. Kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin, S&P Global Mobilityn moduuliin 2 sisältyi suurin osa kaikkien akkusähköajoneuvojen myynnistä unionin markkinoilla tärkeimmissä jäsenvaltioissa, minkä vuoksi myynti oli edustavaa. Koska tutkimus pantiin vireille omasta aloitteesta, komissiolla ei ollut vireillepanoilmoitusta varten unionin tuotannonalalta saatuja tietoja, minkä vuoksi se turvautui hintavertailussa parhaisiin saatavilla oleviin tietoihin eli S&P Global Mobilityltä, autonvalmistajien käyttämältä luotettavalta tietolähteeltä, saatuihin tietoihin.

(138) Kiinan viranomaiset ja CCCME totesivat lisäksi, että koska komissio ei ilmoittanut hintavaikutuksia varten huomioon otettujen kiinalaisten ja unionin akkusähköajoneuvojen määrää kokonaisuudessaan ja segmenteittäin, ne eivät voineet ymmärtää, olivatko laskettu segmenttikohtainen ja yleinen hintaero edustavia.

(139) Komissio ei tehnyt vireillepanoilmoituksessa segmenttikohtaista hinta-arviointia markkinasegmenttien näkökulmasta. Koska muita tietoja ei ollut saatavilla, komissio käytti hintavertailussa segmentointia tuotelajien näkökulmasta, jotta vertailu olisi mielekäs, kun otetaan huomioon unionin markkinoilla myytävien akkusähköajoneuvojen erilaiset mallit. Sen vuoksi komission ei tarvinnut ilmoittaa kiinalaisten ja unionin akkusähköajoneuvojen määrää, joka otettiin huomioon hintavaikutuksia varten. Näin ollen tämä väite hylättiin.

(140) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio ei myöskään täsmentänyt, olivatko komission ilmoittamat ja hintavertailussa tarkastellut henkilöautosegmentit komission luomia vai myös S&P Global Mobilityn käyttämiä.

(141) Komissio muistutti, että segmenttejä koskevat tiedot olivat saatavilla S&P Global Mobilityn moduulissa 2.

(142) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät myös, että vireillepanoilmoituksessa ei ollut esitetty hintavertailua tietyistä segmenteistä eikä niiden poissulkemisesta annettu selitystä. Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät vielä, että jos kiinalaisia akkusähköajoneuvoja ei myydä kyseisillä segmenteillä unionin markkinoilla, kyseiset akkusähköajoneuvojen tyypit olisi jätettävä tuotteen määritelmän ulkopuolelle.

(143) Kuten johdanto-osan 139 kappaleessa selitetään, komissio ei tehnyt segmenttikohtaista hintavertailua segmenttien näkökulmasta. Tutkimus kattoi kaikki akkusähköajoneuvot, joten oli merkityksetöntä, veivätkö kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat akkusähköajoneuvoja unionin markkinoille tietyillä segmenteillä. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(144) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että komission olisi pitänyt hintavertailussaan ottaa huomioon muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat tekijät, kuten erot asiakkaille suuntautuvan myynnin määrissä ja kaupan portaassa.

(145) Komissiolla ei ole velvollisuutta tehdä vireillepanoilmoituksessa hintavertailua, jossa otetaan huomioon kaikki vertailukelpoisuuteen vaikuttavat tekijät, koska komissiolla ei ole ennen tutkimuksen vireillepanoa käytettävissään näin yksityiskohtaisia tietoja. Tällaiset laskelmat tehdään tutkimuksen aikana otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja otokseen valittujen unionin tuottajien toimittamien yksityiskohtaisten tietojen perusteella. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(146) Kiinan viranomaiset, CCCME ja yritys 24 väittivät, että komission vireillepanoilmoituksessa tekemä hintavertailu ei ollut objektiivinen, koska siinä jätettiin pois Tesla-ryhmän myynti, vaikka se oli merkittävää.

(147) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin, Tesla-ryhmän unionin markkinoilla tapahtuneen myynnin alkuperää ei ilmoitettu S&P Global Mobilityn tietokannassa, jota komissio käytti hintavertailussa. Komission ei myöskään tarvitse tehdä vireillepanoilmoituksessa hintavertailua kaiken vientimyynnin ja kaiken unionin tuotannonalan myynnin välillä. Vireillepanoilmoituksen tiedot perustuvat tietoihin, jotka olivat kohtuudella komission käytettävissä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(148) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio teki vireillepanoilmoituksessa hintavertailun vuodelta 2022 ja vuoden 2023 alkupuoliskolta eikä ottanut huomioon vuosia 2020 ja 2021 koskevia tietoja eikä myöskään tarkastellut kiinalaisten ja unionin akkusähköajoneuvojen hintojen vuorovaikutusta eri aikoina, ja ne viittasivat tältä osin WTO:n valituselimen raportteihin asiassa *China – HP-SSST (EU and Japan)* ([18]). CCCME toisti tämän väitteen 20 päivänä joulukuuta 2023 toimittamissaan huomautuksissa ja viittasi myös WTO:n paneelin raporttiin asiassa *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* ([19]).

([18]) Valituselimen raportit, *China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan / China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union*, WT/DS454/AB/R ja Add.1 / WT/DS460/AB/R ja Add.1, 28.10.2015, DSR 2015:IX, s. 4573, kohdat 5.159 ja 5.160.

([19]) Paneelin raportti, *Morocco – Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia*, WT/DS578/R ja Add.1, toimitettu WTO:n jäsenille 27.7.2021, haettu muutosta 28.7.2021, kohdat 7.218–7.220.

(149) Komissio totesi, että näissä kahdessa WTO:n raportissa viitataan tutkimuksen aikana eikä valituksessa tai vireillepanoilmoituksessa tehtyyn hinta-analyysiin, jolloin näyttökynnys on alhaisempi. Komissio katsoi, että vireillepanoilmoituksessa esitetty hinta-analyysi oli riittävä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Tarkempi analyysi tehdään tutkimuksen aikana otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja otokseen valittujen unionin tuottajien toimittamien tietojen perusteella. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(150) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät myös, että komissio ei ottanut hintavertailussa huomioon akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien tuontia ja että Kiinassa valmistettujen akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien hinnoittelustrategiaan vaikutti todennäköisesti unionin tuottajien yleinen liiketoimintastrategia.

(151) Komissio jätti hintavertailun ulkopuolelle ainoastaan Teslan myynnin, koska sen käytettävissä olevissa tiedoissa ei voitu erottaa toisistaan Kiinassa valmistettuja ja unionissa valmistettuja akkusähköajoneuvoja, kuten johdantoosan 147 kappaleessa selitetään. Lisäksi komissio totesi, että Kiinan viranomaiset ja CCCME eivät esittäneet näyttöä tukemaan väitettään, joka koski unionin tuotannonalan hinnoittelustrategiaa. Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin.

(152) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät myös, että komissio ei ottanut hintavertailussa huomioon tuotemerkkiin liittyvää tekijää, mutteivät selittäneet, miten komission olisi otettava tämä tekijä huomioon hintavertailussaan. Lisäksi Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että unionin tuotannonalan myyntihintojen nousu yhdessä myyntimäärän kasvun kanssa herättää kysymyksiä siitä, missä määrin kiinalaiset akkusähköajoneuvomerkit kilpailevat unionin tuotannonalan kanssa, ja että Kiinasta tulevan akkusähköajoneuvojen tuonnin väitetysti alhaisemmat hinnat eivät sinällään ole osoitus hinnankorotusten estymisestä tai hintojen laskusta. Kiinan viranomaiset ja CCCME totesivat, että WTO:n paneeli huomautti asiassa *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia))* ([20]), että hintavaikutuksia koskeva tutkimus edellyttää tutkimusviranomaisen ottavan huomioon kolmen hintavaikutuksen väliset erot, koska tekijät, jotka ovat merkityksellisiä merkittävän hinnan alittavuuden tarkastelun kannalta, eroavat tekijöistä, jotka ovat merkityksellisiä merkittävän hintojen alenemisen ja hinnankorotusten estymisen tarkastelun kannalta. Kiinan viranomaiset ja CCCME huomauttivat vielä, että hintojen alenemisesta ja hinnankorotusten estymisestä ei tehty riippumatonta analyysia ja että hintojen alenemista koskeva väite oli perusteeton, koska unionin tuotannonalan hinnat nousivat koko tarkastelujakson ajan. Yritys 24 esitti muita tekijöitä, joita komissio ei ottanut huomioon vireillepanoilmoituksessa hinta-analyysia varten ja joita olivat i) markkinasegmentit ja ii) muut tekijät, jotka vaikuttavat autoteollisuuden kilpailudynamiikkaan, mutta se ei täsmentänyt näitä tekijöitä.

(153) Komissio katsoi, että se oli toimittanut vireillepanoilmoituksessa riittävästi tietoja niiden tietojen perusteella, jotka olivat kohtuudella komission käytettävissä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Komissio tekee tutkimuksen aikana perusteellisen hinta-analyysin otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja otokseen valittujen unionin tuottajien toimittamien tietojen perusteella.

(154) Akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan väitetyn haavoittuvan tilanteen arvioinnista Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että i) komissio keskittyi vireillepanoilmoituksessa valikoivasti tiettyihin unionin tuotannonalan taloudellisiin indikaattoreihin, kuten tuotantomäärään, myyntimäärään, markkinaosuuteen, myyntihintoihin ja työllisyyteen, mutta jätti huomiotta muut indikaattorit, jotka ovat ratkaisevan tärkeitä unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan tilanteen ja tulevaisuudennäkymien arvioimiseksi, kuten tuotantokapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste, tuotantokustannukset, myyntihintoihin vaikuttavat tekijät, kannattavuus ja investointien tuotto, ii) komission vireillepanoilmoituksessa käyttämät indikaattorit osoittivat unionin tuotannonalan olevan terve, sillä unionin tuotannonalalla oli suurin markkinaosuus tarkastelujaksolla, ja kuuden kuukauden aikana havaittu markkinaosuuden vähäinen pieneneminen ei ollut luotettava indikaattori haavoittuvasta tilanteesta, koska akkusähköajoneuvojen unionin tuottajat myivät menestyksekkäästi koko kasvavan tuotantonsa ja niiden myynti kasvoi samalla merkittävästi laajenevilla markkinoilla, iii) unionin tuotannonalan myynti kasvoi vuosien 2020 ja 2022 välillä enemmän kuin unionin kulutus, iv) unionin tuotannonalan myyntihinnat, jotka nousivat 30 prosenttia, viittaavat siihen, että unionin tuottajat pystyivät säilyttämään markkinaosuutensa ja nostamaan hintojaan kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuonnista huolimatta, v) kasvava työllisyys osoittaa, että unionin tuotannonala on optimistinen tulevaisuutensa suhteen, ja vi) unionin tuotannonalan vienti kasvoi. Yritys 24 väitti myös, että unionin tuotannonala ei ollut haavoittuvassa tilanteessa vaan että se itse asiassa kasvoi, koska myyntimäärää, tuotantoa ja vientiä koskevat tiedot osoittavat myönteistä suuntausta eivätkä markkinaosuutta koskevat tiedot osoita selkeää suuntausta, vaikka markkinatilanne on kohentunut vuodesta 2021 lähtien.

([20]) WTO:n paneelin raportti, *Morocco – Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)*, kohdat 7.195 ja 7.196.

(155) Komissio esitti vireillepanoilmoituksessa tiedot, jotka olivat julkisesti saatavilla, koska tutkimus pantiin vireille sen omasta aloitteesta. Komissio katsoi antaneensa vireillepanoilmoituksessa riittävät tiedot unionin tuotannonalan haavoittuvasta tilanteesta. Komissio selitti, että unionin tuotannonalan tilanne ei viitannut merkittävään vahinkoon, joka aiheutuisi Kiinasta tulevasta tuonnista. Kiinalaiset viejät ovat kuitenkin kasvattaneet merkittävästi markkinaosuuttaan unionin markkinoilla hyvin lyhyessä ajassa hinnoilla, jotka ovat huomattavasti alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat, mikä on alentanut hintoja tai estänyt hinnankorotukset, jotka olisi muutoin tehty, mikä on aiheuttanut merkittävää painetta unionin myyntiin, markkinaosuuksiin ja voittomarginaaleihin. Tämä on erityisen merkittävää tilanteessa, jossa unionin tuotannonalan on pystyttävä myymään suurempia määriä akkusähköajoneuvojen markkinoilla, jotta se voi selviytyä raskaista investoinneista, joita se tarvitsee säilyttääkseen kilpailukykynsä siirryttäessä täyteen sähköistämiseen. Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen halpatuonnin äkillinen kasvu kasvavilla markkinoilla johtaisi siihen, että unionin tuotannonalalle aiheutuisi suuria tappioita, jotka voisivat muuttua nopeasti kestämättömäksi.

(156) Vahingon uhkan osalta Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että komissio ei ollut toimittanut mitään näyttöä eikä selitystä perusasetuksen 8 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa esitetystä oikeudellisesta vaatimuksesta, jonka mukaan olosuhteiden muutoksen, joka loisi tilanteen, jossa tuki aiheuttaisi vahinkoa, on oltava ollut selvästi nähtävissä ja välittömästi uhkaava, ja että komissio ei tehnyt ennakoivaa analyysia.

(157) Komissio esitti vireillepanoilmoituksessa riittävästi näyttöä, joka viittaisi siihen, että tuetun tuonnin kehitys aiheuttaisi välittömän vahingon uhkan jo ennestään haavoittuvassa tilanteessa olevalle unionin tuotannonalalle. Komissio toimitti näyttöä erityisesti siitä, että kiinalaisten akkusähköajoneuvojen suuret määrät ja markkinaosuudet yhdessä niiden erittäin alhaisten hintojen kanssa voisivat vaarantaa unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan selviytymisen. Akkusähköajoneuvojen kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat pitävät unionin markkinoita erittäin houkuttelevina niiden koon ja hintojen sekä sähköistämistä koskevan selkeän etenemissuunnitelman vuoksi. Lisäksi komissio totesi ennakoivan analyysin osalta, että vahingon uhkaa koskeva analyysi on luonteeltaan ennakoiva ja että vireillepanoilmoituksen 6 jaksossa esitetty osatekijöiden analyysi muodostaa ennakoivan analyysin. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(158) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että arvioidessaan Kiinasta tulevan tuonnin kasvua vireillepanoilmoituksessa komissio otti huomioon ainoastaan kiinalaisten merkkien markkinaosuuden, vaikka sen olisi pitänyt ottaa huomioon kaikki Kiinasta tuleva tuonti.

(159) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Komissio laski vireillepanoilmoituksen vahinkoa koskevassa jaksossa kaiken Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuuden. Vahingon uhkaa koskevassa jaksossa komissio täydensi vahinkoa koskevassa jaksossa määritettyjä markkinaosuutta koskevia tietoja ja selitti, että akkusähköajoneuvojen tuonti Kiinasta voitiin jakaa kolmeen luokkaan (eurooppalaiset, amerikkalaiset ja kiinalaiset tuotemerkit), ja se esitti myös kiinalaisten merkkien markkinaosuuden. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(160) Yritys 24 väitti, että komissio ei selittänyt asianmukaisesti vireillepanoilmoituksessa menetelmää, jolla unionin markkinoille tulevan tuetun tuonnin merkittävä kasvu laskettiin. Yritys 24 väitti erityisesti, että komissio tukeutui voimakkaasti GTA-tietokannasta saatuihin kiinalaisten akkusähköajoneuvojen vientiä koskeviin tietoihin eikä selittänyt GTA-tietokannan menetelmää, kun otetaan huomioon GTA:n ja muiden lähteiden, kuten Eurostatin ja S&P Global Mobilityn, tietojen väliset merkittävät erot.

(161) Komissio ei ollut samaa mieltä yrityksen 24 perustelemattomasta väitteestä, jonka mukaan se tukeutui voimakkaasti GTA:n tietoihin unioniin suuntautuvan tuetun tuonnin kasvun arvioinnissa. Ei myöskään ole selvää, mitä menetelmää komission oletettiin selittävän GTA:n osalta. Komissio käytti kiinalaisten akkusähköajoneuvojen unioniin suuntautuvan tuonnin/viennin lisääntymisen arviointiin ennen tutkimuksen vireillepanoa käytettävissään olevaa kolmea lähdettä: Eurostat, S&P Global Mobility ja GTA. Komissio ei antanut arvioinnissaan erityistä painoarvoa millekään näistä tietokannoista. Kuten yritys 24 itse toi esiin, GTA:n tiedot koskivat vientiä Kiinasta unionin markkinoille. Eurostatin tiedot puolestaan koskivat tuontia Kiinasta unionin markkinoille. Viennin määrä voi poiketa tuonnin määrästä erityisesti tapauksissa, joissa tiedot saadaan eri tulliviranomaisilta. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(162) Kiinan viranomaiset väittivät, että kiinalaisten tuotemerkkien markkinaosuus, jonka komissio laski eri tietolähteiden perusteella, vaikutti tarkoituksellisesti yliarvioivan kiinalaisten tuotemerkkien osuuden, jotta saataisiin valheellinen vaikutelma kiinalaisten tuotemerkkien tuonnin merkittävästä kasvusta unionissa, koska komission laskema markkinaosuus oli suurempi kuin ACEAn ilmoittama markkinaosuus.

(163) Komissio on eri mieltä tästä väitteestä. Komissio ei voi kommentoida ACEAn toimittamia markkinaosuutta koskevia tietoja eikä sen lähteitä ja menetelmiä, koska sillä ei ollut pääsyä ACEAn tältä osin käyttämiin yksityiskohtaisiin tietoihin. Kun verrataan ACEAn ilmoittamaa markkinaosuutta komission kiinalaisille tuotemerkeille laskemaan markkinaosuuteen, vaikuttaa kuitenkin siltä, että ACEA ei sisällyttänyt laskelmaan kiinalaisen Geely-ryhmän tuontia eikä etenkään Polestarin myyntiä.

(164) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät, että komission arvio ei ollut objektiivinen, koska unionin tuotannonalan oma tuonti jätettiin huomiotta arvioitaessa Kiinasta tulevan tuonnin kasvua tulevaisuudessa ja unionin myyntimäärää.

(165) Unionin tuotannonalan harjoittamaa tuontia ei jätetty huomiotta arvioitaessa Kiinasta tulevan tuonnin kasvua tulevaisuudessa. Lisäksi vahinkoanalyysissä unionin tuotannonalan myyntimäärään on sisällytettävä ainoastaan unionissa valmistettujen akkusähköajoneuvojen määrä, koska Kiinasta tuotujen akkusähköajoneuvojen määrä on itse asiassa unionin tuotannonalan jälleenmyyntiä unionin markkinoilla, koska tämäntyyppisessä myynnissä unionin tuotannonala toimii kauppiaana unionin markkinoilla eikä tuottajana. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(166) Kiinan viranomaiset ja yritys 24 väittivät, että komissio ei tehnyt objektiivista tarkastelua, koska Kiinasta tulevaa akkusähköajoneuvojen tuontia ei ollut arvioitu segmenttiperusteisesti kuten hintavaikutusanalyysissä.

(167) Komissio ei tehnyt vireillepanoilmoituksessa hintavaikutusanalyysia segmenttikohtaisesti. Komissio yksinkertaisesti vertasi akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan ja kiinalaisten akkusähköajoneuvojen hintoja eri segmenteillä tuotelajien näkökulmasta, jotta hintavertailu olisi mielekäs, kun otetaan huomioon unionin tuotannonalan myymät erityyppiset akkusähköajoneuvot. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(168) Mitä tulee vireillepanoilmoituksessa esitettyyn kiinalaisten tuotemerkkien markkinaosuuteen S&P Global Mobilityn tietojen perusteella, Kiinan viranomaiset pyysivät komissiota i) vahvistamaan, ovatko toimitetut markkinaosuuksien vaihteluvälit oikein, ja ii) selventämään, miksi tiedot on toimitettu vaihteluväleinä, kun vireillepanoilmoituksen mukaan komissiolla oli käytettävissään täsmälliset tiedot ja kiinalaisten tuotemerkkien täsmällinen markkinaosuus on annettu vuodelta 2021 (3 prosenttia).

(169) Kiinalaisten tuotemerkkien markkinaosuus esitettiin vaihteluväleinä, koska komissio käytti kahta S&P Global Mobilityn tietomoduulia, joiden tiedonkeruun perusta oli erilainen, kuten vireillepanoilmoituksessa selvästi selitettiin. Komission ilmoittamat vaihteluvälit ilmaisevat näiden kahden moduulin perusteella lasketut markkinaosuudet. Vuoden 2021 osalta komissio ei antanut vaihteluväliä, koska molempien tietomoduulien perusteella lasketut markkinaosuudet olivat samat.

(170) Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät myös, että komission väitteet Kiinan ylikapasiteetista olivat epätarkkoja ja että merkittävä osa Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotantokapasiteetista voidaan laskea unionin akkusähköajoneuvojen tuotannoksi. Yritys 24 väitti, että komission analyysi Kiinan käyttämättömästä kapasiteetista ei ollut riittävän tarkka, koska siinä ei otettu huomioon eri markkinasegmenttejä eikä politiikan kehitystä Kiinassa ja kolmansissa maissa, mikä lisää sähköajoneuvojen kysyntää tulevaisuudessa kaikilla segmenteillä. Kiinan viranomaiset ja CCCME väittivät lisäksi, että komissio ei arvioinut Kiinan kotimaisen kysynnän odotettua kasvua, vaikka Kiina on maailman suurin akkusähköajoneuvojen markkina-alue ja suurin osa akkusähköajoneuvojen tuotannosta Kiinassa suuntautui Kiinan kotimarkkinoille, eikä se arvioinut muiden markkinoiden vastaanottokykyä. Yritys 24 väitti, että komissio ei arvioinut riittävästi kolmansien maiden akkusähköajoneuvojen markkinoiden kehitystä ja suuntauksia.

(171) Komissio katsoi antaneensa vireillepanoilmoituksessa riittävästi tietoja Kiinan kapasiteetista ja käyttämättömästä kapasiteetista. Komissio selitti erityisesti, että useiden lähteiden perusteella Kiinan käyttämätön kapasiteetti on noin 50 prosenttia ja sen odotetaan kasvavan jatkossa, kun uusia tehtaita rakennetaan. Vaikka Kiina onkin akkusähköajoneuvojen suurin markkina-alue, se on myös vientiin suuntautunut. Monet kiinalaiset akkusähköajoneuvoja valmistavat yritykset ovat ilmaisseet julkisesti kiinnostuksensa viedä akkusähköajoneuvoja unioniin, ja ne rakentavat akkusähköajoneuvojen malleja erityisesti unionin markkinoille, kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin. Lisäksi komissio selitti vireillepanoilmoituksessa, että akkusähköajoneuvojen kolmanneksi suurin markkina-alue Kiinan ja unionin jälkeen on Yhdysvallat, joka on tosiasiallisesti suljettu kiinalaisilta vientiä harjoittavilta tuottajilta, kun otetaan huomioon tuonnissa sovellettavat yhteensä 27,5 prosentin tullit (2,5 prosentin tulli ja 25 prosentin tuontitulli ([21]) vuoden 1974 kauppalain ([22]) 301 §:n perusteella). Myös muilla pienemmillä markkinoilla, kuten Turkissa ja Intiassa, sovelletaan korkeita tulleja Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnissa. Komissio arvioi tutkimuksen aikana perusteellisesti Kiinan käyttämättömän kapasiteetin vastaanottokykyä muilla markkinoilla.

(172) CCCME väitti, että komissio ei arvioinut, ovatko Kiinasta tuodut akkusähköajoneuvot ja unionin akkusähköajoneuvot kilpailusuhteessa ja keskenään korvattavissa siten, että tuonti voisi aiheuttaa vahingon uhkan akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalalle. CCCME viittasi tältä osin WTO:n valituselimen raportteihin asiassa *China – HP-SSST (Japan and EU)* ([23]).

(173) Komissio totesi, että raportissa viitattiin arviointiin, joka komission on tehtävä tutkimuksen aikana, eikä valituksessa tai vireillepanoilmoituksessa esitettävään arviointiin, jolloin näyttökynnys on alhaisempi kuin tutkimuksen aikana. Lisäksi komissio esitti vireillepanoilmoituksen 5.4.2 jaksossa kiinalaisten ja unionin akkusähköajoneuvojen välisen hintavertailun, joka perustui segmentteihin tuotelajien näkökohdasta, 5.4.4 jaksossa komissio selitti akkusähköajoneuvojen tuotantokustannusten osatekijät, jotka ovat samat kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille ja unionin tuottajille, 5.5 jaksossa komissio päätteli, että akkusähköajoneuvojen kiinalaiset tuottajat ovat kasvattaneet merkittävästi markkinaosuuttaan EU:n markkinoilla hyvin lyhyessä ajassa hinnoilla, jotka olivat huomattavasti alhaisemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat, ja 6.2 ja 6.3 jaksossa komissio selitti, miksi unionin markkinat ovat kiinalaisten tuottajien kannalta houkuttelevat erityisesti tietyille kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille, jotka komissio esitti 6.3 jaksossa. Lisäksi komissio selitti syy-yhteyttä koskevassa 7.1 jaksossa, että kiinalaisten autojen suuri määrä unionin markkinoilla merkittävästi unionin tuotannonalan hintoja alemmilla hinnoilla ei anna unionin tuotannonalalle mahdollisuutta rakentaa asianmukaista akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa unionin markkinoille. Sen vuoksi vireillepanovaiheessa oli riittävästi näyttöä siitä, että kiinalaiset ja unionin akkusähköajoneuvot ovat suorassa kilpailussa ja ovat korvattavissa keskenään. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(174) Yritys 24 väitti, että ei ollut näyttöä, joka osoittaisi, että akkusähköajoneuvojen väitetysti tuettu tuonti Kiinasta aiheuttaisi merkittävän vahingon uhkan akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalalle, kun otetaan huomioon i) kasvava akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonala, joka yrityksen 24 mukaan ei ole haavoittuvassa tilanteessa, ii) akkusähköajoneuvojen unionin markkinoiden odotettu kasvu ja iii) muista kolmansista maista tulevan tuonnin kehitys. Yritys 24 väitti myös, että komissio ei ottanut huomioon henkilöautomarkkinoiden segmentoitumista, vaikka tämä tekijä on merkityksellinen, koska se selittää sitä, että kiinalaisten akkusähköajoneuvojen alhaiset hinnat yhdellä markkinasegmentillä eivät voi aiheuttaa väitettyä vahingon uhkaa unionin tuotannonalalle, joka toimii eri markkinasegmenteillä. Lisäksi yritys 24 väitti, että vaikka unionin tuotannonalaan kohdistuisikin vahingon uhka, tällainen uhka ei johtunut akkusähköajoneuvojen tuonnista Kiinasta, koska i) suuri osa EU:n tuotannonalasta keskittyy polttomoottoriajoneuvoihin, joissa niillä on kilpailuetu, ja se alkoi investoida vasta hiljattain akkusähköajoneuvojen markkinoihin, vaan uhka johtuu ii) vähäisistä investoinneista maailmanlaajuiseen sähköakkujen toimitusketjuun ja iii) kohtuuhintaisten raaka-aineiden puutteesta akkujen tuotantoa varten ja korkeista energian hinnoista, joita pahensivat ulkoiset häiriöt, erityisesti Venäjän hyökkäys Ukrainaan.

(175) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio ei arvioinut asianmukaisesti i) kolmansista maista tulevaa tuontia, ii) akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien harjoittamaa tuontia Kiinasta, minkä myös CCCME otti esiin, eikä iii) kulutustottumusten muutoksia.

([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]) Valituselimen raportti, *China – HP-SSST (Japan and EU)*, kohta 5.262.

(176) CCCME väitti, että komissio ei ottanut riittävästi huomioon muita tiedossa olevia tekijöitä, jotka saattavat aiheuttaa vahinkoa akkusähköajoneuvojen unionin tuottajille tulevaisuudessa, kuten i) akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien riippuvuus kolmansista maista akkujen ja muiden komponenttien suhteen, mikä vaikuttaa niiden kilpailukykyyn yleisesti ja toimitusketjujen häiriöiden tapauksessa, kuten covid-19-pandemian ja Venäjän ja Ukrainan sodan aikana, ii) inflaatiopaine ja korkeat energian hinnat unionissa, iii) biopolttoaineiden edistämistä koskeva EU:n politiikka, iv) polttomoottoriajoneuvojen ja akkusähköajoneuvojen välinen kilpailu, v) useiden akkusähköajoneuvojen unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien startup-tilanne ja niiden rajallinen tuotannon laajuus, vi) EU:n perinteisten automerkkien tuottajien, jotka valmistavat myös akkusähköajoneuvoja, hinnoittelupolitiikka ja tuottajien kilpailu EU:n sisällä.

(177) Akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonala todellakin kasvoi seuraillen tilannetta unionin markkinoilla, joilla siirrytään asteittain polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin. Komissio selitti kuitenkin vireillepanoilmoituksessa, että käytettävissä olevien tietojen mukaan akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonala olisi lähellä kannattavuusrajaa liiketoiminnassaan ja sen odotetaan saavuttavan kannattavan tason vuoden 2025 tienoilla. Tuotannonalan heikko suorituskyky johtui pääasiassa akkujen korkeista kustannuksista ja kalliista t&k-toimista verrattuna edelleen suhteellisen pieniin määriin. Akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan oli investoitava jatkuvasti erityisesti akkutehtaisiin ja uusien akkusähköajoneuvojen mallien tutkimukseen ja kehittämiseen säilyttääkseen kilpailukykynsä. Tilanne on tällä hetkellä kestävä, koska useimmat unionin akkusähköajoneuvojen tuottajat voivat kompensoida tilannetta polttomoottoriajoneuvojen myynnistä saamillaan korkeammilla marginaaleilla, mutta tämä mahdollisuus kuitenkin heikkenisi asteittain, kun unionin markkinat siirtyvät täydelliseen sähköistämiseen. Toisin sanoen akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan tuleva kannattavuus riippuu suuresti siitä, että se pystyy turvaamaan suuret tuotanto- ja myyntimäärät. Lisäksi unionin tuotannonalan on edelleen lisättävä akkusähköajoneuvojen myyntiä unionin markkinoilla suurissa määrin, kuten vireillepanoilmoituksessa selitettiin. Kiinalaisten akkusähköajoneuvojen suuri määrä unionin markkinoilla merkittävästi unionin tuotannonalan hintoja alemmilla hinnoilla ei anna unionin tuotannonalalle mahdollisuutta rakentaa asianmukaista akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa unionin markkinoille.

(178) Vireillepanoilmoituksen tiedot perustuvat tietoihin, jotka olivat julkisesti saatavilla ennen tutkimuksen vireillepanoa. Komissiolla ei ollut ennen tutkimuksen vireillepanoa tietoja, jotka osoittaisivat, että segmenttianalyysi olisi tarpeen. Komissio tutki asiaa tarkemmin tutkimuksen aikana ja päätteli, että segmenttianalyysi ei ollut tässä tapauksessa perusteltu eikä tarkoituksenmukainen, kuten johdanto-osan 1041–1049 kappaleessa selitetään.

(179) Komission ei myöskään tarvinnut sisällyttää vireillepanoilmoitukseen tyhjentävää luetteloa tekijöistä, jotka voisivat aiheuttaa vahingon uhkan unionin tuotannonalalle, koska vireillepanoilmoituksessa edellytetty näyttökynnys on huomattavasti alhaisempi kuin tutkimuksessa, jonka perusteella tasoitustoimenpiteet otetaan käyttöön. Komissio arvioi vireillepanoilmoituksessa kolmansista maista tulevan tuonnin kehitystä ja muita unionin tuotannonalan suorituskykyyn vaikuttavia tekijöitä, kuten puolijohdepulaa, riittävien raaka-aineiden hankintaan liittyviä vaikeuksia ja latausinfrastruktuuria. Komissio arvioi näitä tekijöitä yksityiskohtaisesti tutkimuksessa (ks. 6.2 jakso). Näin ollen nämä väitteet hylättiin.

(180) Unionin edun osalta Kiinan viranomaiset myönsivät, että komissio ei yleensä tarkastellut unionin etua tutkimuksen vireillepanon yhteydessä, mutta ne väittivät, että tässä tutkimuksessa tällainen arviointi olisi ollut merkityksellinen ja asianmukainen, koska komissio pani tutkimuksen vireille omasta aloitteestaan eivätkä akkusähköajoneuvojen unionin tuottajat vaikuta tukevan sitä. Kiinan viranomaiset katsoivat, että tämän tutkimuksen vireillepano oli EU:n kannalta haitallista ja että toimenpiteiden käyttöönotto olisi unionin edun vastaista, koska i) tutkimus ei hyödyttäisi akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalaa, ja jos toimenpiteet otettaisiin käyttöön, se aiheuttaisi akkusähköajoneuvojen kohtuuhintaisuuteen ja saatavuuteen liittyviä ongelmia unionissa, ja ii) tutkimus on ristiriidassa EU:n ilmastoa ja vihreää energiaa koskevien tavoitteiden kanssa.

(181) Omasta aloitteesta vireille pannuissa tutkimuksissa ei ole oikeudellista vaatimusta, jonka mukaan unionin edun arviointi olisi sisällytettävä valitukseen tai vireillepanoilmoitukseen. Lisäksi komissio oli täysin eri mieltä johdanto-osan 180 kappaleessa esitetyistä Kiinan viranomaisten väitteistä. Komissio käsitteli yksityiskohtaisesti unionin etua koskevia näkökohtia tutkimuksen aikana ja esitti päätelmänsä jaksossa ”Unionin etu”.

(182) Vireillepanoilmoitukseen sisältyvä näyttö muodostui tiedoista, jotka olivat kohtuudella komission käytettävissä ennen tutkimuksen vireillepanoa. Koska tutkimus pantiin vireille omasta aloitteesta, komissiolla ei ollut pääsyä samoihin tietoihin kuin siinä tapauksessa, että tutkimus pannaan vireille valituksen perusteella. Tietyt tiedot, kuten tarkat tiedot tuotantokustannuksista ja siten kannattavuudesta, eivät ole julkisesti saatavilla. Vireillepanoilmoitus sisälsi kuitenkin riittävän näytön, joka viittasi siihen, että tuetusta tuonnista aiheutui unionin tuotannonalaan kohdistuva vahingon uhka ja että unionin tuotannonalaan kohdistuvan vahingon uhkan ja Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnin välillä oli syy-yhteys. Sen vuoksi komissio katsoi, että sillä oli riittävästi näyttöä tuetusta tuonnista johtuvasta vahingon uhkasta perusasetuksen ja WTO:n tukisopimuksen mukaisesti.

1.6. Yksilöllinen tarkastelu

(183) Kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja Tesla (Shanghai) Co., Ltd pyysi yksilöllistä tarkastelua perusasetuksen 27 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Tämän jälkeen se toimitti myös vastauksen kyselylomakkeeseen. Menettelyn tässä vaiheessa pyyntö on vielä käsiteltävänä.

2. TUTKIMUKSEN KOHTEENA OLEVA TUOTE, TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAINEN TUOTE

2.1. Tutkimuksen kohteena oleva tuote

(184) Tutkimuksen kohteena ovat uudet akkukäyttöiset sähköajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan luettuna, kuljettamiseen, pois lukien asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([24]) mukaiset L6- ja L7-luokan ajoneuvot, ja joiden ainoana käyttövoimana (vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta) on yksi tai useampi sähkömoottori, mukaan lukien ne, joissa on polttomoottori toimintasäteen pidennyslaitteena (apuvoimanlähde), ja jotka kuuluvat tällä hetkellä CN-koodiin 8703 80 10 (Taric-koodi 8703 80 10 10), jäljempänä 'tutkimuksen kohteena oleva tuote'. Moottoripyörät eivät kuulu tämän tutkimuksen piiriin.

(185) Vireillepanoilmoituksessa olevaa nimenomaista viittausta toimintasäteen pidennyslaitteeseen ("range extender") ei sisällytetty tutkimuksen kohteena olevan tuotteen määritelmään. Komissio katsoi kuitenkin tarpeelliseksi selventää, että akkusähköajoneuvoihin kuuluvat myös ajoneuvot, joissa on toimintasäteen pidennyslaite (apuvoimanlähde), jossa on pieni polttomoottori yhdistettynä sähkögeneraattoriin ja jota käytetään lataamaan akkua, kun ajoneuvo on liikkeellä. Tämäntyyppisillä akkusähköajoneuvoilla on samat fyysiset ominaisuudet ja käyttötarkoitukset kuin akkusähköajoneuvoilla, joissa ei ole toimintasäteen pidennyslaitetta, ja ne kilpailevat niiden kanssa. Tarkastelujaksolla tämäntyyppisiä akkusähköajoneuvoja tuotiin Kiinasta ja tuotettiin unionissa pieniä määriä. Näin ollen komission analyysiin on sisällytetty vireillepanon jälkeen tämäntyyppisiä akkusähköajoneuvoja koskevat tiedot.

2.2. Tarkasteltavana oleva tuote

(186) Tarkasteltavana oleva tuote on Kiinasta peräisin oleva tutkimuksen kohteena oleva tuote, jäljempänä 'tarkasteltavana oleva tuote'.

2.3. Samankaltainen tuote

(187) Tutkimuksessa kävi ilmi, että seuraavilla tuotteilla on samat fyysiset ja tekniset perusominaisuudet ja samat peruskäyttötarkoitukset:

unioniin viety tarkasteltavana oleva tuote;

(a) Kiinan kotimarkkinoilla tuotettu ja myyty tutkimuksen kohteena oleva tuote; ja

(b) unionin tuotannonalan unionissa tuottama ja myymä tutkimuksen kohteena oleva tuote.

(188) Komissio katsoi, että kyseiset tuotteet ovat tässä tutkimuksessa samankaltaisia tuotteita perusasetuksen 2 artiklan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

([24]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

2.4. **Tuotteen määritelmää koskevat huomautukset**

(189) Tuotteen määritelmää koskevia huomautuksia saatiin Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd:ltä, jäljempänä ’XEV’, ja Green World Mobilityltä.

(190) XEV on nelipyörien kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja, jonka tuotteita myydään tuotemerkillä ”XEV” ja viedään unioniin. Sen tärkein malli on XEV YOYO.

(191) XEV totesi, että XEV YOYO on täysin sähkökäyttöinen L7-luokan nelipyörä asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([25]) liitteessä I määriteltyjen ajoneuvoluokkien mukaisesti. XEV:n mukaan se eroaa matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen tarkoitetuista moottoriajoneuvoista, joita kutsutaan asetuksen 2018/858 ([26]) 4 artiklassa määriteltyjen ajoneuvoluokkien mukaisesti M-luokan ajoneuvoiksi. Lisäksi XEV väitti, että L7-luokan nelipyörät eivät ole fyysisten ja teknisten erojen vuoksi samankaltaisia kuin tutkimuksen kohteena olevat akkusähköajoneuvot. Erojen osalta XEV osoitti, että XEV YOYO:n teho, akun kapasiteetti, enimmäistoimintasäde, omapaino ja suurin nopeus olivat pienempiä kuin joillakin pienillä M-luokan akkusähköajoneuvoilla, minkä lisäksi lupavaatimukset ja rekisterikilven mitat ovat erilaiset. XEV toi myös esiin erilaiset käyttötarkoitukset ja kuluttajien näkemykset.

(192) Sen vuoksi XEV pyysi komissiota vahvistamaan, että nelipyöriä, kuten XEV YOYO:a, ei pidetä tässä tutkimuksessa akkusähköajoneuvoina, minkä vuoksi ne eivät kuulu tutkimuksen kohteena olevan tuotteen määritelmän piiriin.

(193) Komission analyysi vahvisti, että nelipyörillä (L6- ja L7-luokan ajoneuvoilla) ei ole samoja fyysisiä ja teknisiä ominaisuuksia kuin tutkimuksen piiriin kuuluvilla akkusähköajoneuvoilla. Fyysisten ja teknisten ominaisuuksien osalta nelipyörät määritellään enimmäisnopeutta, painoa, moottoritehoa ja istuimia koskevilla rajoituksilla, jollaiset eivät koske tutkimuksen piiriin kuuluvia akkusähköajoneuvoja. Näin ollen komissio päätteli, että nelipyörät eivät ole osa tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta, minkä vuoksi ne eivät kuuluneet tutkimuksen piiriin. Tämän vuoksi todettiin, ettei tämä tutkimus koske muun muassa XEV:n harjoittamaa nelipyörien vientiä unioniin.

(194) Green World Mobility tuo Kiinasta sähkömopoja ja tiettyjä vammaisille henkilöille tarkoitettuja sähköajoneuvoja. Green World Mobility väitti, että tällaiset ajoneuvot eroavat tutkimuksen kohteena olevasta tuotteesta. Mopot kuuluvat asetuksessa (EU) N:o 168/2013 määriteltyyn luokkaan L6, kun taas Green World Mobilityn tuomat vammaisille henkilöille tarkoitetut sähköajoneuvot on aiemmin luokiteltu CN-koodiin 8713 90 00. Alankomaiden tulliviranomaiset ovat kuitenkin luokitelleet ne myöhemmin uudelleen CN-koodiin 8703 80 10. Tällaisten ajoneuvojen kyydissä voi olla enintään kaksi henkilöä, ja ne voivat kulkea yleisillä teillä enintään 45 km/h:n nopeudella. Lisäksi Green World Mobility vahvisti, että ne luokitellaan asetuksen (EU) N:o 168/2013 mukaisesti luokkaan L.

(195) Komission analyysi vahvisti, että Green World Mobilityn tuomilla mopoilla ja vammaisille henkilöille tarkoitetuilla sähköajoneuvoilla ei ole samoja fyysisiä ja teknisiä ominaisuuksia kuin tutkimuksen piiriin kuuluvilla akkusähköajoneuvoilla. Näin ollen komissio päätteli, että nämä tuotteet eivät ole osa tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta, minkä vuoksi ne eivät kuuluneet tutkimuksen piiriin.

([25]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

([26]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

3. TUET

3.1. Johdanto: Viranomaisten suunnitelmat, hankkeet ja muut asiakirjat

(196) Ennen kuin komissio analysoi väitettyjä tukia tai tukiohjelmia, se arvioi viranomaisten suunnitelmat, hankkeet ja muut asiakirjat, jotka olivat merkityksellisiä tutkittujen tukiohjelmien analysoinnin kannalta.

(197) Komissio totesi alustavana huomautuksena, että Kiinan yleiselle talouden rakenteelle on ominaista valtion erityisen vahva rooli siten, että valtion viranomaisia valvoo Kiinan kommunistipuolue, joka on maata hallitseva poliittinen taho. Tämän seurauksena kiinalaisilla yrityksillä on erityinen toimintaympäristö lukuisine mekanismeineen, jotka antavat Kiinan viranomaisille merkittävän määräysvallan suhteessa taloudellisen toiminnan kaikkiin näkökohtiin maassa, toisin kuin läntisissä talouksissa, joissa markkinavoimat edustavat tärkeintä toimintaperiaatetta. Tiukka valvonta estää talouden toimijoita toimimasta rationaalisina markkinatoimijoina, jotka pyrkivät maksimoimaan voitot, ja pakottaa ne itse asiassa toimimaan valtion avustajina ja panemaan täytäntöön sen politiikkaa ja suunnitelmia.

(198) Seuraavat piirteet ovat merkittävimpiä siirrettäessä Kiinan viranomaisten poliittisia päätöksiä talouden toimijoiden päivittäisen liiketoiminnan harjoittamiseen: *i)* sosialistisen markkinatalouden oppi, *ii)* Kiinan kommunistisen puolueen johtajuus, *iii)* teollisuuden suunnittelujärjestelmä ja *iv)* rahoitusjärjestelmä.

(199) Kiinan perustuslakiin sisältyvä sosialistisen markkinatalouden oppi ([27]) antaa valtiolle suhteessa talouteen luontaisen ja kattavan valvontavallan, joka menee paljon pidemmälle kuin perinteiset sääntelypuitteet, joissa markkinatoimijat voivat toimia vapaasti. Perustuslain 6 §:ssä säädetään erityisesti seuraavaa: ”Kiinan kansantasavallan sosialistisen talousjärjestelmän perusta on tuotantovälineiden sosialistinen julkinen omistus [...]. Sosialismin primäärivaiheessa valtio pitää yllä taloudellista perusjärjestelmää, jossa vallitsevana on julkinen omistajuus ja sen rinnalla kehitetään erilaisia omistajuusmuotoja, ja noudattaa tulonjakojärjestelmää, jossa vallitsevana on tulonjako työn mukaan ja sen rinnalla esiintyy erilaisia tulonjakomuotoja.” Lisäksi perustuslain 15 §:ssä todetaan seuraavaa: ”Valtio harjoittaa sosialistista markkinataloutta. Valtio lujittaa taloutta koskevaa lainsäädäntöä ja parantaa makrosäätelyä ja valvontaa. Lainsäädännön mukaisesti valtio kieltää järjestöjä ja yksilöjä häiritsemästä sosioekonomista järjestystä.” Lisäksi perustuslain 11 §:ssä valtiolle annetaan interventionistinen rooli, joka menee ei-julkisen sektorin oikeuksien ja etujen suojelua pidemmälle, ja sen mukaan valtion on ”kannustettava, tuettava ja ohjattava talouden e-julkisten sektorien kehittämistä ja harjoitettava lain mukaisesti valvontaa talouden ei-julkisten sektorien suhteen”.

(200) Nämä perustuslailliset perustekijät otetaan huomioon kaikissa asiaankuuluvissa säädöksissä ([28]), ja niissä korostetaan sosialistista markkinataloutta johtavana periaatteena, johon Kiinan talous perustuu. Lisäksi valtio käyttää Kiinan kommunistisen puolueen johdolla laajasti erilaisia välineitä – sekä kannustimia että rajoituksia – ohjatakseen taloutta kohti sosialistista nykyaikaistamista eli kohti Kiinan viranomaisten asettamia tavoitteita (myös teollisuuspoliittisia tavoitteita).

([27]) Kiinan perustuslaki, hyväksytty 4 päivänä joulukuuta 1982, sellaisena kuin se on muutettuna; saatavilla osoitteessa http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Ks. esimerkiksi Kiinan siviililain 1 ja 206 §, joiden mukaan ”tämän lain tarkoituksena on suojella siviilioikeuden piiriin kuuluvien henkilöiden laillisia oikeuksia ja etuja, säännellä siviilioikeudellisia suhteita, ylläpitää yhteiskunnallista ja taloudellista järjestystä, vastata tarpeeseen kehittää sosialismia kiinalaisten ominaispiirteiden mukaisesti ja edistää keskeisiä sosialistisia arvoja” ja ”valtio vaalii ja parantaa perustavanlaatuisia sosialistisia talousjärjestelmiä, kuten omistusjärjestelmää, jossa erilaiset omistusmuodot kehittyvät rinnakkain vallitsevan julkisen omistuksen kanssa, tulonjakojärjestelmää, jossa monenlaiset tulonjakojärjestelmät esiintyvät rinnakkain ja työhön perustuva tulonjakojärjestelmä on vallitseva, sekä sosialistisen markkinatalouden järjestelmää. Valtio vahvistaa ja kehittää talouden julkista sektoria sekä kannustaa, tukee ja ohjaa talouden ei-julkisen sektorin kehitystä. Valtio toteuttaa sosialistista markkinataloutta [...]”; saatavilla osoitteessa https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Vastaavasti Kiinan yhtiölain 1 §:ssä säädetään seuraavaa: ”Kiinan kansantasavallan yhtiölain tarkoituksena on standardoida yritysten organisaatiota ja toimintaa, suojella yritysten, osakkeenomistajien ja velkojien laillisia oikeuksia ja etuja, turvata yhteiskunnallinen ja taloudellinen järjestys ja edistää sosialistisen markkinatalouden kehitystä”; saatavilla osoitteessa http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Kiinan kommunistisen puolueen johtajuus on virallisesti vahvistettu maan perustuslaissa ([29]), asiaa koskevassa johdetussa oikeudessa ja puolueen peruskirjassa ([30]), mutta se toimii käytännössä eri muodoissa: Kiinassa ei ole vallanjakoa, ja näin ollen puolue valvoo täysin valtiokoneiston lainsäädäntö ([31])-, toimeenpano ([32])- ja tuomiovaltaa ([33]); lisäksi puolue valvoo talouden keskeisiä aloja, kuten rahoitusalaa ja teollisuuden aloja, joita pidetään strategisina, erityisesti omistajuuden kautta ja/tai nimittämällä ja kierrättämällä keskeistä henkilöstöä; myös puoluesolujen perustaminen on pakollista kaikissa yrityksissä, joissa on enemmän kuin kolme puolueen jäsentä ([34]) (ks. myös johdanto-osan 785 kappale), niin valtion omistamissa kuin yksityisissä yrityksissä, ja puoluerakenteet yrityksissä vaativat usein oikeutta osallistua yritysten operatiiviseen päätöksentekoon (ks. myös johdanto-osan 786 kappale). Kaikki nämä valvontamekanismit antavat Kiinan kommunistiselle puolueelle tiukan otteen maan taloudesta ja antavat sille mahdollisuuden laatia ja panna täytäntöön talouspolitiikkaa strategisten näkökohtiensa ja prioriteettiensa mukaisesti.

(202) Kiinan talouden suuntaa ohjaa merkittävässä määrin pitkälle viety suunnitelmajärjestelmä, jossa esitetään prioriteetteja ja vahvistetaan tavoitteet, joihin keskus- ja paikallishallintojen on keskityttävä. Kaikilla hallinnon tasoilla on suunnitelmia, jotka kattavat kaikki talouden sektorit. Suunnitteluvälineissä asetetut tavoitteet ovat sitovia ja viranomaiset kullakin hallinnon tasolla valvovat, että alemmat hallintotasot panevat suunnitelmat täytäntöön. Kiinan suunnitelmajärjestelmän tuloksena resursseja osoitetaan sektoreille, jotka valtio on nimennyt strategisiksi tai muutoin poliittisesti merkittäviksi, eikä niitä jaeta markkinavoimien perusteella. ([35])

(203) Jotta resursseja voidaan kohdentaa Kiinan viranomaisten poliittisten prioriteettien mukaisesti, rahoitussektorin välineellistäminen on olennaisen tärkeää Kiinan viranomaisille. Kiinan rahoitusjärjestelmää hallitsee edelleen pankkisektori, ja valtio valvoo pankkisektoria (ks. myös 3.5.1 jakso, erityisesti 3.5.1.3 alajakso) omistajuuden (ks. johdanto-osan 465 kappale) ja henkilökohtaisten siteiden kautta. Näin ollen Kiinan viranomaisilla on enemmistö-osakkaana/määräysvaltaa käyttävänä osakkeenomistajana valta tehdä nimitykset tärkeimpiin johtoasemiin valtion omistamissa poliittisin perustein toimivissa pankeissa (ks. johdanto-osan 454 kappale) sekä pankeissa, jotka ovat osittain tai kokonaan valtion omistuksessa tai valtion oikeushenkilöiden omistuksessa (ks. johdanto-osan 468 kappale).

(204) Lisäksi suurten kiinalaisten pankkien yhtiöjärjestykseen sisältyy säännöllisesti erityinen luku puoluekomitean perustamisesta ([36]). Esimerkiksi Industrial and Commercial Bank of Chinan, jäljempänä 'ICBC', yhtiöjärjestyksen mukaan "pankin hallituksen puheenjohtajan ja puoluekomitean sihteerin on oltava sama henkilö" ([37]). Yhtiöjärjestyksen 53 §:ssä luetellaan puoluekomitean tehtävät, mukaan lukien puolueen ja valtion päätösten käytännön täytäntöönpanon seuranta pankissa. Puoluekomitea osallistuu myös henkilöstön valintaan ja

([29]) Ks. perustuslain 1 §: "Sosialistinen järjestelmä on Kiinan kansantasavallan perusjärjestelmä.Kiinalaisen sosialismin määräävä ominaisuus on Kiinan kommunistisen puolueen johtoasema.Yksikään organisaatio tai yksityishenkilö ei saa vahingoittaa sosialistista järjestelmää."

([30]) Ks. Kiinan kommunistisen puolueen peruskirjan yleisohjelma, jonka mukaan "Kiinan kommunistisen puolueen johtajuus on kiinalaisiin ominaisuuksiin perustuvan sosialismin keskeisin piirre ja tämän järjestelmän suurin vahvuus. Puolue on korkein poliittinen johtaja. Puolueella on yleinen johtajuus kaikilla toiminta-aloilla maan kaikissa osissa"; saatavilla osoitteessa Https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html sivustolla käyty 3.6.2024).

([31]) Lisätietoja Kiinan kansankongressin kokoonpanosta ja sen suhteesta Kiinan kommunistiseen puolueeseen, ks. esimerkiksi https://npcobserver.com/about-npc/.

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

([33]) Ks. Kiinan tuomarilain 12 §, jonka mukaan tuomareiden on "noudatettava Kiinan kansantasavallan perustuslakia, Kiinan kommunistisen puolueen johtajuutta ja sosialistista järjestelmää"; saatavilla osoitteessa www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Ks. Kiinan kommunistipuolueen peruskirjan 30 §: "Alemman tason puolueorganisaatio on perustettava yrityksiin, [...], valtion elimiin [...] ja kaikkiin muihin alemman tason [organisaatioihin, jossa ihmiset työskentelevät], joissa on vähintään kolme puolueen täysjäsentä."

([35]) Komission yksiköiden valmisteluasiakirja "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations", 20.12.2017, SWD(2017) 483 final/2, jäljempänä 'vuoden 2017 Kiina-raportti' – 4 luku, s. 41, 42, 83. Ks. myös päivitetty komission yksiköiden valmisteluasiakirja "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations", 10.4.2024, SWD(2024) 91 final, jäljempänä 'Kiina-raportti' – 4 luku, s. 57–59, 99.

([36]) ICBC:n yhtiöjärjestys, 6 luku, 52–53 §; saatavilla osoitteessa http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Sama kuin edellä, 52 §.

arviointiin yhdessä yrityksen hallituksen kanssa. Puoluekomitea on myös otettava mukaan keskusteluihin ”keskeisistä operatiivisista ja johtamiseen liittyvistä kysymyksistä sekä työntekijöiden etuihin liittyvistä tärkeistä kysymyksistä, ja se esittää huomautuksia ja ehdotuksia” ([38]). Lisäksi yrityksen hallitusta koskevien määräysten mukaan puoluekomiteaa on kuultava ennen kuin olennaisista kysymyksistä päätetään ([39]). Agricultural Bank of Chinan yhtiöjärjestyksessä on sama sanamuoto, joka koskee puoluekomitean perustamista (58 §) ja puoluekomitean osallistumista tärkeitä kysymyksiä koskeviin keskusteluihin (161 §) ([40]).

(205) Sen lisäksi, että Kiinan viranomaiset pystyvät valvomaan pankkisektoria omistajuuden ja organisaatiorakenteen kautta, ne harjoittavat sektoriin nähden valvontaa myös, kun otetaan huomioon sovellettava Chines-lainsäädäntö (ks. 3.5.1.5 jakso, asiaankuuluvien sääntelyasiakirjojen analyysi), jonka mukaan pankkien on otettava huomioon maan teollisuuspolitiikan tavoitteet rahoituspäätöksiä tehdessään.

(206) Kaikki nämä tekijät osoittavat, että Kiinan oikeudellisen ja poliittisen järjestelmän rakenne perustuu siihen, että valtiolla on tiukka ote kaikista talouden ja kaupan osa-alueista, koska Kiinan viranomaiset hallinnoivat ja valvovat niitä keskitetysti. Talouden toimijat ovat erottamaton osa tätä järjestelmää eivätkä vapaiden markkinoiden toimijoita, jotka tekisivät puhtaasti taloudelliseen logiikkaan ja voittojen maksimointiin perustuvia liiketoiminta-päätöksiä, vaan ne ovat yksi olennaisista toimijoista, jotka panevat täytäntöön Kiinan viranomaisten keskustasolla vahvistamaa yleistä politiikkaa ja tämän politiikan erityistavoitteita.

3.2. **Valtion suunnitelmat ja politiikka akkusähköajoneuvojen tuotannonalan tukemiseksi**

(207) Näiden seikkojen perusteella komissio totesi jäljempänä esitettävistä syistä, että kaikkien arvioitavana olevien tukien tai tukiohjelmien perustana on akkusähköajoneuvojen tuotannonalan edistämistä koskevien, Kiinan viranomaisten keskushallinnon suunnitelmien toteuttaminen.

(208) Kiinan viranomaiset pitävät akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa strategisesti merkittävänä tuotannonalana ja ovat johdonmukaisesti ainakin vuodesta 2010 lähtien korostaneet poliittista tukea sektorin nopeammalle kehitykselle. Tällainen luokittelu on erittäin tärkeää, koska siinä otetaan tietyt sektorit sellaisten erityisten politiikka- ja tukitoimenpiteiden piiriin, joiden tarkoituksena on vauhdittaa kehitystä kullakin sektorilla. ([41])

(209) Tämä käy ilmi useista teollisuuspoliittisista asiakirjoista, jotka on otettu käyttöön vuodesta 2010 lähtien ja jotka luetellaan jäljempänä.

Valtioneuvoston päätös nro 40 teollisuuden rakennemuutoksien edistämistä koskevien tilapäisten määräysten täytäntöönpanosta

(210) Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston päätös nro 40 on vuonna 2005 annettu oikeudellinen asiakirja, jonka tarkoituksena on edistää Kiinan teollisuuden rakennemuutoksia kannustamalla huipputeknologiateollisuuden kehittämistä ja vanhentuneen tuotantokapasiteetin poistamista. Teollisuuden rakennemuutoksia koskeva ohjeistava luettelo, joka on päätöksen nro 40 täytäntöönpanotoimenpide, muodostaa perustan investointien ohjaamiselle nimeämällä sektorit, joilla olisi oltava etuoikeus luoton saantiin. Siinä myös annetaan Kiinan viranomaisille ohjeita investointihankkeiden hallinnointia sekä julkista rahoitusta, verotusta, luotonantoa, maankäyttöä, tuontia ja vientiä koskevan politiikan laatimista ja täytäntöönpanoa varten. Kansallinen kehittämis- ja uudistuskomissio, jäljempänä ’NDRC’, julkaisi helmikuussa 2013 ja vuonna 2019 teollisuuden rakennemuutoksia koskevan ohjeistavan luettelon, jota on muutettu myöhemmin.

(211) Sekä vuoden 2013 että vuoden 2019 asiakirjassa viitataan uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen, jäljempänä ’NEV-ajoneuvot’, joihin akkusähköajoneuvot kuuluvat, tuotannonalaan kannustettavana tuotannonalana.

([38]) Sama kuin edellä 53(3) §.
([39]) Sama kuin edellä, 144 §.
([40]) ABC:n yhtiöjärjestys; saatavilla osoitteessa https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Vuoden 2017 Kiina-raportti, 2 luku, s. 17 ja s. 20.

Vuonna 2010 annettu valtioneuvoston päätös uusien strategisten tuotannonalojen kehittämisen vauhdittamisesta

(212) Valtioneuvoston vuonna 2010 antamassa päätöksessä uusien strategisten tuotannonalojen kehittämisen vauhdittamisesta ([42]) Kiinan viranomaiset määrittelivät NEV-ajoneuvosektorin päivittämisen prioriteetiksi.

(213) Päätöksen II artiklan mukaisesti Kiinan viranomaiset sitoutuivat ”asettamaan etusijalle muun muassa energian varastoinnin, ympäristönsuojeluun, uuden sukupolven tietotekniikkaan, biologiaan, korkealaatuisten laitteiden valmistukseen, uusiin energiavaroihin, uusiin materiaaleihin ja uusia energialähteitä hyödyntäviin ajoneuvoihin liittyvän teollisuuden edistämisen ja kehittämisen”.

(214) Päätökseen sisältyi myös teollisuuden nimenomainen pitkän aikavälin kehitystavoite, johon sisältyi myös maailmanlaajuisesti toimivien suurten yritysten perustaminen: ”Vuoteen 2020 mennessä [...] uusiin energiavaroihin, uusiin materiaaleihin ja uusia energialähteitä hyödyntäviin ajoneuvoihin liittyvästä teollisuudesta on tullut edelläkävijä kansallisessa taloudessa. Innovointikykyä on parannettu huomattavasti, joukko keskeistä teknologiaa on otettu haltuun ja joillakin aloilla on saavutettu maailman huipputaso. On muodostettu ryhmä suuria yrityksiä, joilla on kansainvälistä vaikutusvaltaa, ja ryhmä elinvoimaisia pieniä ja keskisuuria yrityksiä.” ([43])

(215) NEV-ajoneuvosektorin nimeäminen strategiseksi tuotannonalaksi osoitti kaikille hallinnon tasoille, että Kiinan viranomaiset pitävät sektoria tärkeänä, millä tehtiin selväksi, että keskustasolla tullaan muotoilemaan lisää tuotannonalaa tukevaa politiikkaa, ja samaa odotetaan myös hallinnon alemmilla tasoilla.

Energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä koskeva suunnitelma (2012–2020)

(216) NEV-ajoneuvojen tuotannonalan kehittämisen tukeminen sisältyi jo 12. kansalliseen viisivuotissuunnitelmaan ([44]) vuosiksi 2011–2015, ja se esitettiin tarkemmin energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä koskevassa suunnitelmassa (2012–2020) ([45]), jossa todetaan, että ”tässä suunnitelmassa tarkoitettuihin NEV-ajoneuvoihin kuuluvat pääasiassa puhtaat sähköajoneuvot, ladattavat hybridiajoneuvot ja polttokennoajoneuvot. Energiaa säästävillä ajoneuvoilla tarkoitetaan ajoneuvoja, joiden pääasiallisena voimanlähteenä on polttomoottori [...].” ([46])

(217) Suunnitelmassa täsmennettiin lisäksi, että vaikka ”kiinalaisten NEV-ajoneuvojen teollisuuden kehittämistä varten on olemassa perusta ja keskeisessä teknologiassa, kuten akkujen, moottoreiden, elektronisen ohjauksen ja järjestelmäintegroinnin alalla, on edistytty merkittävästi ja täyssähköajoneuvoja ja ladattavia hybridiajoneuvoja on alettu saattaa markkinoille pienessä mittakaavassa”, alan kehityksen tiellä on edelleen suuria esteitä: *”kiinalaisten NEV-ajoneuvojen ja joidenkin keskeisten komponenttien avainteknologiassa ei ole vielä saavutettu läpimurtoa, tuotekustannukset ovat korkeat, sosiaalisessa tukijärjestelmässä on puutteita ja teollistamisen ja markkinoiden kehittäminen on rajoittunutta;* autojen energiansäästöön liittyvää keskeistä teknologiaa ei ole saatu täysin haltuun [...]”.

(218) Tätä taustaa vasten Kiinan viranomaiset määrittelivät sektoria koskevan teollisuuspolitiikan yleisen tavoitteen seuraavasti: ”meidän on tartuttava tilaisuuteen ja hyödynnettävä sitä, vauhditettava energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan muokkaamista ja kehittämistä, edistettävä autoteollisuuden optimointia ja päivittämistä sekä toteutettava siirtyminen suuresta autoteollisuudesta vaikutusvaltaiseksi autoteollisuudeksi.”

(219) Suunnitelmassa esitettiin myös menetelmät, jotka perustuvat pääasiassa valtion tukimekanismeihin, näiden *tavoitteiden* saavuttamiseksi: ”Noudatetaan valtion ohjauksen ja markkinavoimien yhdistelmää. Teollisuuden muokkaamisen vaiheessa suunnitellaan aktiivisesti ohjeistusta ja poliittisia kannustimia, kerätään tieteellisiä, teknologisia ja teollisia resursseja, kannustetaan energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kehittämiseen ja tuotantoon sekä ohjataan markkinoiden kulutusta. Kun on siirrytty teollisuuden kypsempään vaiheeseen, otetaan täysimääräisesti huomioon markkinoiden liikkeellepaneva rooli teollisuuden kehittämisessä [...].” ([47])

([42]) Saatavilla osoitteessa http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big
([43]) Ks. päätöksen II artiklan 3 kohta.
([44]) Ks. suunnitelman 10 luvun 3 jakso. saatavilla osoitteessa 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]) Saatavilla osoitteessa www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm
([46]) Ks. suunnitelman 1 artikla.
([47]) Ks. suunnitelman 2 artiklan 2 kohta.

(220) Tässä suunnitelman artiklassa todetaan, että Kiinan viranomaisten markkinaohjausta sovelletaan NEV-ajoneuvojen *tuotannon* lisäksi myös niiden osiin: ”Noudatetaan yhdistelmää, jossa muokataan teollisuutta ja vahvistetaan sitä tukevia laitoksia. Asetetaan koko ajoneuvo etusijalle, mikä muokkaa ja edistää teollisen ketjun, kuten akkujen, moottoreiden, autoelektroniikan, kehittyneiden polttomoottoreiden ja tehokkaiden vaihteistojen, nopeaa kehitystä.” ([48])

(221) Päämäärien ja niiden saavuttamiseksi tarkoitettujen menetelmien täsmentämisen lisäksi suunnitelmassa asetettiin erityiset (tuotos)tavoitteet: ”Vuoteen 2015 mennessä täyssähköajoneuvojen ja ladattavien hybridiajoneuvojen tuotanto ja myynti on yhteensä 500 000 yksikköä; vuoteen 2020 mennessä täyssähköajoneuvojen ja ladattavien hybridisähköajoneuvojen tuotantokapasiteetti on 2 miljoonaa yksikköä ja tuotanto ja myynti on yhteensä yli 5 miljoonaa yksikköä [...]”. ([49]) Suunnitelmassa esitetään lisäksi valtion tukimekanismit, joihin NEV-ajoneuvosektori on oikeutettu, ja niihin sisältyvät esimerkiksi kansainväliseen standardointiin tai rekrytointiin ja osaajien hankintaan liittyvä apu ja erimuotoiseen rahoitustukeen keskittyvä valtion tuki, joka jakautuu

— avustuksiin (”Keskushallinto järjestää varoja antaakseen asianmukaista tukea energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teknologiainnovointihankkeiden täytäntöönpanoon, ohjatakseen yrityksiä lisäämään investointeja teknologian kehittämiseen, suunnitteluun, standardien laatimiseen, markkinasovelluksiin ja muihin kehitysvaiheisiin sekä sellaisen teknologisen innovointijärjestelmän rakentamiseen, jossa yhdistyvät tuotanto, koulutus ja tutkimus; myöntää tukia energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen lanseeraukseen julkisten palvelujen alalla ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen yksityisiin ostoihin ja kannustaa kuluttajia ostamaan ja käyttämään energiaa säästäviä ajoneuvoja [...]”);

— veropoliittisiin tukiin (”Energiaa säästäviä ja uusia energialähteitä hyödyntäviä ajoneuvoja ja niiden keskeisiä osia ja komponentteja valmistavat yritykset, jotka on tunnustettu oikeutetuiksi huipputeknologian alan yrityksille tarkoitettuihin tuloverokannustimiin, voivat saada etua etuuskohtelupolitiikasta lain mukaisesti.”);

— rahoituspalvelutukiin (”Ohjeistetaan rahoituslaitoksia perustamaan luotonhallinta- ja laina-arviointijärjestelmiä, jotta kannustetaan energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä, edistetään aktiivisesti rahoitustuotteiden, kuten teollis- ja tekijänoikeuksien ja teollisuusketjun rahoituksen, innovointia, vauhditetaan sellaisen monitasoisen takuujärjestelmän perustamista, johon sisältyy rahoitusosuuksia ja sosiaaliseen pääomaan tehtäviä investointeja, käytetään kattavasti riskikorvauksia ja muuta politiikkaa ja edistetään rahoitustuen lisäämistä.”); ja

— riskipääomatukiin (”Vaatimukset täyttävä NEV-ajoneuvojen alan riskipääomarahasto voi hakea keskitettyä rahoitusosuutta säännösten mukaisesti ja ohjata sosiaalirahastoja investoimaan energiaa säästäviin ja uutta energiaa hyödyntäviin ajoneuvoihin eri tavoin”).

Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamista koskevat ohjaavat lausunnot

(222) Vuonna 2014 valtioneuvosto julkaisi ”Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamista koskevat ohjaavat lausunnot” ([50]) (Guobanfa [2014] nro 35), jäljempänä myös ’NEV-lausunnot’. NEV-lausunnoilla pyritään ”yhdistämään määräävä markkina-asema valtion tukeen” ([51]) ja visioimaan erilaisia julkisen tuen muotoja alan kehittämiseksi, kuten paikallisia suunnitelmia NEV-ajoneuvosektorin edistämiseksi, ostotukia, taloudellista tukea, joukkolainoja jne.

(223) Tavoitteita ja ohjeita, jotka sisältyvät 14. viisivuotissuunnitelmaan, täydennetään usein esimerkiksi täytäntöönpanosuunnitelmilla, toimintasuunnitelmilla, ohjaavilla lausunnoilla ja suuntaviivoilla. Ohjaavat lausunnot ovat valtion laatimia asiakirjoja, joiden tavoitteena on ohjeistaa tuotannonalan käyttäytymistä niin, että saavutetaan Kiinan viranomaisten poliittiset tavoitteet tietyillä sektoreilla. Vaikka ohjaavia lausuntoja pidetään Kiinan oikeudellisessa järjestelmässä ohjaavina asiakirjoina, ne viittaavat valtion konkreettiseen puuttumiseen toimintaan Kiinan talouden eri sektoreiden muokkaamiseksi. ([52]) Tämä pätee erityisesti NEV-lausuntoihin, joihin sisältyy sekä ylhäältä alaspäin suuntautuvia ohjeita paikallisviranomaisille laatia suunnitelmia ja kannustimia NEV-ajoneuvojen edistämiseksi että keskustason määräyksiä varojen jakamisesta sellaisten kaupunkien ja yritysten palkitsemiseksi, jotka suoriutuvat erityisen hyvin NEV-ajoneuvojen edistämisessä, ja viranomaisten ja rahoituslaitosten myöntämiä vero-, rahoitus- ja investointikannustimia. Ohjaavat lausunnot ovat näin ollen jälleen yksi väline, jota valtion viranomaiset käyttävät harjoittaakseen vaikutusvaltaansa siihen, miten NEV-ajoneuvojen tuotannonala kehittyy (Kiinan 13. kansallinen viisivuotissuunnitelma).

([48]) *Sama kuin edellä.*
([49]) Ks. suunnitelman 3 artiklan 2 kohta.
([50]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm
([51]) Ks. NEV-lausuntojen I jakson 1 kohta.
([52]) Ks. esimerkiksi EUVL L 228, 15.9.2023, s. 217–220, ja kansallisen talouden kehitystä ja sosiaalista kehitystä koskeva 14. viisivuotissuunnitelma ja vuoteen 2035 ulottuvat pitkän aikavälin tavoitteet.

(224) Vastaavia kuvauksia alan tuesta löytyy kaikista tuoreista valtion toimintapoliittisista asiakirjoista alkaen 13. kansallisesta viisivuotissuunnitelmasta vuosille 2016–2020 ([53]). 13. viisivuotissuunnitelman 23 luvun 1 jakson mukaan Kiinan viranomaiset aikoivat ”tukea seuraavan sukupolven tietotekniikan, uutta energiaa hyödyntävien ajoneuvojen, bioteknologian, vihreän ja vähähiilisen teknologian, korkealaatuisten laitteiden ja materiaalien sekä digitaalisten luovien toimialojen kehittämistä”.

(225) Samassa 13. viisivuotissuunnitelman luvussa luetellaan useita politiikanaloja, joita Kiinan viranomaiset suunnittelevat käyttävänsä tukeakseen sektorin täysimittaista kehittämistä, mukaan lukien merkittävät panokset lopputuotteeseen: ”i) edistetään NEV-ajoneuvojen käyttöä; ii) kannustetaan NEV-ajoneuvojen käyttöä julkisessa kaupunkiliikenteessä ja taksipalveluissa; iii) kehitetään täyssähkö- ja hybridisähköajoneuvoja siten, että painotetaan edistymistä keskeisillä teknologian aloilla, kuten akkujen energiatiheydessä ja akkujen lämpötilan mukautettavuudessa; iv) helpotetaan keskenään yhteensopivien ja yhtenäisten standardien mukaisten latausjärjestelmien ja -palvelujen verkon kehittämistä [...]; v) varmistetaan, että NEV-ajoneuvojen yhteenlaskettu kokonaistuotanto ja -myynti Kiinassa on viisi miljoonaa; vi) vahvistetaan toimia NEV-ajoneuvojen käytettyjen akkujen talteen ottamiseksi.” ([54])

Made in China 2025 -strategia

(226) Kiinan viranomaiset julkaisivat vuonna 2015 pitkän aikavälin kattavan teollisuusstrategian, joka tunnetaan nimellä Made in China 2025. ([55]) Strategiassa asetetaan virstanpylväitä maan tiettyjen valmistusteollisuuden alojen päivittämiselle vuoteen 2020 ja 2025 mennessä ja toistetaan Kiinan viranomaisten aikomus ”tukea edelleen sähköajoneuvojen ja polttokennoajoneuvojen kehittämistä, ottaa haltuun vähähiilisten, tietotekniikkaa hyödyntävien ja älykkäiden autojen keskeinen teknologia, parantaa keskeisen teknologian, kuten käynnistysakkujen, ajomoottoreiden ja tehokkaiden polttomoottoreiden, kehittyneiden vaihteistojen, kevyiden materiaalien ja älykkäiden ohjausjärjestelmien, suunnittelu- ja teollistamisvalmiuksia, muodostaa täydellinen teollisuusjärjestelmä ja innovointijärjestelmä keskeisistä komponenteista valmiisiin ajoneuvoihin ja edistää energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen integrointia riippumattomiin tuotemerkkeihin kansainvälisesti edistyneellä tasolla” ([56]) sekä ”järjestää ja toteuttaa useita erityisiä ja mittavia innovointi- ja teollistamishankkeita, jotka koskevat suuria ilma-aluksia, ilma-alusten moottoreita ja kaasuturbiineja, siviili-ilmailualaa, älykkäitä vihreitä junia, energiaa säästäviä ja uusia energialähteitä hyödyntäviä ajoneuvoja, laivanrakennuslaitteita ja huipputeknologisia aluksia, täydellisiä laitekokonaisuuksia älykkäitä verkkoja varten, korkealaatuisia CNC-koneita, ydinvoimalaitteita ja korkealaatuisia lääketieteellisiä laitteita” ([57]).

(227) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi Made in China 2025 -strategiassa korostetaan, että ”on jatkettava rahoitusalan uudistusta, laajennettava valmistusteollisuuden rahoituskanavia, hyödynnettävä poliittisen rahoituksen, kehitysrahoituksen ja kaupallisen rahoituksen etuja ja lisättävä tukea uuden sukupolven tietotekniselle teknologialle, korkealaatuisille laitteille ja uusille materiaaleille sekä tuettava Export-Import Bank of China -pankkia, jotta se lisäisi palveluja valmistusteollisuudelle, joka laajentaa toimintaansa, kannustettava China Development Bank -pankkia lisäämään lainanantoa valmistusteollisuuden yrityksille ja ohjattava rahoituslaitoksia innovoimaan tuotteita ja yrityksiä, jotka soveltuvat valmistusyritysten ominaispiirteisiin”. ([58])

([53]) Saatavilla osoitteessa https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf
([54]) Ks. viisivuotissuunnitelman 23 luku, tekstilaatikko 8.
([55]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf
([56]) Ks. Made in China 2025, 3.6.6 jakso.
([57]) Sama kuin edellä, tekstilaatikko 5.
([58]) Sama kuin edellä, 4.3 jakso.

(228) Strategiassa käsitellään myös finanssipoliittisten välineiden käyttöä: ”Hyödynnetään täysimääräisesti olemassa olevia kanavia, vahvistetaan rahoitustukea valmistusteollisuudelle, keskitytään valmistusteollisuuden muutoksen ja päivittämisen keskeisiin aloihin, kuten korkealaatuisiin laitteisiin, [...] ja luodaan suotuisa poliittinen ympäristö valmistusteollisuuden kehittämiselle. Käytetään julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuutta [...] ohjaamaan sosiaalirahastoja osallistumaan suurhankkeiden kehittämiseen, yritysten teknologiseen innovointiin ja valmistusteollisuuden keskeisten infrastruktuurien rakentamiseen. Innovoidaan rahoitustukikeinoja, siirrytään ”rakennustuesta” ”operatiiviseen tukeen” ja parannetaan varojen käytön tehokkuutta.” ([59])

Sähköakkuteollisuuden standardeja koskeva asetus

(229) Komissio totesi, että Kiinan teollisuus- ja tietotekniikkaministeriö antoi vuonna 2015 asetuksen sähköakkuteollisuuden standardeista, ([60]) jäljempänä ’standardeja koskeva asetus’, jonka tarkoituksena on ”ohjata ja säännellä sähköakkuteollisuuden tervettä kehitystä. [...] Valtio kannustaa sähköakkualan yrityksiä parantamaan ja vahvistamaan toimintaansa, perustamaan tuotteiden tuotantoeritelmät ja laadunvarmistusjärjestelmät, vahvistamaan teknologista ja hallinnollista innovointia, parantamaan tuotetutkimusta ja -kehitystä ja valmistustasoa sekä parantamaan tuotteiden suorituskykyä ja laatua, jotta voidaan vastata NEV-ajoneuvoteollisuuden kehittämistarpeisiin.” ([61]) Asetuksessa vahvistetaan vaatimukset, joiden perusteella autoakkualan yritykset voivat hakea sisällyttämistä vaatimukset täyttävien yritysten luetteloon ja joista yksi on, että yritys tuottaa ja toimittaa ”autoalan tuotteita Kiinan kansantasavallan alueella (lukuun ottamatta Taiwania, Hongkongia ja Macaota)” ([62]). Tämän seurauksena ”ilmoitukseen sisältyvien yritysten luettelo toimii perustana asiaankuuluvalle poliittiselle tuelle” ([63]). Tämän ilmoituksen jälkeen on julkaistu neljä painosta sellaisten yritysten luettelosta, jotka täyttävät standardeja koskevassa asetuksessa säädetyt edellytykset, eikä luetteloon ole sisällytetty yhtään ulkomaista sähköakkujen tuottajaa. ([64]) Vaikka vaatimukset poistettiin vuonna 2019 Kiinan kansantasavallan teollisuus- ja tietotekniikkaministeriön ilmoituksella nro 22 ([65]), voidaan olettaa, että luettelo sähköakkualan yrityksistä on antanut kiinalaisille akkujen valmistajille kilpailuedun ulkomaisiin tuottajiin nähden, kun sähköakkuteollisuus oli kehityksensä alkuvaiheessa.

Toimintasuunnitelma NEV-ajoneuvojen akkuteollisuuden kehittämisen edistämiseksi

(230) NEV-ajoneuvojen akkuteollisuuden kehittämisen edistämistä koskevassa toimintasuunnitelmassa ([66]) vuodelta 2017 todetaan, että sähköakut ovat sähköajoneuvojen sydän ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämisen avain. Yli kymmenen vuoden kehittämisen jälkeen maan akkuteollisuus on saavuttanut merkittävää edistystä. Sähköakkujen tämänhetkinen suorituskyky, laatu ja kustannukset eivät kuitenkaan vielä täytä uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämiseen ja yleistymiseen liittyviä tarpeita, etenkään keskeisten perusmateriaalien, järjestelmän integrointiteknologian ja valmistuslaitteiden ja -prosessien osalta. Suunnitelman tarkoituksena oli vauhdittaa maan sähköakkujen tuotannonalan kehitysvalmiuksien ja -tason parantamista ja edistää uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan tervettä ja kestävää kehitystä.

([59]) Sama kuin edellä, 4.4 jakso.
([60]) Kiinan kansantasavallan teollisuus- ja tietotekniikkaministeriön (MIIT) ilmoitus nro 22 vuodelta 2015, saatavilla osoitteessa http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml
([61]) Ks. standardeja koskevan asetuksen 1 §:n 2 momentti.
([62]) Ks. standardeja koskevan asetuksen 1 §:n 4 momentti.
([63]) Ks. standardeja koskevan asetuksen 8 §:n 26 momentti.
([64]) Ensimmäinen luettelo: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; Toinen luettelo: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; Kolmas luettelo: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; Neljäs luettelo: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html
([65]) Kiinan kansantasavallan teollisuus- ja tietotekniikkaministeriön ilmoitus nro 22 vuodelta 2019, saatavilla osoitteessa 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:n ja tiede- ja teknologiaministeriön (MST) sähköakkujen päivityshankkeen täytäntöönpano perustuu kansallisiin tiede- ja teknologiasuunnitelmiin (erityishankkeet, rahastot) ja muuntyyppiseen tukeen, jota annetaan sähköakkuja koskevaan tutkimus- ja kehitystyöhön, jotta saavutettaisiin yli 300 Wh/kg ominaisenergia vuonna 2020, parannettaisiin jatkuvasti tuotteiden suorituskykyä ja vauhditettaisiin korkeatasoisten tuotteiden asentamista ja käyttöä. Tavoitteena oli kannustaa johtavia akkuyrityksiä tekemään yhteistyötä tuotantoketjun alku- ja loppupään huippuresurssien kanssa, keskittymään läpimurtoihin materiaaleihin ja komponentteihin sekä akkukennoihin ja -järjestelmiin liittyvässä keskeisessä teknologiassa, parantamaan merkittävästi akkujen suorituskykyä ja turvallisuutta ja pyrkimään siihen, että saavutetaan yksi teholtaan 350 Wh/kg yksikkö ja voidaan teollistaa ja käyttää ajoneuvoissa uusia litiumionituotteita, joiden järjestelmä on 260 Wh/kg.

(232) Suunnitelmassa kaavaillaan myös poliittisen tuen lisäämistä siten, että hyödynnetään sosiaaliseen pääomaan tehtävien julkisten investointien ohjaavaa roolia, kannustetaan käyttämään sosiaalista pääomaa akkuteollisuuden kehittämisrahastojen perustamiseksi ja lisätään tukea sähköakkujen teollistamisteknologiaan. Suunnitelman mukaan sähköakut vapautetaan kulutusverosta säännösten mukaisesti, jos ne täyttävät tietyt edellytykset; jos sähköakkuyritykset täyttävät edellytykset, ne hyötyvät huipputeknologiayrityksiin sovellettavasta etuuskohteluun perustuvasta veropolitiikasta, teknologian siirrosta ja teknologian kehittämisestä sääntelyn mukaisesti.

Kiinan 14. kansallinen viisivuotissuunnitelma

(233) Kiinan 14. kansallinen viisivuotissuunnitelma ([67]) vuosiksi 2021–2026 ei poikkea Made in China 2025 -strategiasta, mikä osoittaa, että NEV-ajoneuvosektorin priorisointia ja tukemista koskeva Kiinan viranomaisten politiikka *jatkuu* ja itse asiassa vahvistuu. Suunnitelman IX artiklan mukaisesti Kiinan viranomaiset sitoutuivat ”nostamaan uusien strategisten tuotannonalojen lisäarvon yli 17 prosenttiin suhteessa BKT:hen”. NEV-ajoneuvosektorilla, joka on yksi uusista strategisista tuotannonaloista, tämä sitoumus edellyttää, että ”saavutetaan läpimurtoja keskeisessä teknologiassa, josta esimerkkinä erittäin turvalliset sähköakut, erittäin tehokkaat ajomoottorit ja erittäin suorituskykyiset akkujärjestelmät uusia energialähteitä hyödyntäviin ajoneuvoihin, ja vauhditetaan keskeisten komponenttien, kuten älykkäiden (verkkoon liitettyjen) ajoneuvojen perusteknologia-alustojen, ohjelmistojen ja laitteistojärjestelmien, sähköisen ohjauksen ja älykkäiden päätelaitteiden, tutkimus- ja kehitystyötä.” ([68])

(234) Kiinan suunnittelujärjestelmän luonteen vuoksi kaikkien viranomaisten on seurattava ja pantava täytäntöön korkeamman tason suunnitelmat, kuten 12., 13. tai 14. kansallinen viisivuotissuunnitelma. Kansallisissa suunnitelmissa esitetään tätä koskevat nimenomaiset velvoitteet, esimerkiksi 14. viisivuotissuunnitelman LXV artiklassa, jonka mukaan Kiinan viranomaiset ”vahvistavat suunnitelman täytäntöönpanon organisointia, koordinointia ja valvontaa ja parantavat suunnittelun ja täytäntöönpanon seurantaa ja arviointia, politiikan noudattamista sekä arviointi- ja valvontamekanismeja”. Alemman tason viranomaisten on vastaavasti ”luotava suotuisa poliittinen, institutionaalinen ja oikeudellinen toimintaympäristö. Vuotuisilla suunnitelmilla on pantava täytäntöön tässä suunnitelmassa ehdotetut kehitystavoitteet ja keskeiset tehtävät”. ([69])

(235) Kiinan viranomaiset sitoutuvat yksiselitteisesti antamaan taloudellista tukea ja muiden tuotannontekijöiden, kuten maan, muodossa annettavaa tukea suunnitelmassa yksilöidyille hankkeille ja sektoreille: ”noudatamme suunnitelman periaatetta, jossa vahvistetaan suunta – finanssipoliittiset menot ovat takuita ja rahoitus on tukea – ja koordinointi muun politiikan kanssa. [...] Edellytämme jatkossakin, että julkisissa menoissa noudatetaan ja palvellaan julkista politiikkaa, lisäämme rahoitustukea merkittäviin kansallisiin strategisiin tehtäviin, vahvistamme keskipitkän aikavälin rahoitussuunnitelmien ja vuotuisten talousarvioiden, valtion investointisuunnitelmien ja tämän suunnitelman täytäntöönpanon koordinointia ja asetamme etusijalle keskitetyt finanssipoliittiset varat tässä suunnitelmassa yksilöityihin merkittäviin tehtäviin ja suunnitteluhankkeisiin. *Vaadimme, että hankkeissa noudatetaan suunnitelmaa ja että varat ja tuotannontekijät seuraavat hankkeita, laadimme luettelon merkittävistä suurista teknisistä hankkeista tämän suunnitelman perusteella, yksinkertaistamme luettelossa olevien hankkeiden hyväksymismenettelyjä ja varmistamme, että paikan valinta, maankäyttö ja pääomatarpeet asetetaan etusijalle*. Valtio takaa yhtenäisellä tavalla yksittäisten suurten suunnitteluhankkeiden maatarpeet.” ([70])

([67]) Ks. https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm; englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Ks. suunnitelman XI artiklassa oleva taulukko 4.
([69]) Ks. suunnitelman LXV artiklan 1 jakso.
([70]) Ks. suunnitelman LXV artiklan 3 jakso.

(236) Tämä täytäntöönpanovaltuutus johtaa näin ollen siihen, että asianomaiset viranomaiset ottavat käyttöön uusien politiikkavälineiden kokonaisen verkoston, jollainen on erityisesti pitkän aikavälin kansallinen alakohtainen suunnitelma eli uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuutta koskeva kehittämissuunnitelma (2021–2035) ([71]), joka korvaa vuosien 2012–2020 suunnitelman (ks. johdanto-osan 216–224 kappale).

Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuutta koskeva kehittämissuunnitelma (2021–2035)

(237) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuutta koskevassa kehittämissuunnitelmassa esitetään seuraava visio: ”Vuoteen 2025 mennessä NEV-ajoneuvojen Kiinan markkinoiden kilpailukyky paranee merkittävästi, keskeisissä teknologioissa, kuten sähköakuissa, ajomoottoreissa ja ajoneuvojen käyttöjärjestelmissä, tehdään merkittäviä läpimurtoja, ja turvallisuustasoa parannetaan kattavasti. Uusien täyssähköisten henkilöajoneuvojen keskimääräinen tehonkulutus on laskenut 12,0 kWh:iin/100 km, NEV-ajoneuvojen myyntimäärä on noussut noin 20 prosenttiin uusien ajoneuvojen kokonaismyynnistä, ja itseohjautuvien ajoneuvojen kaupallinen käyttö on saavutettu rajatuilla alueilla ja erityistilanteissa, ja lataus- ja vaihtopalvelut ovat helpottuneet huomattavasti.” ([72])

(238) Tämän tavoitteen saavuttamiseksi suunnitelmassa luetellaan useita toteutettavia vaiheita. Joissakin niistä teollisuudelle annetaan horisontaalista valtion tukea, esimerkiksi ”parannetaan julkisten palvelujen, kuten teknologian siirron, tietopalvelujen, osaajien koulutuksen, hankerahoituksen ja kansainvälisen vaihdon, tukivalmiuksia” ([73]), jotta voidaan ”tosiasiallisesti toteuttaa rahoitustukipolitiikkaa” ([74]) tai ”panna täytäntöön NEV-ajoneuvoihin liittyvää etuuskohteluun perustuvaa veropolitiikkaa” ([75]). Joissakin taas keskitytään tiettyihin ajoneuvojen komponentteihin tai yksittäisiin tekijöihin NEV-ajoneuvojen arvoketjussa; niissä esimerkiksi ”kannustetaan yrityksiä parantamaan kykyään taata keskeiset resurssit, kuten litium, nikkeli, koboltti ja platina”, ”vahvistetaan NEV-ajoneuvojen ja verkon välistä vuorovaikutusta” ([76]), ”nopeutetaan lataus- ja korvausinfrastruktuurin rakentamista” ([77]) tai ”tuetaan olemassa olevien paikkojen ja laitosten käyttöä yhdennettyjen öljy-, kaasu-, vety- ja sähköntoimituspalvelujen toimittamiseksi” ([78]).

Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen vahvistamista koskevat NDRC:n täytäntöönpanolausunnot

(239) NDRC julkaisi tammikuussa 2024 uudistussuosituksia NEV-ajoneuvojen huomioon ottamisesta Kiinan sähköverkon suunnittelussa. Ajoneuvojen ja verkon vuorovaikutuksen lisäksi näissä suosituksissa myös kannustetaan innovointia ja standardien yhdenmukaistamista NEV-ajoneuvosektorilla, jotta voidaan ”edistää keskeisten teknologioiden ja laitteiden tutkimusta, vahvistaa yritysinnovoinnin keskeistä roolia ja johtaa kehitystä innovoinnin avulla sekä vauhdittaa standardien laatimista ja tarkistamista ja johtaa teollisuuden kehittämistä yhteistyössä ja standardoidusti” ([79]).

Maakunnalliset ja kunnalliset suunnitelmat

(240) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalaa koskevassa kehittämissuunnitelmassa (2021–2035) täsmennetyt tukitoimenpiteet on otettu huomioon ja niitä viedään tarkempaan suuntaan vastaavissa maakunta- ja kuntatason suunnitelmissa ([80]).

(241) Maakuntatason suunnitelmissa annetaan tarkempia tietoja siitä, miten keskustason suunnitelmien tavoitteet olisi otettava huomioon maakuntien politiikassa ja muunnettava toimenpiteiksi (ks. jäljempänä esitetyt *esimerkit*).

([71]) Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Ks. suunnitelman II luvun 3 jakso.
([73]) Ks. suunnitelman III luvun 3 jakso.
([74]) Ks. suunnitelman VIII luvun 1 jakso.
([75]) Ks. suunnitelman VIII luvun 2 jakso.
([76]) Ks. suunnitelman V luvun 1 jakso.
([77]) Ks. suunnitelman VI luvun 1 jakso.
([78]) Ks. suunnitelman VI luvun 3 jakso.
([79]) Kansallinen kehitys- ja uudistuskomissio NDRC ja muut ministeriöt, Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen vahvistaminen – täytäntöönpanolausunnot sähköverkon integroinnista ja vuorovaikutuksesta sähköverkon kanssa, Development and Reform Energy [2023] nro 1721. Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Kuten autosektorin investointihankkeisiin sovellettavissa NDRC:n vuoden 2018 hallinnointisäännöissä todetaan. Niiden 38 artiklan mukaisesti: Millään paikallishallinnon tasoilla ei saa estää tervettä kilpailua markkinoilla vaan on keskityttävä tarjoamaan autosektorin investointihankkeille muun muassa verotukseen, pääomaan ja maankäyttöön liittyviä etuuskohteluun perustuvia ehtoja.

(242) Valtion yleinen tuotannonalaan kohdistama valvonta näkyy esimerkiksi uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalaa koskevassa Anhuin maakunnan 14. viisivuotisessa kehittämissuunnitelmassa: ”Valtion ohjaus, markkinajohtajuus. Asetetaan etusijalle valtion rooli eri aloilla, kuten huipputason suunnittelussa, alustojen rakentamisessa, lanseerauksessa, soveltamisessa ja edistämisessä. Vahvistetaan poliittista tukea ja luodaan toimintaympäristö, joka ohjaa korkealaatuiseen tuotantoon liittyviä tekijöitä niin, että ne keskitetään NEV-ajoneuvojen tuotannonalalle. Otetaan täysipainoisesti huomioon – kysynnän ohjaamana – markkinoiden ratkaiseva rooli resurssien jakamisessa, vahvistetaan yritysten keskeistä asemaa teknologisten polkujen valinnassa ja tuotteiden valmistuskapasiteetin suunnittelussa, edistetään tehokkaiden markkinoiden ja suotuisan hallinnon yhdistämistä ja luodaan dynaaminen kehitysympäristö” ([81]).

(243) Kyseisessä maakuntatason suunnitelmassa esitetään lisäksi yksityiskohtaisia tuotantotavoitteita: ”Pyritään varmistamaan, että vuoteen 2025 mennessä NEV-ajoneuvojen tuotannonala kaupungissa ylittää 700 miljardia RMB:tä ja valmiiden ajoneuvojen tuotantokapasiteetti ylittää 3 miljoonaa, alalla toimii 10 yritystä, joiden liiketoiminta on 10 miljardin RMB:n luokkaa, ja varmistetaan, että tuotannon arvo ja määrä ovat maan suurimpia; Kehitetään NEV-ajoneuvojen ja niiden osien teollisuusjärjestelmä, jonka rakenne on kattava ja kohtuullinen, akkujen vuotuisen tuotantokapasiteetin on oltava yli 300 gigawattituntia ja ajomoottorijärjestelmien vuotuinen tuotantokapasiteetti yli 3 miljoonaa sarjaa” ([82]), sekä investointitukea tuotantolaitoksille ja hankkeille: ”Pyritään rakentamaan vuoteen 2025 mennessä kansallisella tasolla yksi NEV-ajoneuvojen tuotannonalan innovointikeskus, viisi julkista innovointikeskusta ja edistämään yhtä liiketoimintamallien innovointihanketta sekä kymmentä uutta innovaatiofoorumia maakuntatason yläpuolella vuoteen 2025 mennessä.” ([83])

(244) Autoteollisuutta koskevassa Anhuin maakunnan 14. viisivuotisessa korkealaatuisessa kehittämissuunnitelmassa esitetään investointitukea teollisuuspuistoihin: ”Nopeutetaan ja edistetään Xinqiaon älykkäiden sähköajoneuvojen teollisuuspuiston rakentamista ja luodaan maailmanluokan älykkäiden sähköajoneuvojen teollisuusklusteri, jossa on kattava teollisuusketju ja jossa yhdistetään tutkimus ja kehitys sekä valmistus, lanseeraus ja soveltaminen sekä teollisuus- ja tukipalvelut. Tuetaan NIO:n pitkän aikavälin kehityssuunnittelua Xinqiaon teollisuuspuiston ympäristössä ja perustetaan t&k-, valmistus-, markkinointi- ja johtoryhmiä teollisuuspuistoon. *Perustetaan NIOn tutkimus-, kehitys- ja innovointikeskus, tehdään kokonaisia ajoneuvoja, ydinkomponentteja ja itseohjautuvaa ajamista koskevaa innovatiivista tutkimus- ja kehitystyötä ja luodaan maailmanlaajuisesti kilpailukykyinen ja johtava innovointiketju; houkutellaan t&k-henkilöstöä ja teknisiä työntekijöitä ja pyritään muodostamaan innovatiivinen paikka, joka kokoaa yhteen huippuosaajia*. (...) Puiston valmistumisen jälkeen ajoneuvojen lopullisen tuotantokapasiteetin arvioidaan olevan miljoona ajoneuvoa vuodessa ja akkujen tuotantokapasiteetti on 100 gigawattituntia vuodessa”. ([84])

(245) Siinä käsiteltiin tarkemmin vienninedistämistä: ”Tuetaan komponentteja toimittavien yritysten sähköistä kaupankäyntiä, rakennetaan julkisia varastoja vientituotteita varten ulkomaille, jaetaan kanavia ulkomaisille markkinoille ja palveluja tukevia järjestelmiä. Luodaan välineitä, kuten tuonti- ja vientikauppa-alustoja ja teollisuus- ja kaupankäyntipuistoja ulkomaille, ja ohjataan kiinalaisten investointiyritysten klustereiden kehittämistä ulkomailla. (...) Chery Automobile vie vuoteen 2025 mennessä 500 000 ajoneuvoa, joiden viennin arvo on 5 miljardia USD:a. Tuetaan Cheryä sen kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseksi edelleen, (...) keskitytään laajentamaan toimintaa strategisille markkinoille, kuten Eurooppaan, Pohjois-Amerikkaan ja ASEAN-maihin (...). Tuetaan NIOn toiminnan laajentumista Euroopan markkinoilla. Kannustetaan NIOa panemaan täytäntöön Marco Polo -suunnitelma, ottamaan käyttöön eriytetty kehityspolku ja muuttamaan Kiinassa toteutettava malli ulkomailla toteutettavaksi malliksi paikallisten olosuhteiden mukaisesti. (...) Tuetaan NIOa jatkamaan laajentumista Euroopan markkinoilla, laajentamaan toimintaansa viidellä kansallisella markkinalla vuoteen 2025 mennessä ja hyödyntämään mahdollisuuksia rakentaa tehtaita ulkomaille.” ([85])

(246) Valmistusteollisuuden korkealaatuista kehittämistä koskevassa Guangdongin maakunnan 14. viisivuotissuunnitelmassa myötäillään valtion valvontaa, joka kohdistuu NEV-ajoneuvojen tuotannonalan maantieteelliseen jakaumaan: ”Luotetaan NEV-ajoneuvojen kehittämisessä eri kaupunkeihin (mm. Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei ja Yunfu) ja nopeutetaan kehittämisvauhtia. Guangzhoun on nopeutettava NEV-ajoneuvojen tuotantokeskusten rakentamista ja edistettävä näiden ajoneuvojen uusien mallien nopeaa teollistamista. Shenzheniin, jonka keskuspaikkana on Pingshanin alue, on rakennettava NEV-ajoneuvojen kansallisen tason teollisuusperusta. Zhuhaissa, jonka keskuspaikkana on Jinwanin alue, on keskityttävä kehittämään NEV-ajoneuvojen, litiumakkumateriaalien, voimalaitteiden, latauslaitteiden ja keskeisten komponenttien valmistusta.” ([86])

([81]) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalaa koskeva Hefein 14. viisivuotinen kehittämissuunnitelma. Saatavilla osoitteessa https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Ks. II luku, 2 jakso

([82]) Ks. II luku, 3 jakso Tärkeimpien kehitysindikaattorien osalta ks. suunnitelman taulukko 1.

([83]) Sama kuin edellä.

([84]) Autoteollisuutta koskeva Anhuin maakunnan 14. viisivuotinen korkealaatuinen kehittämissuunnitelma; saatavilla osoitteessa http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Ks. III luku, 1 jakso, sarake 1.

([85]) Ks. VI luku, 2 jakso, hanke 9.

([86]) Valmistusteollisuuden korkealaatuista kehittämistä koskeva Guangdongin maakunnan 14. viisivuotissuunnitelma. Saatavilla osoitteessa http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Ks. III luku, 1 jakso, sarake 4.

(247) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuutta koskevassa Guizhoun maakunnan 14. viisivuotisessa kehittämissuunnitelmassa tuetaan keskeisiä hankkeita, jotka liittyvät osiin ja komponentteihin: ”Tuetaan keskeisten hankkeiden kehittämistä. Vauhditetaan ja edistetään Guiyang BYD:n sähköakkuhanketta (vuosituotanto 10 gigawattituntia), uutta Evergrande-energia-akkuhanketta (ensimmäinen vaihe), Dongfang Electricin vetypolttokennohanketta, Anda Technologyn litiumrautafosfaattihanketta (30 000 tonnia/vuosi) ja tuetaan sen rakennushankkeita sekä litiumrautafosfaatin älykästä valmistusta koskevaa teknistä muuntamista ja laajentamista koskevaa hanketta (20 000 tonnia/vuosi), Anda Technologyn NEV-ajoneuvojen käytettyjen akkujen kierrätyshanketta (50 000 tonnia/vuosi), Wuchuan Automobilen autoteollisuuden alumiiniseospainevalu-hankkeita (vuosituotanto miljoona tonnia), Baiken jarrumuottien tuotantolinjahanketta, useita keskeisiä hankkeita, kuten Guizhou Aerospacen älykkään valmistusteollisuuden klusterihanke Guiyangin talouden ja teknologian kehittämisvyöhykkeellä, Zhenhuan uusien materiaalien tuotantolinjojen rakennushanke (vuosituotanto 12 000 tonnia litiumioniakkujen katodimateriaaleja – Shawen vaihe II).” ([87])

(248) Myös muissa maakunta- ja kuntatason (esim. Bejing ([88]), Shanghai ([89]), Tjianjin ([90]), Jiangsu ([91]) ja Shaanxi ([92])) suunnitelmissa mainitaan uusien strategisten tuotannonalojen kehittäminen, myös sähköajoneuvojen.

(249) Joihinkin maakuntatason viisivuotissuunnitelmiin, kuten Shanghain uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämisen vauhdittamista koskevaan täytäntöönpanosuunnitelmaan, sisältyy tietyille NEV-ajoneuvoyrityksille annettava tuki: ”Tuetaan SAIC Motoria uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kehittämisessä. Vuoteen 2025 mennessä itse omistettuihin tuotemerkkeihin kuuluvien henkilöajoneuvojen ja NEV-ajoneuvojen myynnin osuus on yli 30 prosenttia, ja konsernin NEV-ajoneuvojen myynnin osuus on yli 20 prosenttia, millä varmistetaan, että keskeinen teknologia on riippumattoman valvonnan alaisena, ja vahvistetaan kattava ja vahva asema ja kotimainen johtoasema. Kannustetaan vahvoja kotimaisia ja ulkomaisia yrityksiä, joilla on käytössään huipputeknologiaa, investoimaan ajoneuvojen valmistus- ja t&k-hankkeisiin Shanghaissa”. ([93])

(250) Johtavia NEV-yrityksiä ja erityisesti akkusähköajoneuvoyrityksiä pidetään usein maakunta- ja kuntatason suunnitelmissa mallina alan jatkokehittämiselle valtion tuen avulla. Pingshanin alueen uusia energialähteitä hyödyntävien autojen tuotannonalan tuotemerkkisuunnitelmassa Shenzhen, BYD ([94]) ja Kaiwo New Energy Automobile -ryhmä yksilöidään yrityksiksi, joita käytetään perustana ”päätoimipaikka, tutkimus- ja kehitystoiminta + huippuvalmistus” -mallin täytäntöönpanolle: ”Hyödyntämällä Pingshanin alueen NEV-ajoneuvoteollisuuden yritysten, kuten BYD:n ja Kaiwon, vankkaa tutkimus- ja kehittämisvalmiutta vahvistetaan korkeakoulujen ja yliopistojen, tutkimuslaitosten, kansallisten keskeisten laboratorioiden, kansallisten insinöörilaboratorioiden ja -keskusten kehittämistä ja parannetaan innovointia aluetasolla. Täydennetään NEV-ajoneuvoteollisuusketjun innovaatioketjua, parannetaan NEV-ajoneuvojen, akkujen, keskeytymättömän tehonsyötön järjestelmien (UPS), latauspistokkeiden, -johtojen ja -kaapeleiden, superkondensaattori- ja puolijohdekemikaalien jne. tuotantoketjun alku- ja loppupään ketjuja täydellisen teollisuusketjun muodostamiseksi. Varmistetaan NEV-ajoneuvoteollisuuden laaja klusterointi, jatketaan sellaisten teknologiateollisuuden innovointialustojen rakentamista ja käyttöönottoa, jotka tukevat tiiviisti NEV-ajoneuvojen tutkimusta, kehittämistä ja valmistusta, ja nopeutetaan sellaisen teknologisen innovaatiojärjestelmän rakentamista, jossa tuotanto, tutkijat, tutkimus ja sovellukset ovat tiiviisti integroituneita. Keskitytään päätoimipaikan, t&k-toiminnan ja tuotannon integrointiin, kehitetään toimia julkisesti noteerattujen yhtiöiden juurruttamiseksi ja keskeisten yritysten kasvun vakauttamiseksi sekä vauhditetaan toiminnallisen ”päätoimipaikka, t&k + huipputason valmistusteollisuus” -mallin muodostamista. ([95])

([87]) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalaa koskeva Guizhoun maakunnan 14. viisivuotinen kehittämissuunnitelma. Saatavilla osoitteessa https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Ks. III luku, 3 jakso, sarake 3.

([88]) Pekingin kunnallisen puoluekomitean suositukset 14. viisivuotissuunnitelman ja vuoteen 2035 ulottuvien pitkän aikavälin tavoitteiden muotoilusta. Saatavilla osoitteessa https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Shanghain kansallisen talouden kehitystä ja sosiaalista kehitystä koskeva 14. viisivuotissuunnitelma sekä vuoteen 2035 ulottuvat pitkän aikavälin tavoitteet. Saatavilla osoitteessa https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tianjinin kunnallishallinto Tianjinin kansallisen talouden kehitystä ja sosiaalista kehitystä koskevan 14. viisivuotissuunnitelman ja vuoteen 2035 ulottuvien visioiden laatimisesta. Saatavilla osoitteessa https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Jiangsun kansallisen talouden kehitystä ja sosiaalista kehitystä koskeva 14. viisivuotissuunnitelma sekä vuoteen 2035 ulottuvat pitkän aikavälin tavoitteet. Saatavilla osoitteessa http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Luonnos Shaanxin maakunnan kansallisen talouden kehitystä ja sosiaalista kehitystä koskevasta 14. viisivuotissuunnitelmasta sekä vuoteen 2035 ulottuvista pitkän aikavälin tavoitteista. Saatavilla osoitteessa http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Shanghain uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuuden kehittämisen vauhdittamista koskeva täytäntöönpanosuunnitelma (2021–2025). Saatavilla osoitteessa https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Ks. II luku, 2 jakso, kohta 1.

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

([95]) Ks. IV luku, 1 jakso, kohta 3.

Autoteollisuuden vakaata kasvua koskeva työsuunnitelma (2023–2024)

(251) MIIT ja seitsemän muuta ministeriötä julkaisivat elokuussa 2023 autoteollisuuden vakaata kasvua koskevan työsuunnitelman (2023–2024) ([96]), jonka tarkoituksena on vahvistaa autoteollisuuden taloudellisen kehityksen *päätavoitteet*. Toimenpiteistä ensimmäinen koskee NEV-ajoneuvojen kulutusveroa, ja siinä määrätään panemaan täytäntöön ”nykyiset etuuskohtelupolitiikat, kuten ajoneuvo- ja alusvero ja ajoneuvon hankintavero uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen osalta, selvittämään ja tarkastelemaan perusteellisesti uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tukivaroja ja lisäämään aktiivisesti uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen osuutta henkilökohtaisessa kulutuksessa”. Tämän lisäksi ilmoituksessa annetaan ohjeita uusia energialähteitä hyödyntäville ajoneuvoille annettavan poliittisen tuen lisäämisestä: ”Sovelletaan etuuskohteluun perustuvaa hankintaveropolitiikkaa uusia energialähteitä hyödyntäviin ajoneuvoihin teollisuuden odotusten vakauttamiseksi. Edistetään sosiaalisen pääoman käyttöä autoteollisuuden kehittämisrahastojen perustamiseksi ja lisätään tukea keskeisen teknologian tutkimukseen. Käytetään yritysten kehittämisen tukemiseen erilaisia rahoitusvälineitä, kuten luottoja, joukkolainoja ja vakuutuksia”.

(252) Näin ollen on olemassa runsaasti dokumentoitua näyttöä siitä, että akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehityksen vauhdittamista tuetaan poliittisesti.

(253) Edellä esitettyjen suunnitelmien ja ohjelmien perusteella akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa pidetään siis keskeisenä/strategisena tuotannonalana, jonka aktiivinen kehittäminen on Kiinan viranomaisten poliittinen tavoite. Akkusähköajoneuvojen sektori on osoittautunut erittäin tärkeäksi Kiinan viranomaisille, ja sen nopeaa kehittämistä tuetaan poliittisesti keskeisistä tuotantopanoksista lopputuotteeseen. Komissio päätteli tässä jaksossa tarkoitettujen politiikka-asiakirjojen perusteella, että Kiinan viranomaiset puuttuvat akkusähköajoneuvojen tuotannonalan toimintaan pannakseen täytäntöön asiaan liittyvää politiikkaa ja häiritsevät markkinavoimien vapaata toimintaa akkusähköajoneuvojen sektorilla edistämällä ja tukemalla sitä eri tavoin tuotannon ja myynnin keskeisissä vaiheissa.

3.3. **Osittainen yhteistyössä toimiminen ja käytettävissä olevien tietojen käyttö**

3.3.1. *Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan soveltaminen Kiinan viranomaisten osalta*

(254) Kiinan viranomaiset vastasivat joihinkin komission tietopyyntöihin tutkimuksen aikana, mutta yhteistyössä toimiminen oli huomattavan vähäistä. Vastauksessaan viranomaisille suunnattuun kyselylomakkeeseen Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet olennaisia tietoja eri järjestelmien valmistelusta, seurannasta ja täytäntöönpanosta. Kaikki nämä kriittiset tekijät dokumentoitiin tarkasti Kiinan viranomaisille lähetetyssä 28 artiklan mukaisessa kirjeessä. Kiinan viranomaiset toimittivat vastaukseksi huomautuksia, joita komissio käsittelee jäljempänä olevissa jaksoissa.

3.3.1.1. Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen etuuskohteluun perustuvaan luotonantoon

(255) Saadakseen tarvittavat tiedot Kiinan rahoituslaitoksilta tehokkaasti komissio pyysi hallinnollisista syistä Kiinan viranomaisia toimittamaan rahoituslaitoksille tarkoitetut kyselylomakkeet kaikille rahoituslaitoksille, jotka olivat myöntäneet lainoja tai vientiluottoja otokseen valituille yrityksille.

([96]) Teollisuus- ja tietotekniikkaministeriön ja seitsemän muun ministeriön ilmoitus toimintasuunnitelman laatimisesta autoteollisuuden kasvun vakauttamiseksi (2023–2024). Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Kiinan viranomaiset katsoivat, että komission Kiinan viranomaisille osoittama pyyntö toimittaa kyselylomake eteenpäin rikkoi WTO:n tukisopimuksen 12 artiklan 1 ja 9 kohtaa. Kiinan viranomaiset katsoivat, että velvollisuus tehdä tutkimus ja kerätä tietoja rahoituslaitoksilta on tutkivalla viranomaisella, joka ei voi pyytää Kiinan viranomaisia toimittamaan kyselylomakkeita rahoituslaitoksille olettaen, että kyseiset yksiköt ovat julkisia elimiä. Kiinan viranomaiset väittivät, että tämä olettamukseen perustuva lähestymistapa on ristiriidassa WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohtaan nähden. Kiinan viranomaiset väittivät myös, että komissiolla oli jo pääsy otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien liikepankkien luetteloon ja että se olisi voinut lähettää kyselylomakkeet suoraan kyseessä oleville rahoituslaitoksille.

(257) Kiinan viranomaiset totesivat lisäksi, että rahoituslaitoksille ei ilmoitettu asianmukaisesti niiltä vaadittuja tietoja, niille ei annettu 30:tä päivää aikaa toimittaa pyydetyt tiedot eikä niille myöskään annettu riittävää tilaisuutta esittää kirjallisesti tietoja, jotka ne katsovat merkittäviksi, WTO:n tukisopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Kiinan viranomaiset katsoivat myös, että liikepankkilain 53 §:n mukaisesti kyseisten liikepankkien työntekijät eivät saa paljastaa valtionsalaisuuksia tai liikesalaisuuksia, joista he ovat tulleet tietoisiksi työsuhteensa aikana, eivätkä he näin ollen voi vastata kyselylomakkeeseen.

(258) Komissio on asiasta eri mieltä. Ensinnäkin komissio katsoo, että valtion omistamilta yksiköiltä pyydetyt tiedot ovat Kiinan viranomaisten saatavilla kaikkien sellaisten yksikköjen osalta, joissa Kiinan viranomaiset ovat suurimpana tai pääosakkaana. Komissio ei millään tavalla olettanut näiden yksikköjen olevan julkisia elimiä, mutta se katsoi, että Kiinan viranomaisilla on tarvittavat valtuudet puuttua rahoituslaitosten toimintaan, vaikka ne eivät olisi valtion omistamia, koska ne kaikki kuuluvat kansallisen rahoitussääntelyviranomaisen, jäljempänä 'NFRA' toimivallan piiriin; NFRA korvasi Kiinan pankki- ja vakuutussääntelykomission (CBIRC) ([97]) vuonna 2023. Tältä osin sillä seikalla, että komissio olisi voinut ottaa suoraan yhteyttä asianomaisiin rahoituslaitoksiin, ei ole merkitystä. Tarvittavien tietojen keräämistapa ja siihen sovellettavat yksityiskohdat kuuluvat tutkivan viranomaisen harkintavaltaan. ([98]) Komissio totesi myös, että Kiinan viranomaiset ovat toimittaneet kyselylomakkeet tietyille pankeille aiemmissa tutkimuksissa ([99]) kyseenalaistamatta komission lähestymistapaa. Mitä tulee pyydettyihin tietoihin ja kyselyvastauksen toimittamisen määräaikaan, komissio ei saanut miltään rahoituslaitokselta selvennyspyyntöjä eikä määräajan pidentämistä koskevia pyyntöjä. Myöskään Export-Import Bank of China, jäljempänä 'EXIM-pankki', joka toimitti kyselyvastauksen, ei pyytänyt selvennyksiä.

(259) Komissio huomautti vielä, että Kiinan viranomaiset toimittivat kyselylomakkeen ainoastaan EXIM-pankille. Komissio totesi myös, että EXIM-pankki oli ainoa pankki, joka toimitti kyselyvastauksen saatuaan Kiinan viranomaisten toimittaman kyselylomakkeen. EXIM-pankki vastasi kyselylomakkeeseen sovitussa pidennetyssä määräajassa. Vaikka kyselylomakkeessa oli puutteita, komissio totesi, että EXIM-pankilla oli riittävä tilaisuus toimittaa asiaankuuluvat tiedot kirjallisesti. Näin ollen komissio päätteli, että jos Kiinan viranomaiset olisivat toimittaneet kyselylomakkeen muille rahoituslaitoksille, komissio olisi todennäköisesti saanut useampia vastauksia.

(260) Komissio ei osoittanut kyselylomaketta rahoituslaitosten työntekijöille vaan itse laitoksille. Joka tapauksessa sillä, että tiettyjä tietoja voidaan pitää valtion- tai liikesalaisuutena, ei ole merkitystä tukien vastaisessa menettelyssä, kun otetaan huomioon, että luottamuksellisina toimitetut tiedot käsitellään luottamuksellisesti. Otokseen valittuja tuottajia pyydettiin myös toimittamaan pankkivaltuutus, jolla komission edustajille annetaan nimenomainen lupa tarkastella kaikkia asiakirjoja ([100]), jotka liittyvät yksittäisten rahoituslaitosten myöntämiin lainoihin. Jotkin otokseen kuuluvista ryhmistä toimittivat pyydetyn valtuutuksen tietyntyyppisten lainojen osalta.

([97]) NFRA korvasi Kiinan pankki- ja vakuutussääntelykomission (CBIRC) vuonna 2023.
([98]) Paneelin raportti, *China – Broiler Products (Article 21.5 – US)*, kohdat 7.229–7.231. WT/DS427.
([99]) Ks. EUVL L 325, 5.12.2013, johdanto-osan 139 kappale, s. 88 ja EUVL L 283, 12.11.2018, johdanto-osan 48 kappale, s. 7.
([100]) Näihin kuuluvat muun muassa lainasopimukset, lainahakemukset, pankin sisäinen arviointi lainahakemuksesta, lainan hyväksymisasiakirjat.

(261) Komissio sai kyselyvastauksen ainoastaan EXIM-pankilta, kuten johdanto-osan 259 kappaleessa todetaan. Kyselyvastauksessa annettiin tietoja ainoastaan yritysrakenteesta, hallintotavasta ja omistajuudesta. Omistajuuden osalta EXIM-pankki ei pystynyt antamaan lisätietoja yhden osakkeenomistajan osalta; kyseessä oli Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., joka omisti lähes 90 prosenttia sen osakkeista. EXIM-pankki ei toimittanut tietoja otokseen valituille tuottajille myönnetyistä lainoista (tai muista rahoitusvälineistä). Koska komissio ei saanut vastausta yhdeltäkään rahoituslaitokselta, se ei saanut todennettavissa olevia yrityskohtaisia tietoja etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta.

(262) Näiden tietojen puutteessa komissio katsoi, että se ei ollut saanut tutkimuksen tämän osa-alueen kannalta ratkaisevia tietoja. Näin ollen komissio ilmoitti Kiinan viranomaisille, että tutkiessaan etuuskohteluun perustuvan rahoituksen kautta myönnetyn väitetyn tuen esiintymistä ja laajuutta sen olisi ehkä turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(263) Otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat ilmoittivat vihreiden joukkolainojen ja omaisuusvakuudellisten arvopapereiden liikkeeseenlaskusta tutkimuksen aikana. Nämä joukkolainat ovat vain variaatio niistä joukkolainoista, jotka ovat mahdollistaneet tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton aiemmissa tutkimuksissa osana etuuskohteluun perustuvaa luotonanto-ohjelmaa, mutta vaikutti siltä, että niihin sovellettiin lainsäädäntö- ja sääntelykehystä, joka koskee nimenomaisesti vihreitä tuotannonaloja, joihin akkusähköajoneuvojen sektori kuuluu. Komissio yksilöi yli kymmenen lainsäädäntö- ja sääntelyasiakirjaa, kuten ”NDRC: vihreiden joukkolainojen liikkeeseenlaskua koskevat suuntaviivat”, ”vihreillä joukkolainoilla tuettavien hankkeiden luettelo (vuoden 2021 painos)”, jonka ovat julkaisseet kolme ministeriötä ja komissiota, mukaan lukien Kiinan keskuspankki, ja ”Kiinan keskuspankin ilmoitus nro 39 [2015] vihreiden joukkolainojen liikkeeseenlaskusta pankkien välisillä joukkolainamarkkinoilla”, joka koskee näitä nimenomaisia joukkolainoja, ja se pyysi Kiinan viranomaisia selittämään vihreän rahoituksen ja omaisuusvakuudellisten arvopapereiden liikkeeseenlaskun ja hallinnoinnin sääntelykehystä sekä kunkin mukana olevan toimijan, myös autoalan rahoitusyritysten, roolia. Kiinan viranomaiset kieltäytyivät toimittamasta näitä tietoja väittäen, että komission pyynnössä ei esitetty täydellistä kuvausta ohjelmasta ja että näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa ei esitetty näyttöä taloudellisesta tuesta, edusta ja erityisyydestä tällaisten joukkolainojen osalta. Lisäksi Kiinan viranomaiset kieltäytyivät tarkastuskäynnin aikana aiheen käsittelystä eivätkä vastanneet komission kysymyksiin.

(264) Komissio totesi, että etuuskohteluun perustuvan rahoituksen tarjoaminen joukkolainojen liikkeeseenlaskun kautta oli mainittu näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa ja että Kiinan viranomaiset eivät kiistäneet tällaisen järjestelmän olemassaoloa ennen tutkimuksen vireillepanoa. Komissio katsoi myös, että vihreät joukkolainat ja omaisuusvakuudelliset arvopaperit ovat vain variaatio tästä järjestelmästä, joka on suurimmalta osin samanlainen.

(265) Kiinan viranomaiset toimittivat 21 päivänä toukokuuta 2024 huomautuksia 8 päivänä toukokuuta 2024 päivätystä komission kirjeestä, jossa se ilmoitti aikovansa soveltaa käytettävissä olevia tietoja perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti, jäljempänä ’28 artiklan mukainen kirje’.

(266) Vastauksena pyyntöön toimittaa lisäys A rahoituslaitoksille Kiinan viranomaiset väittivät, että komission olisi osoitettava tietopyyntönsä suoraan asianomaisille yksiköille. Lisäksi Kiinan viranomaiset väittivät, että rahoituslaitokset ovat riippumattomia taloudellisia yksiköitä, jotka eivät ole sidoksissa Kiinan viranomaisiin. Lisäksi Kiinan viranomaiset väittivät, että lisäyksessä A pyydetään luottamuksellisia ja liiketoiminnan kannalta arkaluonteisia tietoja.

(267) Komissio on asiasta eri mieltä. Komission ymmärryksen mukaan valtion omistamilta yksiköiltä (joko yrityksiltä tai julkisilta/rahoituslaitoksilta) pyydetyt tiedot ovat Kiinan viranomaisten saatavilla kaikkien sellaisten yksikköjen osalta, joissa Kiinan viranomaiset ovat suurimpana tai pääosakkaana. Valtion omistamien yritysten varallisuudesta annetun Kiinan kansantasavallan lain ([101]) mukaan valtion omistuksessa olevan varallisuuden valvonta- ja hallintovirastot, jotka valtioneuvoston valtion omistuksessa olevien varojen valvonta- ja hallintokomissio ja paikalliset viranomaiset ovat perustaneet, suorittavat valtiorahoitteisten yritysten pääomasijoittajan velvollisuuksia ja tehtäviä valtion puolesta. Näillä virastoilla on näin ollen oikeus saada valtiorahoitteisten yritysten varallisuudesta tuottoa, osallistua keskeiseen päätöksentekoon ja valita johtohenkilöstö. Lisäksi kyseisen

([101]) Valtion omistamien yritysten varallisuudesta annettu Kiinan kansantasavallan laki, Kiinan kansantasavallan presidentin asetus nro 5, 28.10.2008, 11 ja 12 §.

valtion omistamien yritysten varallisuudesta annetun lain 17 §:n mukaan valtiorahoitteisten yritysten on hyväksyttävä valtion ja asiaan liittyvien ministeriöiden ja virastojen harjoittama hallinto ja valvonta, hyväksyttävä julkinen valvonta ja oltava vastuussa pääomasijoittajille.

(268) Lisäksi Kiinan viranomaisilla on tarvittavat valtuudet puuttua rahoituslaitosten toimintaan, vaikka ne eivät olisi valtion omistamia, koska ne kaikki kuuluvat Kiinan pankkialan sääntelyviranomaisen toimivaltaan. Esimerkiksi pankkivalvontalain ([102]) 33 ja 36 §:n mukaan NFRA:llä on valtuudet vaatia kaikkia Kiinaan sijoittautuneita rahoituslaitoksia toimittamaan tietoja, kuten tilinpäätöksiä, tilastoraportteja ja tietoja liiketoiminnasta ja hallinnosta. NFRA voi myös ohjeistaa rahoituslaitoksia julkistamaan tiedot.

(269) Kiinan viranomaiset väittivät selittäneensä lainojen primekorkomekanismia ja valittivat, että luotonhallinta- ja laina-arviointijärjestelmää koskeva komission tietopyyntö oli epäselvä. Vihreiden joukkolainojen osalta Kiinan viranomaiset väittivät, että komission pyynnöt olivat epäselviä ja epätäsmällisiä, minkä vuoksi ne eivät voineet antaa täsmällistä vastausta.

(270) Komissio piti huomautuksia perusteettomina. Komissio esitti toistuvasti selkeitä ja relevantteja kysymyksiä, joihin Kiinan viranomaiset kieltäytyivät vastaamasta asiaankuuluvilla tiedoilla. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tarvittavia tietoja, joiden perusteella olisi ollut mahdollista ymmärtää lainan primekorkomekanismi ja jotka olisivat selkeyttäneet niiden vastausta. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet tietoja luotonhallinta- ja laina-arviointijärjestelmän oikeusperustasta ja sääntelykehyksestä. Lisäksi komissio viittasi tietopyynnössään useisiin erityisiin virallisiin asiakirjoihin, jotka liittyvät vihreisiin joukkolainoihin ja autoalan rahoitusyrityksiin ja joiden osalta Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja oikeusperustasta ja sääntelykehyksestä, eivätkä Kiinan viranomaiset olleet halukkaita selittämään, mikä on vihreä joukkolaina, vaikka se mainitaan virallisissa asiakirjoissa.

(271) EXIM-pankin osalta Kiinan viranomaiset väittivät, että pyydettyjä tietoja ei voitu pitää tarpeellisina. Lisäksi Kiinan viranomaiset väittivät, että pyydetyt tiedot sisälsivät liikesalaisuuksia eikä EXIM-pankki voinut toimittaa niitä. Lisäksi komission olisi pitänyt saada asiaankuuluvat tiedot otokseen valituilta vientiä harjoittavilta tuottajilta.

(272) Komissio huomautti, että on komission eikä osapuolen tehtävänä määrittää, mitä tietoja pidetään tarpeellisina tutkimusta varten. Lisäksi EXIM-pankkia koskevilla tiedoilla on suora yhteys tutkittuun järjestelmään. Näin ollen pyydetyt tiedot ovat sekä merkityksellisiä että tarpeellisia, jotta komissio voi arvioida järjestelmää asianmukaisesti. Lopuksi komissio muistuttaa, että Kiinan viranomaisilla on sääntelyvallan lisäksi EXIM-pankin johtamiseen liittyviä vastuita. Näin ollen Kiinan viranomaiset eivät voi siirtää kokonaan vastuuta tietojen toimittamisesta otokseen valituille tuottajille. Näin ollen väitteet hylättiin.

(273) Pyydettyjen tietojen puutteessa komissio katsoi, että se ei ollut saanut tutkimuksen tämän osa-alueen kannalta ratkaisevia tietoja. Näin ollen komissio ilmoitti Kiinan viranomaisille, että tutkiessaan etuuskohteluun perustuvan rahoituksen kautta myönnetyn väitetyn tuen esiintymistä ja laajuutta, mukaan lukien vihreiden joukkolainojen ja omaisuusvakuudellisten arvopapereiden liikkeeseenlasku, sen olisi ehkä turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

3.3.1.2. Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen tuotantopanoksiin

(274) Saadakseen tarvittavat tiedot Kiinassa sijaitsevilta etuyhteydettömiltä tuotantopanosten (osat, komponentit ja raaka-aineet) toimittajilta tehokkaasti komissio pyysi hallinnollisista syistä Kiinan viranomaisia toimittamaan kyselylomakkeen tuotantopanosten toimittajille, jotka otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat olivat ilmoittaneet Kiinan viranomaisille.

([102]) Pankkialan sääntelystä ja valvonnasta annettu Kiinan kansantasavallan laki, Kiinan kansantasavallan presidentin määräys nro 58, 31.10.2006.

(275) Kiinan viranomaiset katsoivat, että komission Kiinan viranomaisille osoittama pyyntö toimittaa kyselylomake eteenpäin rikkoi WTO:n tukisopimuksen 12 artiklan 1 ja 9 kohtaa. Kiinan viranomaiset katsoivat, että velvollisuus tehdä tutkimus ja kerätä tietoja tuotantopanosten toimittajilta on tutkivalla viranomaisella, joka ei voi pyytää Kiinan viranomaisia toimittamaan kyselylomakkeita riippumattomille kaupallisille yksiköille olettaen, että kyseiset yksiköt ovat julkisia elimiä. Kiinan viranomaiset väittivät, että tämä olettamukseen perustuva lähestymistapa on ristiriidassa WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohtaan nähden. Kiinan viranomaiset väittivät myös, että komissiolla oli jo pääsy otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien tavarantoimittajien luetteloon ja että se olisi voinut lähettää kyselylomakkeet suoraan niille.

(276) Kiinan viranomaiset totesivat lisäksi, että tuotantopanosten toimittajille ei ilmoitettu asianmukaisesti niiltä vaadittuja tietoja, niille ei annettu 30:tä päivää aikaa toimittaa pyydetyt tiedot eikä niille myöskään annettu riittävää tilaisuutta esittää kirjallisesti tietoja, jotka ne katsovat merkittäviksi, WTO:n tukisopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

(277) Lisäksi ne väittivät, että tavarantoimittajat eivät ehkä halua toimittaa luottamuksellisia tietoja sisältäviä vastauksia Kiinan viranomaisten kautta ja että kyselylomakkeessa ei ollut ohjeita ei-luottamuksellisen version toimittamisesta.

(278) Komissio toteaa, että Kiinan viranomaisille lähetettyyn kyselylomakkeeseen sisältyi ohjeita, joissa niitä pyydettiin toimittamaan näyttöä siitä, että ne olivat toimittaneet kyselylomakkeen tuotantopanosten toimittajille. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tällaista näyttöä kyselyvastauksessaan. Koska tällaista näyttöä ei ollut, komissio katsoi, että tuotantopanosten toimittajille lähetettävään kyselylomakkeeseen liittyviä käytännön näkökohtia koskevilla väitteillä ei enää ollut merkitystä.

(279) Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet yhteenvetoa, jossa esitettäisiin tutkimuksen kohteena olevien tuotantopanosten kiinalaisten toimittajien nimet ja omistusrakenne, vaan väittivät, että tiedot ovat luottamuksellisia tai että niitä ei ole saatavilla. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet yksityiskohtaisia tietoja useimmista akkusähköajoneuvojen tuotantopanosten Kiinan kotimarkkinoiden erityispiirteistä, kuten valtion omistamien yritysten osuudesta kotimarkkinoiden tuotannossa ja kulutuksessa, kotimarkkinoiden koosta, valtion ja/tai valtion omistamien yritysten hinnoittelupolitiikasta, tuotantopanosten todellisista hinnoista kotimarkkinoilla ja tilastoista.

(280) Koska komissio ei saanut Kiinan viranomaisilta tietoja edellä luetelluista seikoista eli muun muassa kotimarkkinoiden rakenteesta, hinnanmuodostusmekanismeista ja hinnoista sekä yritysten omistussuhteista, se katsoi, että sillä ei ollut tutkimuksen tämän näkökohdan kannalta olennaisia tietoja.

(281) Vastauksessaan 28 artiklan mukaiseen kirjeeseen Kiinan viranomaiset vastustivat käytettävissä olevien tietojen soveltamista.

(282) Eri osia, komponentteja ja raaka-aineita koskevien tietojen osalta Kiinan viranomaiset toistivat väitteensä, jonka mukaan niillä ei ollut tietoja osien ja komponenttien toimittajista, että niillä ei ollut määräysvaltaa toimittajiin nähden, että niitä oli mahdotonta pakottaa yhteistyöhön ja että komission olisi esitettävä pyynnöt itse. Lisäksi ne väittivät, että komission pyytämät tiedot olivat liian laajoja eivätkä tarpeellisia tutkimuksen kannalta ja että tutkimuksen soveltamisalaa oli laajennettu laittomasti. Kiinan akkuteollisuuden järjestöä, jäljempänä 'CBIA', koskevien tietojen osalta ne väittivät myös, ettei niillä ole määräysvaltaa CBIA:han nähden, joka ei ole virallisesti sidoksissa Kiinan viranomaisiin, ja että komission olisi esitettävä pyyntönsä suoraan järjestölle.

(283) Tuotantoa, kulutusta, tavarantoimittajien kotimarkkinoiden rakennetta ja joustavuutta koskevien tietojen osalta Kiinan viranomaiset väittivät, että tiedot eivät olleet niiden saatavilla.

(284) Komissio huomautti, että on komission eikä osapuolen tehtävänä määrittää, mitä tietoja pidetään tarpeellisina tutkimusta varten. Komissio ei myöskään voi hyväksyä väitettä, jonka mukaan tietopyyntö on liian laaja, koska kun otetaan huomioon tavarantoimittajien ja asiaan liittyvien tuotantopanosten määrä, tiedot edellyttävät jo lähtökohtaisesti suuren tietomäärän keräämistä. Mitä tulee väitteeseen, jonka mukaan Kiinan viranomaisilla ei ole määräysvaltaa tavarantoimittajiin nähden, minkä vuoksi ne eivät voi pakottaa niitä toimimaan yhteistyössä, komissio viittasi johdanto-osan 278 kappaleessa esitettyihin syihin, joiden vuoksi se piti näitä väitteitä perusteettomina.

(285) Soveltamisalan laajentamista koskevan väitteen osalta komissio totesi, että kyseinen järjestelmä on jo osa näytön riittävyyttä koskevaa muistiota, se sisältyy vireillepanoilmoitukseen ja on osa Kiinan viranomaisten kanssa käytyjä neuvotteluja. Tietoja ei sen vuoksi koskaan pyydetty alkuperäistä soveltamisalaa laajemmin.

(286) Komissio totesi ensinnäkin, että Kiinan viranomaiset eivät asettaneet kyseenalaiseksi sitä, että ne eivät toimittaneet tietoja muista järjestöistä, joista komissio pyysi tietoja (näitä olivat CBIA, ei-rautametallien valmistusteollisuuden järjestö, jäljempänä 'CNFA', Kiinan energialähteitä edustava toimialajärjestö, jäljempänä 'CIAPS', Kiinan aurinkosähköteollisuutta edustava järjestö, jäljempänä 'CPIA', Kiinan ei-rautametallien teollisuutta edustava järjestö, jäljempänä 'CNMIA', ja Kiinan ei-rautametallien jalostusteollisuutta edustava järjestö, jäljempänä 'CNMPIA'). Kuten johdanto-osan 278 kappaleessa kuvataan, Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet näyttöä siitä, että ne olisivat toimittaneet kyselylomakkeet tavarantoimittajille tai CBIA:lle. Tällaisen näytön puuttuminen herättää huolta yhteistyöstä tutkimuksessa. Komissio ei myöskään voi hyväksyä sitä, että Kiinan viranomaisilla ei olisi ollut mitään tietoa kotimaisten tavarantoimittajien markkinoiden rakenteesta. Kuten 3.7.2 jaksossa kuvataan, komissio vahvisti, että valtio on osakkaana useissa akkujen ja litiumin tavarantoimittajien yrityksissä. Näin ollen valtiolla on johdanto-osan 268 kappaleessa selitetyistä syistä useita keinoja kerätä tietoja yrityksistä, joihin valtio on investoinut. Kuten CBIA:n ja CIAPS:n suora rooli tavarantoimittajien markkinoilla osoittaa, valtiolla on lisäksi useita muita keinoja kerätä tietoja kaikista valtion omistamista ja muista tavarantoimittajien markkinoilla toimivista yksiköistä. Yleisten tilastojen kerääminen kulutuksesta, tuotannosta, markkinarakenteesta ja hinnoista kuuluu olennaisesti valtion tyypillisesti suorittamiin tehtäviin. Koska komissio ei saanut Kiinan viranomaisilta tietoja edellä luetelluista seikoista, se päätteli tämän vuoksi, että se ei ollut saanut tutkimuksen kannalta merkityksellisiä tietoja ja että sen oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin tehdessään päätelmiä tuotantopanosmateriaaleista.

3.3.1.3. Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetun verotukipolitiikan yhteydessä

(287) Komissio pyysi Kiinan viranomaisia täyttämään kyselylomakkeen, jossa oli erityisiä kysymyksiä uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitettua verotukipolitiikkaa koskevasta järjestelmästä. Vastauksessaan kyselylomakkeeseen Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet pyydettyjä perustietoja tietyistä seikoista, kuten järjestelmän valmistelusta, seurannasta ja täytäntöönpanosta eivätkä arvioita niiden ajoneuvojen määristä, joihin järjestelmää sovellettiin.

(288) Kiinan viranomaiset eivät paljastaneet mitään valmisteluasiakirjoja (toteutettavuus, odotetut tulokset) eivätkä väli- tai loppuasiakirjoja (tulosten arviointi, vaikutus akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehitykseen, etujen jakautuminen tuottajien ja kuluttajien kesken). Ne eivät myöskään yksilöineet eivätkä selittäneet, minkä tyyppisten asiakirjojen avulla viranomaiset pitävät kirjaa ohjelmasta.

(289) Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja valtion maksuaikataulusta tutkimusajanjaksolla myytyjen akkusähköajoneuvojen osalta. Ne eivät myöskään toimittaneet tietoja akkusähköajoneuvoja koskevien hakemusten yhteydessä siirrettyjen tukien kokonaismäärästä neljältä viime vuodelta. Ne eivät selittäneet, millä perusteilla ajoneuvokohtaista tukea oli pienennetty vuosien mittaan. Ne eivät myöskään ilmoittaneet niiden akkusähköajoneuvojen määrää, joille on siirretty tukia vuoden 2018 jälkeen. Kiinan viranomaiset eivät kyenneet selittämään menettelyä, jolla rahoitusta haetaan, kun kyseessä ovat maahantuodut akkusähköajoneuvot.

(290) Kiinan viranomaiset eivät kyenneet toimittamaan seuraavia: i) vuosittaiset konsolidoidut taulukot, joista käy ilmi ulkomaista tuottajaa ja maahantuotua mallia kohti maksetut määrät neljältä viime vuodelta; ii) ulkomaisten yritysten pyynnöt saada ohjeita verotukivaroja koskevan hakemuksen käsittelystä vuosina 2020–2023; iii) niiden maahantuotujen akkusähköajoneuvojen lukumäärä, joiden osalta on siirretty varoja tutkimusajanjaksolla tai aiempina vuosina.

(291) Kiinan viranomaiset eivät antaneet selitystä siitä, onko keskus- tai maakuntatasolla käytössä samankaltaisia järjestelmiä.

(292) Koska komissio ei saanut Kiinan viranomaisilta tietoja edellä luetelluista seikoista, se katsoi, että sillä ei ollut tutkimuksen tämän näkökohdan kannalta olennaisia tietoja.

(293) Vastauksessaan 28 artiklan mukaiseen kirjeeseen Kiinan viranomaiset vastustivat käytettävissä olevien tietojen soveltamista.

(294) Kiinan viranomaiset väittivät, ettei niillä ollut pääsyä tietoihin toteutettavuustutkimuksista, odotetuista tuloksista eikä väli- ja loppuasiakirjoista.

(295) Kiinan viranomaiset väittivät myös, että tiedot, jotka koskevat tutkimusajanjakson aikana myytyjä akkusähköajoneuvoja koskevaa valtion maksuaikataulua, asianomaisten viranomaisten ohjelmaan liittyvän kirjanpidon luonnetta, niiden akkusähköajoneuvojen lukumäärää, joiden osalta tuet siirrettiin, ja ilmoitettua akkusähköajoneuvojen myyntiä, ovat merkityksettömiä eivätkä tarpeen tämän tutkimuksen kannalta.

(296) Mitä tulee ulkomaisille tuottajille ohjelman nojalla mallikohtaisesti maksettuja määriä koskeviin tietoihin, Kiinan viranomaiset väittivät, että niillä ei ollut näitä tietoja ja että ne olivat merkityksettömiä ja tarpeettomia tämän tutkimuksen kannalta.

(297) Komissio totesi, että on äärimmäisen epätodennäköistä, että Kiinan viranomaiset eivät olisi säilyttäneet tietoja toteutettavuustutkimuksista tai odotetuista tuloksista sellaisen ohjelman osalta, joka on ollut voimassa useita vuosia, johon on tehty useita tarkistuksia ja oikaisuja arviointien perusteella ja johon on ennen kaikkea liittynyt merkittäviä määriä Kiinan viranomaisten hallinnoimasta keskusbudjetista. Nämä uudelleenarvioinnit varmaan edellyttävät joitakin tietoja odotetuista tuloksista sekä yrityksistä, jotka saavat etua kyseisistä ohjelmista. Sen vuoksi komissio voi tarvittaessa käyttää käytettävissä olevia tietoja siltä osin kuin tietoja pidetään tarpeellisina päätelmien tekemistä varten.

(298) Mitä tulee tietojen merkityksellisyyteen, komissio huomautti, että on komission eikä osapuolen tehtävänä määrittää, mitä tietoja pidetään tarpeellisina tutkimusta varten. Lisäksi valtion maksujärjestelmä akkusähköajoneuvojen tuottajille ajoneuvojen myynnin perusteella, kotimaisille ja ulkomaisille tuottajille maksetut määrät sekä näihin maksuihin liittyvä kirjanpito ovat suoraan yhteydessä väitettyyn tukijärjestelmään muun muassa tuen laskemista ja erityisyyden määrittämistä varten. Näin ollen pyydetyt tiedot ovat sekä merkityksellisiä että tarpeellisia, jotta komissio voi arvioida järjestelmää asianmukaisesti.

(299) Komissio katsoi näin ollen, että sen oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin tehdessään päätelmiä uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitettua verotukipolitiikkaa koskevasta järjestelmästä.

3.3.1.4. Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen avustusten / muiden tukiohjelmien yhteydessä, mukaan lukien valtion/aluetason/paikallistason viranomaisten järjestelmät

(300) Komissio pyysi Kiinan viranomaisia toimittamaan tietoja kansallisen, maakunnallisen tai kunnallisen tason tukijärjestelmistä, joista on koitunut etua tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuottajille/viejille tutkimusajanjaksoa edeltävien kolmen vuoden aikana ja tutkimusajanjaksolla. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet asiasta mitään tietoja, ja vaikutti siltä, että ne eivät ottaneet yhteyttä mihinkään keskushallintoa alemman tason viranomaisiin maakunta- tai kuntatasolla pyydettyjen tietojen keräämiseksi.

(301) Vastauksessaan 28 artiklan mukaiseen kirjeeseen Kiinan viranomaiset vastustivat käytettävissä olevien tietojen soveltamista.

(302) Kiinan viranomaiset väittivät, että ne eivät seuranneet avustuksia, jotka yritykset saivat keskushallintoa alemman tason viranomaisilta. Lisäksi ne väittivät, että komission kysymyksen epätarkkuuden vuoksi Kiinan viranomaisten oli vaikea kerätä kattavia tietoja kaikista Kiinan maakunnista ja kunnista. Lopuksi ne väittivät, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat olivat toimittaneet asiaa koskevat asiakirjat.

(303) Komissio totesi, että oli epätodennäköistä, että Kiinan viranomaiset eivät olisi säilyttäneet mitään tietoja tai että niillä ei olisi oikeutta pyytää maakunnilta ja kunnilta tietoja, jotka koskevat Kiinan viranomaisten tekemiä tai niiden puolesta tehtyjä käteissiirtoja. Tähän sisältyvät esimerkiksi tiedot käteissiirtojen syistä ja määristä ja maksujen vastaanottajista. Sen vuoksi komissio voi tarvittaessa käyttää käytettävissä olevia tietoja siltä osin kuin tietoja pidetään tarpeellisina päätelmien tekemistä varten.

(304) Komissio totesi myös, että kyselylomakkeeseen ja puutteista ilmoittaviin kirjeisiin sisältyneet tietopyynnöt olivat yksityiskohtaisia ja täsmällisiä. Komissio muistutti myös, että Kiinan viranomaiset ovat aktiivisesti osallisina järjestelmissä, koska ne valvovat avustusten oikeudellista kehystä, päätöksentekoprosessia, maksamista ja ohjelmasuunnittelua. Näin ollen Kiinan viranomaiset eivät voi siirtää kokonaan vastuuta tietojen toimittamisesta otokseen valituille tuottajille.

(305) Koska komissio ei saanut Kiinan viranomaisilta tietoja edellä luetelluista seikoista, se katsoi, että se ei ollut saanut tutkimuksen kannalta merkityksellisiä tietoja ja että sen oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin tehdessään päätelmiä avustuksista/muista tukiohjelmista, mukaan lukien valtion/aluetason/paikallistason viranomaisten järjestelmät.

3.3.1.5. Hankintaverovapautusjärjestelmä

(306) Komissio pyysi Kiinan viranomaisia täyttämään kyselylomakkeen, jossa oli hankintaverovapautusjärjestelmää koskevia erityiskysymyksiä. Vastauksessaan kyselylomakkeeseen Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet pyydettyjä perustietoja esimerkiksi järjestelmän valmistelusta, seurannasta ja täytäntöönpanosta eivätkä arvioita niiden ajoneuvojen määristä, joihin järjestelmää sovellettiin.

(307) Ohjelman valmistelun ja seurannan osalta Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet analyysia odotetuista tuloksista. Kiinan viranomaiset eivät myöskään yksilöineet eivätkä selittäneet, minkä tyyppisten asiakirjojen avulla viranomaiset pitävät kirjaa (esim. kirjanpitotiedot, yrityskohtaiset asiakirjat, tietokannat, määrärahojen myöntämistä koskevat päätökset jne.). Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet tämän politiikan nojalla menetettyjen verojen määrää. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet minkäänlaisia väliasiakirjoja, kuten arviointituloksia, sähköajoneuvojen tuotannonalan kehitystä koskevaa vaikutustenarviointia ja etujen jakautumista tuottajien ja kuluttajien kesken. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet tietoja luetteloon sisältyvien maahantuotujen, tämän ohjelman mukaisesti tukikelpoisten akkusähköajoneuvojen myynnistä.

(308) Ajoneuvojen hankintaverosta vapautettujen uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen mallien luettelon osalta Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja i) tukikelpoisuuskriteereistä, ii) hylättyjä malleja ja mallihakemuksia koskevista tietoasiakirjoista eivätkä iii) tuottajilta saaduista niiden hakemuksia koskevista yhteydenotoista. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet selitystä tai näyttöä siitä, millä perusteella ajoneuvojen ohjelmaan sisällyttämistä koskevat hakemukset hyväksyttiin tai hylättiin. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet hylättyjä malleja koskevia tietoasiakirjoja, mallihakemuksia eivätkä tuottajille lähetettyjä asiakirjoja, jotka koskivat näiden mallien hylkäämistä.

(309) Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja Kiinassa rekisteröityjen akkusähköajoneuvojen määrästä. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet tietoja tutkimusajanjaksolla tai aiemmin rekisteröityjen maahantuotujen akkusähköajoneuvojen määrästä. Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja NEV-ajoneuvojen tai akkusähköajoneuvojen rekisteröintimääristä tuotemerkin, mallin ja rekisteröintipaikan mukaan. Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet mitään tutkimustietoa, jota voitaisiin käyttää viitteenä hintajoustosta Kiinassa.

(310) Koska komissio ei saanut Kiinan viranomaisilta tietoja mistään edellä luetelluista seikoista, se katsoi, että sillä ei ollut tutkimuksen tämän näkökohdan kannalta olennaisia tietoja.

(311) Vastauksessaan komission 28 artiklan mukaiseen kirjeeseen Kiinan viranomaiset vastustivat käytettävissä olevien tietojen soveltamista sillä perusteella, että mitään pyydetyistä tiedoista ei ollut Kiinan viranomaisten saatavilla.

(312) Lisäksi Kiinan viranomaiset väittivät, että akkusähköajoneuvojen rekisteröintien määrää koskevilla tiedoilla ei ollut merkitystä tutkimuksen kannalta.

(313) Komissio totesi, että on erittäin epätodennäköistä, että Kiinan viranomaisilla ei olisi tietoja Kiinassa tiettynä ajanjaksona rekisteröityjen akkusähköajoneuvojen määrästä. Näin on erityisesti siksi, että akkusähköajoneuvoihin sovelletaan rekisteröintihetkellä erityisehtoja, joita Kiinan viranomaisten on arvioitava, valvottava ja seurattava. Ajoneuvojen omistajien on toimitettava kattava asiakirjakokonaisuus liikenneviranomaisille hankkiessaan ja rekisteröidessään ajoneuvon ja hankkiessaan sille rekisterikilven Kiinassa. Ajoneuvojen ostajien on ostohetkestä alkaen noudatettava hankintaverosäännöksiä ja toimitettava ajoneuvon hankintaveroilmoitus. Tämä ilmoitus edellyttää yksityiskohtaisia tietoja, mukaan lukien ajoneuvon valmistenumero (VIN), joka yksilöi ajoneuvon mallin ja jotkin sen ominaisuudet. Lisäksi Kiinassa rekisteröityjen ajoneuvojen on käytävä läpi Kiinan liikenneviranomaisen rekisteröintiprosessi, johon sisältyy ajoneuvotyypin ja -mallin yksilöinti. Rekisterikilvet voidaan myös yhdistää tiettyihin ajoneuvoihin.

(314) Samoin on epätodennäköistä, että Kiinan viranomaiset eivät säilyttäisi kirjallisia asiakirjoja, jotka koskevat luetteloon sisällyttämistä koskevien mallien hylkäämistä, varsinkin kun luetteloon sisällyttämistä koskevassa menettelyssä tuottajien on toimitettava merkittävä määrä tietoja ja siinä edellytetään useiden Kiinan viranomaisten tutkimuslaitosten tekemää arviointia. Lisäksi komissio totesi, että on epätodennäköistä, että Kiinan viranomaiset eivät olisi tietoisia pitkäaikaisen ohjelman vuoksi menetetyistä verotuloista. Kyseessä on ohjelma, joka vaikuttaa suoraan talousarvioon ja saattaa johtaa siihen, että verotuloja menetetään vuosittain satojen miljardien RMB:eiden edestä.

(315) Sen vuoksi komissio tukeutui julkisiin lähteisiin siltä osin kuin tietoja pidetään tarpeellisina päätelmien tekemistä varten.

(316) Mitä tulee tietojen merkityksellisyyteen, komissio huomautti, että on komission eikä osapuolen tehtävänä määrittää, mitä tietoja pidetään tarpeellisina tutkimusta varten. Lisäksi akkusähköajoneuvojen rekisteröinnillä on suora yhteys väitettyyn tukijärjestelmään, minkä vuoksi pyydetyt tiedot olivat sekä merkityksellisiä että tarpeellisia, jotta komissio voi arvioida järjestelmää asianmukaisesti.

(317) Kuten 3.9 jaksossa todetaan, komissio päätti alustavasti olla esittämättä tätä järjestelmää koskevia päätelmiä, mutta varaa itselleen oikeuden tutkia tarkemmin, mahdollistaako ohjelma tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton. Sen vuoksi komissio saattaa joutua tukeutumaan hankintaverovapautusjärjestelmää koskevissa päätelmissään käytettävissä oleviin tietoihin, jos se saa riittävästi näyttöä, jonka perusteella voidaan päätellä, että järjestelmä mahdollistaa tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton.

3.3.2. *Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen SAIC-ryhmään*

(318) SAIC-ryhmä teki aluksi yhteistyötä komission kanssa ja vastasi kyselylomakkeeseen. Erityisesti siihen etuyhteydessä olevat yksiköt, mukaan lukien kuusi akkusähköajoneuvojen tuottajaa, lähettivät vastaukset kyselylomakkeeseen. Vastaukset todettiin kuitenkin erittäin puutteellisiksi, ja komissio ilmoitti SAIC-ryhmälle 12 päivänä joulukuuta 2023 aikomuksestaan soveltaa perusasetuksen 28 artiklan 1 kohtaa tietoihin, joita ei ollut toimitettu ennen tarkastuskäyntejä, ja siitä, että jos näitä tietoja ei saada, komission päätelmät voivat perustua käytettävissä oleviin tietoihin. Puutteita oli muun muassa tuotantokustannuksiin liittyvissä tiedoissa ja tärkeimpien tuotantopanosten ostoihin liittyvissä yksityiskohtaisissa tiedoissa, eikä tutkimuksen kohteena olleeseen tuotteeseen liittyvään toimintaan osallistuvilta etuyhteydessä olevilta yrityksiltä, joilta oli pyydetty vastausta kyselylomakkeeseen, saatu vastausta.

(319) SAIC-ryhmä ei toimittanut puuttuvia tietoja ja väitti, että tämä johtuu ryhmään etuyhteydessä olevien yritysten suuresta määrästä ja että ”käytettävissä olevien tietojen” soveltaminen ei kuvastaisi asianmukaisesti sen korkeaa yhteistyöastetta tutkimuksen kyseiseen vaiheeseen asti. Se väitti, että puutteellisten vastausten suuri määrä johtui komission usein perusteetta pyytämien tietojen määrästä ja lukuisten etuyhteydessä olevien yritysten välisestä koordinoinnista aiheutuvasta rasitteesta.

(320) Yritysryhmä ei kuitenkaan tehnyt yhteistyötä ennen tarkastuskäyntejä eikä niiden aikana tai jälkeen, koska se ei toimittanut ratkaisevia tietoja, kuten tuotantokustannuksia, materiaaliluetteloa (BOM), tuote-eritelmiä (mm. tavarantoimittajilta hankittujen raaka-aineiden kemiallinen koostumus), tavarantoimittajien liiketoimikohtaista ostoluetteloa eikä avustuksiin liittyviä tietoja. Komissio selitti SAIC-ryhmälle, että tällaisia tietoja pidettiin tarpeellisina, jotta voitiin tehdä konkreettisia päätelmiä eri tukitoimenpiteistä saadusta tuesta. Lisäksi vaikutti siltä, että monet muutkaan etuyhteydessä olevat yritykset eivät olleet toimittaneet kyselylomakevastausta, vaikka niiden toiminta olisi edellyttänyt sitä.

(321) Komissio katsoi, että tällaisten tarvittavien tietojen puuttuminen vaikeutti tutkimusta. Tämän vuoksi SAIC-ryhmälle ilmoitettiin 23 päivänä huhtikuuta 2024 vain osittaisesta yhteistyössä toimimisesta johtuvista seurauksista ja komission aikomuksesta soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa niiden tietojen osalta, joita ei ollut toimitettu tai joita ei kyetty todentamaan. Komissio kehotti yritystä esittämään huomautuksia.

(322) Komissio sai huomautuksia SAIC-ryhmältä 30 päivänä huhtikuuta 2024. SAIC-ryhmä oli eri mieltä komission arviosta, joka koski ryhmään kuuluvien eri yksiköiden yhteistyön yleistä tasoa, ja esitti useita väitteitä, joiden perusteella se päätteli, että perusasetuksen 28 artiklan aiottu soveltaminen ei ollut perusteltua.

3.3.2.1. SAIC-ryhmän väite, jonka mukaan perusasetuksen 28 artiklan soveltamista koskevat oikeudelliset vaatimukset eivät täyttyneet

(323) SAIC-ryhmä totesi, että perusasetuksen 28 artiklan soveltamista koskevan komission arvioinnin tietyissä kohdissa kuvattiin tosiseikkoja väärin, ja toisti, että se oli toiminut tutkimuksessa yhteistyössä parhaan kykynsä mukaan SAIC-ryhmä selitti, että tapauksissa, joissa se ei pystynyt toimittamaan pyydettyjä tietoja täydellisesti tai pystyi toimittamaan ne vain osittain, se toimitti ”vaihtoehtoisia asiakirjoja” helpottaakseen komission tutkimusta.

(324) Tältä osin SAIC-ryhmä viittasi perusasetuksen 28 artiklan 3 kohtaan sekä Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön ([103]) ja väitti, että myös epätäydelliset tai muuten puutteelliset vastaukset olisi hyväksyttävä.

(325) SAIC-ryhmä toi esiin tuomioistuimen asiassa ([104]) antaman tuomion, jossa se katsoi, että ilmaisulla ”tarvittavat tiedot” tarkoitetaan asianomaisten osapuolten hallussa olevia tietoja, jotka EU:n toimielimet pyytävät osapuolia toimittamaan, jotta toimielimet voivat tehdä asianmukaiset päätelmät polkumyyntitutkimuksessa. Samassa asiassa ([105]) tuomioistuin totesi, että ”kyseisillä toimielimillä on todistustaakka polkumyynnin olemassaolon, vahingon sekä polkumyynnin kohteena olleen tuonnin ja kyseisen vahingon välisen syy-yhteyden suhteen ja siis myös sen suhteen, onko tieto ”tarvittava” polkumyyntitutkinnan edellyttämien päätelmien tekemiseksi”.

(326) Tuomioistuimen päätelmien perusteella SAIC-ryhmä katsoi, että koska tämä tutkimus on erittäin monimutkainen (pyydettyjen tietojen suuren määrän, niiden yritysten suuren määrän vuoksi, joiden edellytetään toimittavan tietoja, sekä tietojen toimittamiselle asetetun lyhyen ajan vuoksi), komission ei pitäisi soveltaa edellä mainittuja perusteita toimitettuihin tietoihin liian tiukasti, ja jos tietoja pidetään puutteellisina, käytettävissä olevien tietojen käyttö olisi rajoitettava tiukasti kyseisten tietojen välttämättömään tarkoitukseen ja tiedot olisi kaikissa olosuhteissa tarkistettava muiden riippumattomien lähteiden perusteella täysin perusasetuksen 28 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

([103]) Ks. T-413/13, City Cycle Industries v. neuvosto, EU:T:2015:164, 120 kohta; T-633/11, Guangdong Kito Ceramics ym.v. neuvosto, EU:T:2014:271, 100 kohta; WTO Appellate Body Report, US – Hot-Rolled Steel, WT/DS184/AB/R, annettu 23.8.2001, kohta 81; ja asia C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) v. Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komissio muistutti, että muut otokseen valitut ryhmät toimittivat pyydetyt tiedot, joten ne olivat helposti SAIC-ryhmän saatavilla. Oli SAIC-ryhmän päätös olla toimittamatta pyydettyjä tietoja, mikä käy ilmi toimittamattomien asiakirjojen luettelosta, jonka se allekirjoitti ja hyväksyi tarkastuksen yhteydessä. Luettelo osoittaa, että se vaikeutti tutkimusta, koska se ei tietoisesti toiminut parhaan kykynsä mukaan. Lisäksi tietoja pidettiin tarpeellisina, jotta voitiin tehdä asianmukaiset päätelmät tukia koskevassa tutkimuksessa, mikä on tuomioistuimen päätelmien mukaista. Lisäksi kaikki SAIC-ryhmän ”vaihtoehtoisina asiakirjoina” toimittamat merkitykselliset tiedot, myös puutteelliset tiedot, otettiin asianmukaisesti huomioon, jos ne voitiin todentaa. Komissio käytti saatavilla olevia tietoja, myös riippumattomista lähteistä saatuja tietoja (ks. 3.3 jakso), jotka koskivat etuuskohteluun perustuvaa luotonantoa, vientiluottovakuutuksia, hankintaverovapautuksia, tuotantopanoksia ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitettua verotukipolitiikkaa, vain silloin, kun toimitetut tiedot olivat selvästi puutteellisia (ja ne luetellaan tarkastuskäyntiraporttien yhteisesti allekirjoitetuissa liitteissä), ja komissiolla oli riittävästi tietoja, joiden perusteella se pystyi tekemään päätelmiä näistä järjestelmistä. On virheellistä olettaa, että komissio sovelsi liian tiukasti perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdassa säädettyjä perusteita.

(328) Koska SAIC-ryhmä väitti huomautuksissaan, että ”toimitetuissa asiakirjassa olevia tietoja olisi tulkittava tietojen toimittajan eduksi”, komissio selitti otokseen valitulle vientiä harjoittavalle tuottajalle toimitetuissa olennaisissa tosiasioita ja huomioita koskevissa päätelmissä, että käyttäessään käytettävissä olevia tietoja perusasetuksen 28 artiklassa tarkoitetulla tavalla se on hyödyntänyt SAIC-ryhmän toimittamia tietoja mahdollisimman laajasti ja käyttänyt julkisia riippumattomia lähteitä vain silloin, kun tällaisia todennettuja tietoja ei ollut saatavilla. Sen vuoksi väite, jonka mukaan perusasetuksen 28 artiklan soveltamista koskevat oikeudelliset vaatimukset eivät täyttyneet, hylättiin.

3.3.2.2. Etuyhteydessä olevia tavarantoimittajia koskevat tietopyynnöt

(329) Kuten johdanto-osan 318 ja 319 kappaleessa mainitaan, tutkimuksessa todettiin useita etuyhteydessä olevia yrityksiä, joista SAIC-ryhmä ei ilmoittanut eikä toimittanut kyselyvastausta. Näiden ”uusien” yritysten todettiin olevan etuyhteydessä ja olevan osallisina useissa keskeisissä sopimussuhteissa, jotka liittyivät muun muassa tuotantopanosten, pääoman, lainojen, takausten ja muuntyyppisen rahoituksen tarjoamiseen SAIC-ryhmässä. SAIC-ryhmä hylkäsi toistuvasti komission pyynnöt kyselylomakkeen täyttämisestä ja väitti sen loukkaavan SAIC-ryhmän perusoikeuksia, esittämättä asiasta kuitenkaan perusteltuja väitteitä.

(330) SAIC-ryhmä väitti huomautuksissaan, että kyseiset etuyhteydessä olevat yritykset eivät voineet tai niiden ei tarvinnut toimia yhteistyössä tutkimuksessa eikä perusasetuksen 28 artiklan soveltaminen näihin yrityksiin ollut perusteltua tai sitä olisi rajoitettava tiukasti. SAIC-ryhmän esittämät syyt liittyivät useisiin tekijöihin, esimerkiksi seuraaviin:

— etuyhteydessä olevan yrityksen liiketoimien erittäin vähäinen osuus SAIC-ryhmän liikevaihdosta (alle 1 %)

— vähäinen osakkeenomistus tai määräysvalta etuyhteydessä olevissa yrityksissä, minkä vahvisti se, että yritykset eivät suostuneet SAIC-ryhmän esittämään yhteistyöpyyntöön tai toimittaneet luottamuksellisia asiakirjoja, jotka liittyvät näihin osapuoliin

— vientiä harjoittavia tuottajia koskevan kyselylomakkeen ohjeet tai komission 17 päivänä marraskuuta 2023 julkaisema selventävä muistio ([106]) eivät kattaneet etuyhteydessä olevien yritysten liiketoimintaa

— jalostuskorvaussopimuksesta johtuva tuotantomäärä sisältyy jo SAIC-ryhmän vastaukseen

— väitetyllä etuyhteydessä olevalla yrityksellä ei ollut t&k-toimintaa tai SAIC-ryhmän kanssa voimassa olevia t&k-sopimuksia tutkimusajanjaksolla

— väitetty etuyhteydessä oleva yritys sai etua maankäyttöoikeudesta muttei ollut oikeuden haltija.

([106]) Asiakirja-aineistoon liitetty muistio: Related companies required to submit a questionnaire reply. (t23.005730)

(331) Komissio oli samaa mieltä siitä, että edellä mainitun selventävän muistion mukaisesti etuyhteydessä oleva yritys, jonka liiketoimien arvo on erittäin vähäinen ja jonka osuus SAIC-ryhmän ostoista on alle 1 prosentti, voidaan vapauttaa kyselyvastauksen toimittamisesta tässä tutkimuksessa. Komissio varasi kuitenkin itselleen oikeuden soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa kyseisen etuyhteydessä olevan yrityksen SAIC-ryhmälle toimittamiin osiin, koska se ei ollut pystynyt todentamaan näitä tietoja.

(332) Komissio totesi, että kyseinen etuyhteydessä oleva tavarantoimittaja ja SAIC-ryhmä hallinnoivat yhdessä yritystä akkukennojen, -moduulien ja -yksikköjen kehittämiseksi, tuottamiseksi ja myymiseksi, minkä vuoksi ne olivat oikeudellisesti tunnustettuja liikekumppaneita. Sen vuoksi niiden katsotaan olevan etuyhteydessä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 127 artiklan mukaisesti, minkä perusteella niillä on oikeudellinen velvoite toimittaa tukiin liittyvä kyselyvastaus etuyhteydessä olevana osapuolena kyselylomakkeen ja myöhemmän kirjeenvaihdon ohjeiden mukaisesti. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

(333) SAIC-ryhmä väitti, että komission olisi tarkasteltava arviointiaan uudelleen ja pidättäydyttävä soveltamasta perusasetuksen 28 artiklaa yrityksiin, jotka ovat kieltäytyneet paljastamasta taloudellisia tai sopimussuhteita ja yhteisyrityssopimusta, ja käytettävä tällaisissa tapauksissa ainoastaan julkisesti saatavilla olevia tietoja perusasetuksen 28 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Komissio ilmoitti SAIC-ryhmälle toistuvasti, että tiettyjen tietojen pitäminen ”keskeisinä liikesalaisuuksina” ei ole merkityksellistä, kun otetaan huomioon perusasetuksen 29 artiklan mukaisten tukien vastaisten menettelyjen yhteydessä toimitettujen tietojen käsittely luottamuksellisesti. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(334) SAIC-ryhmä väitti, että komissio ei selittänyt asianmukaisesti, miksi joidenkin etuyhteydessä olevien yritysten olisi pitänyt täyttää kyselylomake. Toisessa pyynnössään komissio kuitenkin selitti, että asiakirja-aineistossa olevien tietojen mukaan (organisaatiokaavio, josta käy ilmi etuyhteydessä olevien yritysten tärkeä taloudellinen ja/tai määräysvaltaan liittyvä rooli) nämä yritykset olivat etuyhteydessä, koska ne vaikuttivat osallistuvan pääoman, lainojen tai muuntyyppisen rahoituksen tarjoamiseen SAIC-ryhmässä. Saatuaan SAIC-ryhmältä toisen kielteisen vastauksen pyyntöönsä komissio ei enää esittänyt uutta pyyntöä vaan ilmoitti SAIC-ryhmälle yhteistyöstä kieltäytymisen seurauksista 23 päivänä huhtikuuta 2024.

(335) SAIC-ryhmä kieltäytyi toimittamasta kyselyvastausta yhdestä etuyhteydessä olevasta yrityksestä, jonka osalta todettiin yhden tarkastuskäynnin aikana, että se on mukana jalostuskorvaussopimuksessa. Vaikka SAIC-ryhmä myönsi, että kyseinen etuyhteydessä oleva yritys osallistui tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuotantoon, se väitti, että komission olisi pitänyt ”vahvistaa”, että kyselyvastaus oli tarpeen. Tämä huomautus osoitti, että SAIC-ryhmä ei toiminut yhteistyössä, ja se väitti lopuksi, että 28 artiklan mahdollinen käyttö tämän etuyhteydessä olevan yrityksen osalta olisi rajoitettava muihin kuin tukiin liittyviin tekijöihin. Tämä väite hylättiin.

(336) Näiden etuyhteydessä olevien yritysten olemassaolo paljastui itse asiassa tiedoista, jotka toimitettiin alun perin ennen kyselyvastausten toimittamista, kyselyvastauksista tai satunnaisista huomautuksista tarkastuskäyntien aikana. Nämä etuyhteydessä olevat yritykset olivat joko SAIC-ryhmän tavarantoimittajia tai asiakkaita ja vaikuttivat usein osallistuvan tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen liittyvään toimintaan tutkimuslaitoksena, näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa lueteltujen osien ja komponenttien toimittajana tai logistiikkayrityksenä. Kun otetaan huomioon niiden toiminnan luonne, niiden olisi pitänyt toimittaa kyselyvastaus, jotta komissio olisi voinut todentaa tiedot ja mahdollisesti pyytää lisänäyttöä.

3.3.2.3. Tiedot, joita SAIC-ryhmä ei ole toimittanut, ja muut asiakirjat, joita ei paljastettu ennen tarkastuskäyntejä ja niiden aikana

(337) SAIC-ryhmä väitti huomautuksissaan, että komissiolta saatujen merkittävistä puutteista ilmoittavien kirjeiden jälkeen joitakin tietoja oli toimitettu myöhemmin ja ne voitiin todentaa täysin tarkastuskäyntien aikana. SAIC-ryhmä viittasi kuitenkin ainoastaan ostoihin ja kotimaisille asiakkaille myönnettyyn kulutusverosta vapauttamiseen liittyviin tietoihin, ja näin se tunnusti, että kaikki muut puuttuvat tiedot jäivät paljastamatta tutkimuksen aikana. Puutteista ilmoittavissa kirjeissä tuotiin esiin keskeisiä seikkoja, jotka SAIC-ryhmään kuuluvat yksittäiset tuottajat jättivät tarkoituksellisesti raportoimatta (niiden kyselyvastauksissa olevat tiedot, jotka liittyvät tuotanto- ja myyntiennusteisiin, tuotantokustannuksiin ja kotimarkkinamyynnistä myönnettyihin myynti- ja kulutusverovapautuksiin).

(338) SAIC-ryhmä toimitti yleiskatsauksen asiakirjoista, joita ei ollut toimitettu ennen tarkastuskäyntejä eikä niiden aikana, ja pyysi komissiota soveltamaan perusasetuksen 28 artiklaa ainoastaan niihin asiakirjoihin, joita yksittäiset yksiköt eivät toimittaneet. Komissio tarkasteli luetteloita uudelleen ja pysyi kannassaan SAIC-ryhmälle lähetetyissä luetteloissa olevien niiden seikkojen osalta, joihin sovellettiin käytettävissä olevia tietoja, kuten avustusohjelmat, akkujen toimittaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, verovapautus- ja alennusohjelman nojalla menetetyt tulot ja etuuskohteluun perustuvan rahoituksen (kuten joukkolainojen ja pääomasijoitusten) tarjoaminen sekä puuttuvat kyselyvastaukset. Pyyntö olla hylkäämättä toimitettuja tietoja seuraavassa lueteltujen seikkojen osalta hylättiin:

(a) *Lopputuotteiden materiaaliluettelo (BOM) ja tuote-eritelmät (esim. kemia, koostumus jne.)*

(339) Materiaaliluettelot ovat kattavia luetteloja tuotteen valmistukseen tarvittavista raaka-aineista, komponenteista ja ohjeista. Komissio selitti useaan otteeseen SAIC-ryhmälle niiden merkityksen tutkimuksessa, koska niiden avulla voidaan yksilöidä lopputuotteen tärkeimmät yksittäiset komponentit ja materiaalit sekä niiden alkuperä.

(340) Käsillä olevassa tukitapauksessa materiaaliluettelot olivat tärkeitä lopputuotteen kokoonpanossa käytettyjen osien (akkusähköajoneuvojen tai akkujen kaltaisten komponenttien), käytettyjen määrien, eritelmien, sisäisten materiaalinumeroiden ja niiden toimittajien nimen yksilöimiseksi. Materiaaliluettelojen perusteella on myös mahdollista luoda suora yhteys tuotantokustannuksiin, koska niitä voidaan käyttää perustana laskettaessa vakiokustannuksia, todellisia kustannuksia ja vaihteluja, jotka johtavat niiden eroihin.

(341) SAIC-ryhmä ei toimittanut täydellisiä tietoja materiaaliluetteloista eikä tuotantokustannuksista vaan väitti edelleen, että materiaaliluettelot eivät ole tarpeen tukien vastaisissa tutkimuksissa, koska ne eivät liity mihinkään tekijöihin, joita tarvitaan tukimarginaalin laskemiseen. Komissio oli eri mieltä tästä arviosta ja vahvisti, että näitä tietoja tarvitaan, jotta voidaan arvioida tuotantokustannuksiin sekä tärkeimpiin osiin ja komponentteihin liittyvien tietojen täydellisyys ja oikeellisuus.

(342) SAIC-ryhmä totesi, että tuote-eritelmiin liittyviä tietoja voitiin antaa vain tapauskohtaisesti ja vain osittain. Lisäksi SAIC-ryhmä katsoi, että komissio olisi voinut käyttää erilaista lähestymistapaa toimitettujen tietojen täsmäyttämiseksi. SAIC-ryhmä katsoi, että saman tasoisten tietojen pyytäminen materiaaliluetteloista kultakin yksiköltä oli epäoikeudenmukaista kohtelua, joka rikkoi perusoikeuskirjaa, koska olemassa on muita menetelmiä, joilla voidaan todentaa osien toimittamista koskevassa taulukossa esitetyt tiedot.

(343) Komissio totesi, että yksikään etuyhteydessä olevista akkujen toimittajista ei toimittanut tutkimusta tekevän ryhmän pyytämiä tarvittavia asiakirjoja eikä etenkään niiden eritelmiä. Komissio katsoi ensinnäkin, että kunkin yksikön olisi pitänyt toimittaa materiaaliluetteloja koskevat tiedot, koska ne vahvistivat kysyttäessä tarkastuskäynnin aikana, että vaikka tällaisia tietoja oli saatavilla, niitä ei voitu toimittaa eri syistä, jotka liittyivät lähinnä tavarantoimittajien kanssa allekirjoitettuun luottamuksellisuussopimukseen ja yrityksen liikesalaisuuksiin. Lisäksi yksiköt käyttivät tosiasiallisesti materiaaliluetteloja kyselyvastauksensa laatimisessa määrittääkseen ne tuotantopanokset, jotka oli ilmoitettava, ja niiden toimittajat, joiden olisi annettava vastaus kyselylomakkeeseen. Tämä on yksi niistä syistä, joiden vuoksi komissio esitti pyyntönsä uudelleen tarkastuskäynnin jälkeen. Tavanomaisten käytäntöjensä vastaisesti komissio antoi kullekin yksikölle mahdollisuuden toimittaa tietoja materiaaliluetteloista ja muista toimitetuista osista sekä raaka-aine-eritelmistä, mutta varasi kuitenkin itselleen oikeuden jättää nämä tiedot huomiotta, koska niitä ei voitu tarkastaa paikan päällä.

(344) Kuten edellä mainitaan, SAIC-ryhmä väitti, että joidenkin tuottajien käyttämän akkukenno- ja akkujärjestelmän kemiallinen koostumus ja eritelmät samoin kuin joidenkin akkutuottajien käyttämien tiettyjen raaka-aineiden eritelmään liittyvät tiedot voitiin todentaa ilman materiaaliluetteloa. Joissakin tapauksissa SAIC-ryhmä toimitti materiaaliluetteloihin liittyviä tietoja osana todistusaineistoa.

(345) Se, että yritys antaa komissiolle mahdollisuuden tarkastella materiaaliluettelotietoja tietyn tyyppisestä tutkimuksen kohteena olevasta tuotteesta, ei kuitenkaan missään tapauksessa vastaa pyydettyjen tietojen toimittamista. Sen lisäksi, että saatavilla olevat tiedot eivät olleet täydellisiä (joissakin poikkeustapauksissa vain yksi tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tyyppi), SAIC-ryhmä vahvisti, että se kieltäytyi toimittamasta komissiolle helposti saatavilla olevia tietoja, kun sitä pyydettiin.

(346) Komissio hylkäsi ensin väitteen, jonka mukaan materiaaliluettelot eivät ole merkityksellisiä tutkimuksessa eikä niillä on vaikutusta tuen määrää koskeviin laskelmiin. Toiseksi todettuaan akut ja muut raaka-aineet keskeisiksi tekijöiksi, joille voi kohdistua tukea, komissio päätti käyttää käytettävissä olevina tietoina raaka-aineita koskevia muita tietolähteitä, koska saatavilla ei ollut materiaaliluetteloja koskevia tietoja, joiden perusteella komissio olisi voinut arvioida otokseen valituille tuottajille toimitettuja osia koskevien tietojen täydellisyyttä ja tarkkuutta ja näiden osien tuote-eritelmiä.

(b) *Osien ja komponenttien liiketoimikohtainen ostoluettelo (tilikirja)*

(347) SAIC-ryhmä vahvisti 28 artiklan soveltamista koskevissa huomautuksissaan, että luottamuksellisista syistä se ei kaikissa tapauksissa voinut toimittaa liiketoimikohtaista ostoluetteloa, koska nämä tiedot liittyivät tuotantokustannuksiin ja olivat näin ollen liikesalaisuuksia. Joissakin tapauksissa se kuitenkin väitti, että asiaa koskeva taulukko voitiin todentaa paikan päällä tehtyjen tarkastuskäyntien aikana. SAIC-ryhmä väitti, että se oli toimittanut pyydetyistä tiedoista kattavan taulukkomuotoisen yhteenvedon, joka sisälsi kaikki tuen määrän laskemiseen tarvittavat tiedot, ja että komissio pystyi tarkastamaan sen paikan päällä tehtyjen tarkastuskäyntien aikana. SAIC-ryhmä pystyi kuitenkin toimittamaan vain kuvakaappauksen komissiolle näytetyistä tiedoista, koska tietolähde oli edelleen luottamuksellinen eikä pyydettyä ostoluetteloa voitu toimittaa, vaikka se oli helposti saatavilla. SAIC-ryhmä päätteli, että toimitetut tiedot täyttivät joka tapauksessa perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdan edellytykset.

(348) Komissio ei ollut samaa mieltä väitteestä, että toimitetut tiedot täyttivät perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdan edellytykset. Se, että tiettyihin asiakirjoihin ei anneta suoraa pääsyä ja että tarjotaan kuvakaappaus tai koottuja tietoja toimittamatta asiaankuuluvia pyydettyjä tietoja, ei missään tapauksessa voi vastata pyydettyjen tietojen toimittamista todistusaineiston muodossa, millä varmistetaan, että tiedot voidaan todentaa asianmukaisesti. Puutteet tosiasiallisesti pyydettyjen tietojen toimittamisessa vaikeuttavat kohtuullisen tarkkojen päätelmien tekemistä. Kun lisäksi otetaan huomioon, että tiedot olivat helposti saatavilla, ei voida katsoa, että osapuoli olisi toiminut parhaan kykynsä mukaan.

(349) Komissio totesi myös, että ostoihin liittyvät tiedot eivät vastanneet todellisia kustannuksia vaan vakiokustannuksia (yrityksen toiminnanohjaukseen (ERP) kirjatut talousarviokustannukset). Tämän perusteella ja ottaen huomioon edellä mainitut materiaaliluetteloja koskevat päätelmät komissio ei pystynyt todentamaan otokseen valittujen tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuottajien ilmoittamiin osiin ja komponentteihin liittyvien määrä- ja kustannustietojen oikeellisuutta, minkä vuoksi se hylkäsi väitteen, jonka mukaan toimitetut tiedot täyttivät perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdan vaatimukset.

(c) *Ostopuitesopimus (täydellinen versio) taulukossa E-3–3 (a/b) lueteltujen osien ja komponenttien toimittajien osalta*

(350) SAIC-ryhmä väitti huomautuksissaan, että yhdessä tapauksessa se täsmäytti paikan päällä liiketoimikohtaisen luettelon kirjanpitonsa kanssa. Se väitti, että se oli toimittanut tämän yksikön ja muiden tuotantoyksiköiden osalta asiaankuuluvat ostoasiakirjat, mukaan lukien laskut, tilaukset ja kirjaukset toiminnanohjausjärjestelmään, todistusaineiston muodossa, kun sitä pyydettiin paikan päällä tehtyjen tarkastuskäyntien aikana. Esimerkiksi kaksi akkutoimittajaa toimitti todistusaineistona sopimuksensa asiakkaidensa eli ryhmään kuuluvien akkusähköajoneuvojen valmistajien kanssa. Näin ollen SAIC-ryhmä katsoi, että perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdan edellytykset täyttyivät ja että komission olisi otettava tiedot täysimääräisesti huomioon.

(351) Komissio hylkäsi väitteen, jonka mukaan SAIC-ryhmä olisi toiminut täydessä yhteistyössä, kun se toimitti ostopuitesopimukset. SAIC-ryhmä myönsi itsekin, että koska nämä asiakirjat ovat väitetysti erittäin luottamuksellisia, se ei pysty toimittamaan ostopuitesopimusta kokonaisuudessaan niiden osien ja komponenttien toimittajien osalta, jotka on lueteltu kyselyvastauksen asianomaisessa kohdassa. Tämän vahvisti myös luettelo asiakirjoista, joita ei toimitettu tarkastuskäynnin aikana eikä sen jälkeen, mikä vuoksi kaikkia asiakirjoja, kuten puitesopimusta ja teknisiä eritelmiä, ei voitu toimittaa. Lisäksi komissio muistutti SAIC-ryhmää siitä, että tällainen asiakirja olisi pitänyt toimittaa osana alkuperäistä kyselyvastausta. Kun otetaan huomioon tukien vastaisten menettelyjen yhteydessä toimitettujen arkaluonteisten tietojen luottamuksellinen käsittely, väite oli perusteeton. Koska nämä asiakirjat olivat helposti SAIC-ryhmän saatavilla ja ne olisi pitänyt toimittaa osana kyselyvastausta, komissio katsoi, että SAIC-ryhmä ei toiminut parhaan kykynsä mukaan. Sen vuoksi komissio hylkäsi väitteen, jonka mukaan toimitetut tiedot täyttivät perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdan edellytykset.

(d) *Liiketoimikohtainen myyntiluettelo (2020-tutkimusajanjakso), jossa yksilöidään myynnin arvo, myyntimäärä, päivämäärä, malli, järjestysnumero, lyhytkoodi, VIN, asiakkaan nimi, vähittäismyyntihinta, myyntihinta, nettohinta, nettohinta ilman arvonlisäveroa, määrä, etuyhteydessä oleva/etuyhteydetön, tutkimuksen kohteena olevat tuote/muu kuin tutkimuksen kohteena oleva tuote*

(352) Komissio katsoi, että excel-tiedostojen ja tilikirjan otteiden näyttäminen näytöllä ja kuvakaappauksina ilman taustatietoja ei voi korvata kattavan liiketoimikohtaisen myyntiluettelon toimittamista, jotta asianomaisissa taulukoissa esitetyt luvut voitaisiin täsmäyttää täydellisesti.

(353) SAIC-ryhmä väitti huomautuksissaan, että komissio ei ottanut huomioon SAIC-ryhmän sisäisten kirjanpito- ja rahoitusjärjestelmien monimuotoisuutta ja että ei ollut olennaista tai tarpeellista, että komissio saisi liiketoimikohtaisen luettelon voidakseen täsmäyttää tiedot kyselylomakkeeseen sisältyvissä myyntiä koskevissa taulukoissa olevien tietojen kanssa. Sen vuoksi komission olisi pidättäydyttävä käyttämästä 28 artiklaa, koska jotkin tarkastetuista yrityksistä ovat toimittaneet liiketoimikohtaisen luettelon osana todistusaineistoa ja eri yksikköjen toimittamat tiedot täyttivät joka tapauksessa perusasetuksen 28 artiklan 3 kohdassa säädetyt edellytykset.

(354) Komissio katsoi, että ainoastaan kuvakaappausten muodossa toimitetut tiedot, jotka sisälsivät vain rajallisia tietoja tai joitakin esimerkkejä, tekisivät keskeisten lukujen todentamisen ja täsmäyttämisen mahdottomaksi, minkä vuoksi se hylkäsi väitteen. Koska yritys ei toimittanut yksityiskohtaisia tietoja vaan ainoastaan kuvakaappauksia, komissio ei voinut todentaa toimitettujen tietojen oikeellisuutta, kuten sitä, liittyivätkö yksittäiset myyntitapahtumat tosiasiallisesti tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen.

(e) *Yhteisyrityssopimukset*

(355) SAIC-ryhmä vahvisti huomautuksissaan, ettei se pystynyt toimittamaan alkuperäisiä kopioita yhteisyrityssopimuksista joidenkin tuotantoyksikköjensä osalta, mutta väitti, että näiden yhteisyrityssopimusten sisältö oli otettu huomioon yhtiöjärjestyksessä, koska ne ”toistettiin” yhtiöjärjestyksessä. Vain yksi yksikkö toimitti yhteisyrityssopimuksen osana alkuperäistä kyselyvastausta.

(356) Kuten edellä todetaan, komissio ilmoitti SAIC-ryhmälle toistuvasti, että tiettyjen tietojen pitäminen ”keskeisinä liikesalaisuuksina” ei ole merkityksellistä, kun otetaan huomioon perusasetuksen 29 artiklan mukaisten tukien vastaisten menettelyjen yhteydessä toimitettujen tietojen käsittely luottamuksellisesti. Väitettä, jonka mukaan puuttuvien yhteisyrityssopimusten sisältö ”toistetaan” yhtiöjärjestyksessä, ei voitu todentaa ilman yhteisyrityssopimuksia. SAIC-ryhmän akkusähköajoneuvojen tuottajista vain yksi toimitti kopion yhteisyrityssopimuksesta, mutta yksikään muu tuottaja ei toimittanut tällaista asiakirjaa. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(f) *Investointisuunnitelmat, hyväksyntä, investointien seuranta ja toteutettavuustutkimukset 2020–2023 sekä myyntiennusteet*

(357) SAIC-ryhmä väitti, että pyydetyt asiakirjat (investointisuunnitelmat, hyväksyntä, investointien seuranta ja toteutettavuustutkimukset 2020–2023 sekä myyntiennusteet) eivät olleet merkityksellisiä tuen määrän laskemisen kannalta tutkimusajanjaksolla, koska nämä asiakirjat eivät sisältäneet tuen määrän laskemiseen tarvittavia tekijöitä tai tietoja. Lisäksi pyydetyt asiakirjat olivat jo saatavilla julkisesti vuosikertomuksissa tai ne sisälsivät luottamuksellisia tietoja osapuolista, joiden suhteen SAIC-ryhmällä ei ollut merkittävää määräysvaltaa, minkä vuoksi niitä ei voitu paljastaa.

(358) Komissio ei ollut samaa mieltä SAIC-ryhmän kanssa ja katsoi, että tiedot, joiden perusteella voidaan arvioida tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta koskevien suunniteltujen investointien luonnetta ja määrää, olivat tutkimuksen kannalta merkityksellisiä sekä merkittävän vahingon uhkan arvioinnin että tutkimuksen kohteena olevan tuotteen tuotantokapasiteetin arvioinnin kannalta. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(g) *NEV-hyvityksiä koskevaan ennusteraporttiin liittyvät asiakirjat (ks. 18 §, Yrityksen keskimääräinen polttoainekulutus henkilöautojen ja NEV-ajoneuvojen osalta – Hyvitysten rinnakkainen hallinnointi)*

(359) SAIC-ryhmä väitti, että pyydettyjä ennusteraportteja ei ollut tarpeen toimittaa, koska niitä joko ei ollut olemassa tai ne liittyivät tutkimusajanjakson jälkeisiin tietoihin, minkä vuoksi niitä ei tarvinnut todentaa. Sen vuoksi SAIC-ryhmä päätteli, että olisi merkityksetöntä soveltaa 28 artiklaa tutkimuksen tämän näkökohdan osalta.

(360) Koska komissio ei pystynyt todentamaan näitä väitteitä tarkastuskäyntien aikana, se hylkäsi väitteen, jonka mukaan 28 artiklan soveltaminen tutkimuksen tämän näkökohdan osalta olisi merkityksetöntä.

(h) *Pankkivaltuutukset, luottolimiitit*

(361) Komissio toi esiin, että toimitetut pankkivaltuutukset eivät kattaneet kaikkia pankkeja, joihin SAIC-ryhmän yksiköt olivat liikesuhteessa, ja että pankkivaltuutusta koskevaa kyselylomakemallia oli muutettu ilman ennakkoilmoitusta.

(362) SAIC-ryhmä väitti muuttaneensa mallia siten, että pankkivaltuutukseen sisällytetään pankkivekselit ja luottolimiitit, minkä vuoksi näitä mallin muutoksia ei pitäisi millään tavoin pitää pankkivaltuutuksen soveltamisalan supistamisena. SAIC-ryhmä väitti, että pyydetyt tiedot toimitettiin ja että komission olisi otettava ne sellaisinaan huomioon.

(363) Komissio totesi, että jotkin SAIC-ryhmän yksiköt eivät toimittaneet tietoja, jotka koskivat pankkivaltuutuksia, luottolimiittejä ja velan muuntamista osakkeiksi, minkä vuoksi se ei saanut tutkimuksen näiden näkökohtien kannalta merkityksellisiä tietoja. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(i) *Avustusohjelmat*

(364) SAIC-ryhmä ei kiistänyt avustusten saamista Kiinan viranomaisilta, mutta se väitti, että tuen määrän laskemiseen ei ole välttämätöntä käyttää avustuskohtaisia määriä, avustusten saamisajankohtaa, avustusten kuvausta, viranomaisten ilmoituksia, joissa täsmennetään avustusten luonne, ja muita tarvittavia tietoja, koska ilmoitetut määrät koskivat yksikköjen saamia kaikkia avustuksia eivätkä liittyneet pelkästään tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen. Lisäksi tutkimusajanjakson aikana saatujen avustusten määrä, joka esitetään taulukoissa, voitaisiin täsmäyttää suoraan koetaseeseen ja pääkirjanpitoon, erityisesti satunnaisia tuottoja ja/tai tuista saatavia tuloja koskeviin tileihin.

(365) Komissio ei kuitenkaan pystynyt määrittämään perustana olevia tukijärjestelmiä, tutkimusajanjakson aikana saatujen avustusten määrää eikä sitä, liittyivätkö avustukset käyttöomaisuuteen. Komissio hylkäsi väitteen, jonka mukaan avustuksiin liittyvät tiedot olisi voitu todentaa.

(j) *Maankäyttöoikeudet*

(366) SAIC-ryhmä väitti, että maankäyttöoikeudet eivät kuuluneet niihin aloihin, jotka perustana olevia asiakirjoja koskeva komission pyyntö kattoi. Komissiolla ei ollut myöskään maankäyttöoikeuksiin liittyviä kysymyksiä tarkastuskäyntien jälkeen, lukuun ottamatta kahta yksikköä, ja näihin vastattiin 21 päivänä helmikuuta 2024.

(367) Joidenkin tarkastuskäyntien aikana pyydettyjen asiakirjojen osalta jotkin SAIC-ryhmään kuuluvat yksiköt selittivät, että pyydetyt asiakirjat olivat peräisin kymmenen tai kahdenkymmenen vuoden takaa ja että ne on jo arkistoitu tai että ne koskivat kolmatta osapuolta, jonka osalta niillä ei ole toimivaltaa. Sen vuoksi SAIC-ryhmä väitti, että maankäyttöoikeuksien osalta ilmoitettua määrää olisi pidettävä oikeana, eikä komission pitäisi soveltaa 28 artiklaa. Komissio totesi, että se oli pyytänyt kaikkia alkuperäisiä maankäyttöoikeuksia koskevia sopimuksia, ostosopimuksia ja tositteita, joista kävi ilmi maankäyttöoikeuksista maksettu alkuperäinen hinta, ja että useissa tapauksissa saadut tiedot olivat puutteellisia eivätkä mahdollistaneet saatujen tietojen täydellistä todentamista. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(k) *Joukkolainat ja yritysten välinen rahoitus*

(368) SAIC-ryhmä väitti, että komissio ei pyytänyt joukkolainoihin ja yritysten väliseen rahoitukseen liittyviä asiakirjoja. SAIC-ryhmä totesi, että omaisuusvakuudellisia arvopapereita koskevia tietoja ei vaadittu kyselylomakkeen osiossa, joka koskee poliittisin perustein toimivien pankkien ja valtion omistamien liikepankkien myöntämää etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta, ja hylkäsi sen vuoksi aiotun 28 artiklan soveltamisen.

(369) Komissio katsoi, että kyselylomakkeessa pyydetään nimenomaisesti tietoja yritysten sisäisestä rahoituksesta ja erityisesti joukkolainoista. Pääoman tarjoamiseen osallistuvia yrityksiä pyydettiin vastaamaan kyselylomakkeeseen, ja omaisuusvakuudelliset arvopaperit ovat eräänlainen joukkolaina, josta pyydettiin tietoja kyselylomakkeessa. Lisäksi komissio havaitsi ristiriitaisia julkisia tietoja etuyhteydessä olevista yrityksistä, jotka eivät toimineet yhteistyössä (ks. johdanto-osan 320 kappale), mikä osoittaa selvästi, että tukien kannalta olennaisia tietoja ei ollut ilmoitettu, minkä vuoksi väite hylättiin.

(l) *T&K-vähennyksiä koskeva veroasiamiehen raportti*

(370) SAIC-ryhmä huomautti, että t&k-vähennyksiä koskevan raportin laativat yleensä veroasiamiehet yritysten ohjeiden mukaisesti. Niiden laatiminen ei kuitenkaan ole pakollista, joten tällaisia raportteja koskeva pyyntö ei ole pätevä. Nämä raportit eivät myöskään olleet tarpeen tai välttämättömiä t&k-vähennysten todentamiseksi, koska yritystuloveroilmoituksessa ilmoitetut määrät olivat voimassa. SAIC-ryhmä vastusti perusasetuksen 28 artiklan aiottua soveltamista.

(371) Komissio katsoi, että t&k-vähennyksiä koskevassa veroasiamiehen raportissa olevien tietojen poistamista, joka mahdollisti t&k-menojen lisävähennyksen yhden yksikön tapauksessa, kuten yhden tarkastuskäynnin yhteydessä havaittiin, ei voitu pitää täysimääräisenä yhteistyönä. Koska SAIC-ryhmä ei toimittanut tällaisia tietoja, jotka olivat helposti saatavilla vaikka ne eivät väitetysti liittyneet tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen, komissio ei pystynyt arvioimaan kyseessä olevan veronalennusjärjestelmän erityisyyttä. Sen vuoksi väite hylättiin.

3.3.3. *Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen Geely-ryhmään*

(372) Tutkimuksen aikana komissio totesi, että tiettyjen tarvittavien tietojen puuttuminen haittasi tutkimusta:

— Geely-ryhmän tavarantoimittajan katsottiin olevan etuyhteydessä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 ([107]) 127 artiklassa tarkoitetulla tavalla, mutta yritys ei ollut vastannut kyselylomakkeeseen;

([107]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/2447, annettu 24 päivänä marraskuuta 2015, unionin tullikoodeksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 tiettyjen säännösten täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 343, 29.12.2015, s. 558).

— yksikään Geely-ryhmän rahoitusyhtiöistä, jotka hankkivat varoja sen akkusähköajoneuvoja koskevaan liiketoimintaan syndikoitujen lainojen, kahdenvälisten pankkijärjestelyjen ja omaisuusvakuudellisten arvopapereiden, kuten vihreiden omaisuusvakuudellisten arvopapereiden, kautta, ei toimittanut täydellistä kyselyvastausta;

— yksikään Geely-ryhmän yrityksistä ei toimittanut täydellisiä tietoja niiden avustusohjelmien luonteesta, joista ne saivat tukea, kuten kyselylomakkeessa pyydettiin;

— Geely-ryhmä ei raportoinut kaikista käynnissä olevista ja tulevista hankkeista, jotka liittyvät akkusähköajoneuvojen tuotantoon, kuten kyselylomakkeessa pyydettiin;

— useat Geely-ryhmän akkusähköajoneuvojen tuottajat eivät toimittaneet täydellistä vastausta kyselylomakkeeseen, vaan nämä yksiköt vastasivat ainoastaan tuotantopanosten toimittajille tarkoitettuihin osiin, jolloin suurta osaa tuottajilta tyypillisesti odotetuista tiedoista ei toimitettu;

— Geely-ryhmä ei myöskään toimittanut kyselylomakevastauksessaan liitettä IV – Pankkivaltuutus. Lisäksi ryhmä jätti toimittamatta ryhmän yhden vientiä harjoittavan tuottajan osalta tiedot maankäyttöoikeuksista, jotka ovat holdingyhtiöiden omistuksessa.

(373) Tämän seurauksena komissio ilmoitti 23 päivänä huhtikuuta 2024 Geely-ryhmälle aikomuksestaan soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa toimittamatta jääneisiin tietoihin. Komissio kehotti yritystä esittämään huomautuksia.

(374) Geely-ryhmä toimitti 30 päivänä huhtikuuta 2024 huomautuksia komission aikomuksesta soveltaa käytettävissä olevia tietoja johdanto-osan 372 kappaleessa ja 23 päivänä huhtikuuta 2024 päivätyssä kirjeessä käsiteltyihin tietoihin.

(375) Ensinnäkin Geely-ryhmä väitti, ettei sitä voida pyytää toimittamaan luottamuksellisia tietoja etuyhteydettömältä tavarantoimittajalta, jota se ei voi ohjeistaa, ja komissiolle on joka tapauksessa toimitettu kohtuullisen merkityksellisiä tietoja. Geely-ryhmä ei omistanut kyseistä tavarantoimittajaa eikä sillä ollut valtaa sen liiketoiminnan ja johtamisen suhteen.

(376) Komissio kuitenkin totesi, että kyseinen tavarantoimittaja ja Geely-ryhmä hallinnoivat yhdessä yritystä akkukennojen, -moduulien ja -yksikköjen kehittämiseksi, tuottamiseksi ja myymiseksi, minkä vuoksi ne olivat oikeudellisesti tunnustettuja liikekumppaneita. Sen vuoksi niiden katsotaan olevan etuyhteydessä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 127 artiklan mukaisesti, minkä perusteella niillä on oikeudellinen velvoite toimittaa tukiin liittyvä kyselyvastaus etuyhteydessä olevana osapuolena kyselylomakkeen ja myöhemmän kirjeenvaihdon ohjeiden mukaisesti. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

(377) Toiseksi Geely-ryhmä väitti, ettei se pystynyt toimittamaan lisätietoja rahoitusyhtiöiltä, jotka hankkivat varoja sen akkusähköajoneuvoihin liittyvää liiketoimintaa varten. Kaikki akkusähköajoneuvojen rahoitukseen osallistuvat Geely-ryhmän yksiköt ovat toimittaneet vaaditut vastaukset alkuperäisten kyselylomakkeiden osioihin A ja E. Lisäksi Geely-ryhmä väitti, että pyyntö oli liian laaja, se ei ollut riittävän täsmällinen eikä sillä ole välitöntä merkitystä tutkimuksen kannalta.

(378) Komissio löysi kuitenkin julkisesti saatavilla olevista lähteistä useita tutkimusajanjaksolla voimassa olleita omaisuusvakuudellisia arvopapereita (myös vihreitä omaisuusvakuudellisia arvopapereita), jotka oli laskenut liikkeeseen ainakin yksi Geely-ryhmän yrityksistä ja joista ryhmä ei ollut toimittanut tietoja senkään jälkeen, kun sille oli lähetetty asiasta erityinen pyyntö, kun taas omaisuusvakuudellinen arvopaperi on eräänlainen joukkovelkakirja, josta pyydettiin tietoja jo alkuperäisessä kyselylomakkeessa. Näin ollen Geely-ryhmän väite hylättiin.

(379) Kolmanneksi Geely-ryhmä selitti avustusohjelmien luonnetta koskevien täydellisten tietojen toimittamisen osalta, että avustusohjelmien luonne ja kuvaus on lähes aina yksilöitävissä yksittäisiin avustusmaksuihin liittyvissä pankkikuiteissa. Lisäksi Geely-ryhmä selitti, että sen hallussa ei ole avustusohjelmiin liittyviä lisätietoja, oikeusperusta mukaan lukien, ja että niitä olisi pyydettävä Kiinan viranomaisilta.

(380) Komissio totesi, että pankkikuiteissa saatavilla olevien rajallisten tietojen perusteella se ei pystynyt määrittämään tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen liittyvien tukiohjelmien perustana olevia tukijärjestelmiä. Samalla komissio totesi, että Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet mitään tietoja otokseen valituille ryhmille myönnetyistä avustuksista, kuten johdanto-osan 300 kappaleessa mainitaan. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

(381) Neljänneksi Geely-ryhmä totesi akkusähköajoneuvojen tuotantoon liittyviä hankkeita koskevan raportoinnin puutteesta, että käynnissä olevat ja tulevat hankkeet, kuten mahdolliset uusien autojen lanseeraukset, eivät liity tutkimusajanjaksoon eivätkä kuulu tämän tutkimuksen piiriin. Geely-ryhmä korosti myös, että nämä tiedot ovat erittäin luottamuksellisia ja markkinoiden kannalta arkaluonteisia.

(382) Komissio totesi, että akkusähköajoneuvojen tuotantoon liittyviä käynnissä olevia ja tulevia hankkeita koskevia tietoja pyydettiin alkuperäisessä kyselylomakkeessa sekä paikan päällä tehdyissä tarkastuksissa, koska useat tukijärjestelmät liittyvät tulevaan akkusähköajoneuvojen tuotantoon ja akkusähköajoneuvojen tuotantokapasiteetin ennakoidulla kasvulla on merkitystä vahingon uhkan määrittämisen kannalta. Ilman näitä täydellisiä tietoja komissio ei pystynyt määrittämään kaikkia perustana olevia tukijärjestelmiä tutkimuksen kohteena olevan tuotteen osalta. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

(383) Viidenneksi siitä seikasta, että Geely-ryhmään kuuluvat tosiasialliset akkusähköajoneuvojen tuottajat eivät toimittaneet täydellistä vastausta kyselylomakkeeseen, Geely-ryhmä katsoi, että nämä yritykset eivät ole akkusähköajoneuvojen valmistajia, koska niiden tuottamien ajoneuvojen on vielä läpäistävä sarja tarkastuksia ja testejä. Geely-ryhmä ilmoitti myös toimittaneensa näistä yrityksistä komission yksiköiden pyytämiä lisätietoja.

(384) Komissio totesi, että vaikka yritykset toimittivat pyydetyt tiedot, se ei kyennyt niiden erittäin myöhäisen toimittamisen vuoksi todentamaan niiden täydellisyyttä ja oikeellisuutta. Se ei etenkään pystynyt validoimaan asianmukaisesti tiettyjen tuotantopanosten toimituksia suhteessa akkusähköajoneuvojen tuotantomäärään ja kustannuksiin, koska näiden yritysten toimittamissa kustannustiedoissa ei annettu riittävän yksityiskohtaisia tietoja, jollaisia tuotantoyksiköiltä yleensä pyydetään komission kyselylomakkeessa. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

(385) Mitä tulee pankkivaltuutusta koskevan liitteen IV toimittamiseen, Geely-ryhmä väitti toimittaneensa konsolidoidun version pankkivaltuutuksesta alkuperäisessä kyselyvastauksessa. Komissio tarkasteli uudelleen toimitettua asiakirjaa ja vahvisti sen käytettävyyden.

(386) Lopuksi Geely-ryhmä totesi yhteen ryhmään kuuluvaan vientiä harjoittavaan tuottajaan liittyviä maankäyttöoikeuksia koskevien tietojen toimittamisesta, että päätoimipaikkaan liittyvät maankäyttöoikeudet eivät liittyneet akkusähköajoneuvojen tuotantoon ja myyntiin eivätkä olleen merkityksellisiä tutkimuksen kannalta.

(387) Komissio totesi, että päätoimipaikkaa käytetään osittain akkusähköajoneuvoihin liittyvään toimintaan. Päätoimipaikkaan liittyvät tuet olisi sen vuoksi jaettava suhteessa siellä harjoitettavaan akkusähköajoneuvoihin liittyvään toimintaan, eikä niiden merkityksellisyyttä voida vahvistaa ilman maankäyttöoikeuksia koskevia perustietoja. Näin ollen ryhmän väite hylättiin.

3.3.4. *Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan säännösten soveltaminen BYD-ryhmään*

(388) Komissio ilmoitti 8 päivänä joulukuuta 2023 BYD-ryhmälle aikomuksestaan soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa niiden tietojen osalta, joita BYD-ryhmä ei toimittanut, ja kehotti yritystä esittämään asiasta huomautuksia. BYD-ryhmä toimitti puuttuvat tiedot 15 päivänä joulukuuta 2023.

(389) Tutkimuksen aikana komissio totesi, että BYD-ryhmä ei ollut ilmoittanut suhteestaan (ainakaan) kahteen akkujen tuotannossa käytettyjen raaka-aineiden toimittajaan ja että nämä yritykset eivät näin ollen olleet toimittaneet vastausta kyselylomakkeeseen. Lisäksi todettiin, että molemmat tavarantoimittajat toimittivat merkittäviä määriä litiumia, jonka osuus kyselyvastauksen toimittaneiden yritysten tuotantopanosten kokonaisostoista oli yli 1 prosentti. Kiinan viranomaisille ei myöskään toimitettu tietoja etuyhteydettömistä toimittajista, vaikka tukien vastaisessa kyselylomakkeessa edellytetään etuyhteydettömien toimittajien ilmoittamista, eikä pankkivaltuutusta koskevaa liitettä IV toimitettu. Komissio katsoi, että tällaisten tarvittavien tietojen puuttuminen vaikeutti tutkimusta ja tietojen saamista asiaankuuluvista järjestelmistä. Tämän seurauksena komissio ilmoitti 24 päivänä huhtikuuta 2024 BYD-ryhmälle aikomuksestaan soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa toimittamatta jääneisiin tietoihin ja kehotti yritystä esittämään huomautuksia.

(390) BYD-ryhmä toimitti 30 päivänä huhtikuuta 2024 huomautuksia komission aikomuksesta soveltaa käytettävissä olevia tietoja johdanto-osan 389 kappaleessa käsiteltyihin tietoihin.

(391) Ensinnäkin BYD-ryhmä väitti, että tietoja etuyhteydessä olevista raaka-aineiden toimittajista ei toimitettu, koska kyselylomakkeessa todettiin, että kyselyvastausta pyydetään ainoastaan sellaisilta etuyhteydessä olevilta yrityksiltä, jotka ”osallistuvat vientiä harjoittavan tuottajan tuotantoprosessissa käytetyn käyttöomaisuuden tai tuotantopanosten, kuten E-3–3 jaksossa lueteltujen tuotantopanosten, tuotantoon”. Tämän perusteella BYD-ryhmä väitti, että joitakin tuotantopanoksia ei käytetty vientiä harjoittavan tuottajan tuotantoprosessissa vaan tuotantoketjun alkupään akkujen tuottajan tuotantoprosessissa.

(392) Lisäksi BYD-ryhmä ilmoitti, että se oli toimittanut Kiinan viranomaisille luettelon tavarantoimittajista samoilla perusteilla (eli etuyhteydessä olevat yritykset, jotka osallistuvat vientiä harjoittavan tuottajan tuotantoprosessissa käytettyjen tuotantopanosten tuotantoon) ja että joitakin E-3–3 jaksossa esitettyjä tuotantopanoksia käytettiin akkujen tuottajien tuotantoprosessissa eikä vientiä harjoittavan tuottajan tuotantoprosessissa.

(393) Komissio muistutti, että se julkaisi 17 päivänä marraskuuta 2023 muistion, joka sisälsi selvennyksiä etuyhteydessä olevista yrityksistä, joita pyydettiin toimittamaan kyselyvastaus, ja lisäsi, että kyselyvastauksen toimittamista pyydettiin etuyhteydessä olevilta yrityksiltä – riippumatta siitä, ovatko ne etuyhteydessä kotimarkkinoita vai vientiä varten myyviin tuottajiin – jotka osallistuvat sellaisen käyttöomaisuuden tai tuotantopanosten tuotantoon, mukaan lukien kyselylomakkeen E-3–3 jaksossa tarkoitetut raaka-aineet, osat tai komponentit, joita käytetään valmistusyksikköjen tuotantoprosessissa. Kun otetaan huomioon komission antama selvennys, komissio katsoi, että yrityksen olisi pitänyt toimittaa yrityksen rakenteesta ja toimittajista selkeät ja täydelliset ohjeet, joiden perusteella erityisesti akkujen tuotannossa käytettävien raaka-aineiden toimittajat olisivat ymmärtäneet, että niiden on toimitettava kyselyvastaus. Kun lisäksi otetaan huomioon BYD-ryhmän vertikaalisen integroitumisen taso, komissio katsoi, että akkujen tuotantoprosessia ei voitu pitää vientiä harjoittavan tuottajan tuotantoprosessista erillisenä ja siihen liittymättömänä. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(394) Komissio korosti myös, että kyselylomakkeen E-3–3 b jaksossa selitetään selvästi, että sekä komissiolle että Kiinan viranomaisille olisi pitänyt toimittaa täydellinen luettelo, josta käyvät ilmi tutkimusajanjakson aikaisten tavaroiden ja raaka-aineiden toimittajien nimet ja yhteystiedot. Kyselylomakkeessa täsmennettiin myös, että jos tavarantoimittaja ei ole etuyhteydessä oleva yritys, on ilmoitettava kyseisen materiaalin alkuperäinen riippumaton toimittaja. Komissio huomautti edellä mainittujen ohjeiden lisäksi, että yritys oli jo sisällyttänyt Kiinan viranomaisille lähetettyyn tavarantoimittajien luetteloon joitakin akkujen tuotannossa käytettävien raaka-aineiden etuyhteydessä olevien toimittajien nimiä. Komissio myönsi, että BYD-ryhmä oli toimittanut Kiinan viranomaisille luettelon tavarantoimittajista, mutta luettelo oli puutteellinen, koska siihen ei sisältynyt yhtään etuyhteydetöntä tavarantoimittajaa, kuten kyselylomakkeen E-3–3 b jaksossa täsmennetään, eikä komission yksilöimiä etuyhteydessä olevia tavarantoimittajia. Tällaisten tietojen puuttuminen vaikeutti tutkimusta, koska Kiinan viranomaisilla ei ollut mahdollisuutta ottaa yhteyttä kyseisiin tuotantoketjun alkupään tavarantoimittajiin ja pyytää niitä vastaamaan kyselylomakkeeseen. Näin ollen komissio hylkäsi tämän väitteen.

(395) BYD-ryhmä väitti, ettei se toimittanut pankkivaltuutusta koskevaa liitettä IV, koska ryhmä katsoi, että komissio pystyi hankkimaan pyydetyt tiedot tarkastelemalla asianomaisten yritysten toimittamia tietoja ja erityisesti Kiinan keskuspankin luottotietokeskuksen kautta.

(396) Kuten komission 24 päivänä huhtikuuta 2024 päivätyssä kirjeessä todettiin, pankkivaltuutuslomakkeita pidettiin ratkaisevan tärkeinä Kiinan viranomaisten tukijärjestelmiä koskevien tietojen keräämisen kannalta. Pankkivaltuutuslomakkeita tarvittiin yritysten luottamuksellisten tietojen saamiseksi eri pankeilta, jotka myönsivät lainoja BYD-ryhmälle, ja näitä tietoja pyydettiin Kiinan viranomaisilta. Ilman näitä lomakkeita pankit eivät pystyneet toimittamaan näitä tietoja komissiolle Kiinan viranomaisten kautta, mikä vaikeutti tutkimusta. Näin ollen BYD-ryhmän väite oli hylättävä.

(397) BYD-ryhmä kiisti sen, että yhden siihen etuyhteydessä olevan raaka-ainetoimittajan olisi pitänyt vastata kyselylomakkeeseen. Ryhmä väitti, että komissio käytti väärää nimittäjää laskiessaan prosenttiosuutta hankinta-arvosta ja että yritys tosiasiallisesti toimitti alle prosentin kyselylomakkeeseen vastanneiden tuottajayritysten kaikista hankinnoista. BYD-ryhmä viittasi myös siihen, että komissio myönsi vapautuksen sellaisten tuotantopanosten toimittajille, joiden osuus akkusähköajoneuvojen tuottajien hankinnoista oli alle 1 prosentti. Lisäksi ryhmä kyseenalaisti kyselyvastauksen hyödyllisyyden, koska kyseinen tavarantoimittaja toimitti ainoastaan akkujen tuotannossa välillisesti käytettyä raaka-ainetta.

(398) Komissio totesi, että yritys oli itse laskenut komission 28 artiklan mukaisen kirjeen liitteessä ilmoittaman hankinta-arvon prosenttiosuuden ja keskustellut siitä asiaa tutkivan ryhmän kanssa yrityksen toimitiloissa tehdyn tarkastuksen aikana. Nämä tiedot sisältyivät myös yritykselle lähetettyyn tarkastuskäyntiraporttiin. Komissio myönsi, että niille tuotantopanosten toimittajille, joiden osuus on alle prosentti BYD-ryhmän akkusähköajoneuvojen tuottajien hankintojen arvosta, oli myönnetty vapautus. Päätös tehtiin kuitenkin niiden tietojen perusteella, jotka ryhmä oli toimittanut vapautusta koskevien pyyntöjensä tueksi. Komissio totesi, että vireillepanovaiheessa ei toimitettu tietoja etuyhteydessä olevista raaka-aineiden toimittajista ja että komissiolla ei näin ollen ollut tarvittavia taustatietoja, jotta se olisi voinut arvioida, oliko etuyhteydessä olevien raaka-aineiden toimittajien toimitettava vastaus. Kyselylomakkeen E-3–3 jaksossa annetuista selkeistä ohjeista huolimatta BYD-ryhmä rajoitti vireillepanovaiheessa yrityksen rakennetta koskevat tiedot ainoastaan E-3–3 jakson ensimmäisessä osassa lueteltuihin osiin ja komponentteihin. Lopuksi komissio korosti, että koska etuyhteydessä olevilta raaka-aineiden toimittajilta ei saatu vastausta kyselylomakkeeseen, komission yksiköt eivät kyenneet arvioimaan, saivatko tuotantoketjun alkupään toimittajat etua tuista.

(399) BYD-ryhmä kiisti sen, että toisen tuotantoketjun alkupään toimittajan olisi pitänyt vastata kyselylomakkeeseen sillä perusteella, että BYD:n omistusosuus oli alle 5 prosenttia osan ajasta tutkimusajanjaksolla, minkä vuoksi tavarantoimittajaa ei voitu pitää etuyhteydessä olevana osapuolena, ja totesi, että pieni omistusosuus merkitsi myös sitä, että pyydetyt tiedot eivät olleet BYD-ryhmän hallussa tai määräysvallassa, minkä vuoksi BYD-ryhmä ei voinut toimittaa niitä.

(400) Komissio muistutti, että osan ajasta tutkimusajanjaksolla BYD-ryhmä omisti edelleen yli 5 prosenttia kyseisestä tuotantoketjun alkupään toimittajasta ja että tätä yhteyttä ei paljastettu tutkimuksen alussa vaan vasta puutteista ilmoittamista koskevan prosessin aikana. Kun vielä otetaan huomioon näiden kahden yrityksen nykyinen liikesuhde, molemmat osapuolet vaikuttivat selvästi olevan etuyhteydessä toisiinsa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 127 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Näin ollen väite hylättiin. Komissio totesi uudelleen, että kun otetaan huomioon BYD-ryhmän tuotantoprosessissa toimitetun raaka-aineen merkitys, BYD:n tuotantoketjun alkupään toimittajalta suorittamien hankintojen määrä ja arvo ja varsinkin se, että kyseinen raaka-aine oli sisällytetty myös kyselylomakkeen E-3–3 jaksoon, jossa nimenomaisesti edellytetään kyselyvastausta etuyhteydessä olevilta raaka-aineiden toimittajilta, komissio katsoi, että BYD-ryhmä toimi vain osittain yhteistyössä jättämällä tutkimuksen alussa toimittamatta merkitykselliset tiedot ryhmän rakenteesta ja tavarantoimittajista. Tämän vahvistaa myös se, että luettelo tavarantoimittajilta suoritetuista hankinnoista toimitettiin vasta johdanto-osan 388 kappaleessa tarkoitetun, 28 artiklan mukaisen ensimmäisen kirjeen jälkeen. Perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos asianomainen osapuoli ”ei toimita tarvittavia tietoja [...] alustavat tai lopulliset päätelmät, jotka voivat olla myönteisiä tai kielteisiä, voidaan tehdä käytettävissä olevien tietojen perusteella”. Koska komission yksiköt eivät saaneet kyselylomakkeeseen vastausta etuyhteydessä olevilta raaka-ainetoimittajilta, ne eivät kyenneet arvioimaan, saivatko tuotantoketjun alkupään toimittajat etua tuista ja voitiinko akkujen tuotannossa käytetyn yhden tärkeimmän tuotantopanoksen ostohintaa pitää markkinaehtoisena.

3.3.5. *Kiinan viranomaisten huomautukset 28 artiklan suunnitellusta soveltamisesta otokseen valittuihin vientiä harjoittaviin tuottajiin*

(401) Kiinan viranomaiset esittivät 30 päivänä huhtikuuta 2024 huomautuksia, joissa vastustettiin komission aikomusta soveltaa perusasetuksen 28 artiklaa ja tehdä päätelmät käytettävissä olevien tietojen perusteella kolmea otokseen valittua vientiä harjoittavaa tuottajaa koskevien tiettyjen näkökohtien osalta.

(402) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio ei oikaissut laitonta lähestymistapaansa useissa aineellisissa ja menettelykysymyksissä tässä tapauksessa ja lisäksi jätti huomiotta asiaan liittyvien tuotannonalojen monimutkaisuuden, niiden yritysten suuren määrän, jotka muodostivat osan otokseen valituista vientiä harjoittavista tuottajista ja vastasivat kyselylomakkeeseen, väitettyjen ohjelmien monimutkaisuuden sekä erittäin tiukat määräajat, jotka komissio asetti yrityksiltä pyydettävien perusteettoman kattavien tietojen toimittamiselle. Kiinan viranomaiset väittivät, että tehdessään näin komissio rikkoi Maailman kauppajärjestön WTO:n ja EU:n perusasetuksen sääntöjä useassa kohdin.

(403) SAIC-ryhmän esittämiä väitteitä (ks. johdanto-osan 323–328 kappale) myötäillen Kiinan viranomaiset väittivät, että komissiolla ei ollut riittävää oikeusperustaa perusasetuksen 28 artiklan soveltamiseksi ja että sen soveltaminen on ristiriidassa asiaa koskevien WTO:n sääntöjen kanssa. Kiinan viranomaiset viittasivat tietopyyntöihin, joita ei pidetty ”tarpeellisina” väitettyjen tukien yksilöimiseksi ja erityisesti edun laskemiseksi. Näitä väitteitä käsiteltiin jo johdanto-osan 323–328 kappaleessa, ja ne hylättiin.

(404) Kiinan viranomaiset väittivät, että komissio lisäsi kohtuuttomasti kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien rasitetta tutkimuksessa a) lisäämällä niiden etuyhteydessä olevien yritysten määrää, joiden oli toimitettava kyselyvastaus, b) lisäämällä tutkittujen väitettyjen tukien ja pyydettyjen tietojen määrää ja muuttamalla tai täydentämällä jatkuvasti tietovaatimuksia sekä c) asettamalla erittäin lyhyet määräajat ja pyytämällä kohtuuttoman määrän tietoja. Kiinan viranomaiset myönsivät, että useissa tapauksissa otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat eivät pystyneet toimittamaan pyydettyjä tietoja, mutta tämä johtui siitä, että komissio asetti niille kohtuuttoman rasitteen. Lopuksi Kiinan viranomaiset totesivat, että komission päätelmä, jonka mukaan otokseen valitut yritykset eivät toimineet yhteistyössä tutkimuksessa, on selvästi vastoin oikeudenmukaisen ja objektiivisen tutkimuksen periaatetta, joka sisältyy WTO:n sääntöihin ja EU:n tukien vastaiseen perusasetukseen.

(405) Komissio totesi, että otokseen valitut kolme vientiä harjoittavaa tuottajaa toimivat yhteistyössä eriasteisesti, mutta se huomautti, että Kiinan viranomaiset eivät ottaneet huomioon useita tekijöitä, kuten seuraavia:

— Useat määräajan pidennyspyynnöt, joihin komissio on myöntynyt yhteistyössä toimineille osapuolille väitetysti aiheutuvan rasitteen keventämiseksi.

— Luottamuksellisuutta ja liikesalaisuutta koskeva väite, joka väitetysti esti otokseen valittuja kolmea vientiä harjoittavaa tuottajaa toimittamasta täydellisiä tietoja. Kaikki ryhmät kieltäytyivät alun perin toimittamasta tuotantokustannuksia koskevia tietoja, joten komissio ei saanut tuotantopanoksia koskevia olennaisia tietoja, joiden avulla olisi voitu ymmärtää paremmin kustannusrakennetta ja yksilöidä akkusähköajoneuvojen tärkeimmät tuotantopanokset.

— Useiden etuyhteydessä olevien tavarantoimittajien yhteistyöhaluttomuus (kuten 3.3.2.2 jaksossa tuodaan esiin).

— Epätäydellisten taustatietojen esittäminen ilman perusteluja (kuten 3.3.2.3 jaksossa tuodaan esiin).

(406) Komission oli lähetettävä otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavalle tuottajalle useita puutteista ilmoittavia kirjeitä, joissa niitä pyydettiin toimittamaan alun perin pyydetyt tiedot. Lisäksi se pyrki ottamaan niiden määräajan pidentämistä koskevat pyynnöt huomioon mahdollisimman hyvin ja suostui ottamaan huomioon paikalla tehtyjen tarkastuskäyntien jälkeen toimitetut tiedot, jotta otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat voivat täydentää toimitettavia tietoja. Komissio totesi kuitenkin, että useissa tapauksissa yhteen otokseen valittuun vientiä harjoittavaan tuottajaan kuuluvat yksiköt epäsivät tarkoituksellisesti komission tutkimusryhmän pääsyn tietoihin. Näin ollen väite, jonka mukaan otokseen valittuihin vientiä harjoittaviin tuottajiin kohdistui kohtuuton rasite, joka esti niitä toimimasta yhteistyössä, hylättiin.

3.4. Tuet ja tukiohjelmat, joista komissio tekee päätelmät tässä tutkimuksessa

(407) Näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa, vireillepanoilmoituksessa ja komission kyselylomakkeeseen toimitetuissa vastauksissa annettujen tietojen perusteella tutkittiin seuraavia Kiinan viranomaisten myöntämiä tukia:

— Poliittisin perustein toimivien valtion pankkien ja valtion omistamien liikepankkien etuuskohteluun perustuvan rahoituksen ja kohdennettujen luottojen tarjoaminen (esim. poliittisin perustein myönnetyt lainat, luottolimiitit, pankkivekselit, vientirahoitus)

— Avustusohjelmat

— Suorat käteisavustukset akkusähköajoneuvojen tuottajille ja muut niihin liittyvät tukiohjelmat, jotka toteutetaan luottotoimenpiteinä, joista akkusähköajoneuvojen tuottajat saavat etua;

— Teknologia-, innovointi- ja t&k-avustukset

— Valtion rahoittamat tai viranomaisten muulla tavoin kannustamat pääomasijoitukset

— Valtion tarjoamat tavarat ja palvelut riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

— Valtion tarjoamat maankäyttöoikeudet riittämättömänä pidettävää korvausta vastaan

— Valtion tarjoamat akut ja niiden raaka-aineet (erityisesti litiumrautafosfaatti) riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

— Verovapaus- ja verohelpotusohjelmien kautta menetetyt tulot

— Yritystuloveron vähennyksiin liittyvät etuudet uuden ja huipputeknologian alan yrityksille

— Etuuskohteluun perustuvat t-&k-menoja koskevat ennakkoverovähennykset

— Tuotujen koneiden ja laitteiden sekä teknologian käyttöön liittyvät alv-vapautukset ja tuontitullien hyvitykset sekä kotimaassa tuotettujen hyödykkeiden alv-palautukset

— Kiinteistö- ja maankäyttöveroista vapauttaminen

— Kulutusverosta ja rekisterikilpimaksuista vapauttaminen ja muut käteistuet akkusähköajoneuvojen tuottajille

— Huipputeknologiayritysten huipputeknologian tuottamiseen ja kehittämiseen käyttämiin laitteisiin sovellettavat nopeutetut poistot

— Osinkojen vapautus vaatimukset täyttävien kotimaisten yritysten välillä

— Ulkomaisrahoitteisten kiinalaisten yritysten ei-kiinalaisille emoyhtiöille maksamiin osinkoihin sovellettava lähdeverovähennys

— Vientiverohelpotukset

3.5. Etuuskohteluun perustuva rahoitus

3.5.1. *Etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta tarjoavat rahoituslaitokset*

(408) Otokseen valittujen kolmen vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän toimittamien tietojen mukaan ainakin 37 Kiinassa sijaitsevaa rahoituslaitosta oli antanut niille rahoitusta Kiinan pankkilain mukaisesti. Kuten johdanto-osan 256 kappaleessa mainitaan, Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet kyselylomakkeita rahoituslaitoksille eivätkä toimittaneet tietoja otokseen valituille yrityksille lainoja myöntäneiden rahoituslaitosten omistuksesta. Vain yksi valtion omistama pankki palautti kyselylomakkeen, vaikka Kiinan viranomaisille esitetty pyyntö koski kaikkia rahoituslaitoksia, jotka olivat myöntäneen lainoja otokseen valituille yrityksille. Tämän perusteella komissio ei pystynyt määrittämään, olivatko ne valtion omistamia vai yksityisomistuksessa

3.5.1.1. Julkisina eliminä toimivat valtion omistamat rahoituslaitokset

Oikeudellinen vaatimus

(409) Komissio selvitti, toimivatko valtion omistamat pankit julkisina eliminä perusasetuksen 3 artiklassa ja 2 artiklan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla. Asiaa koskevan WTO:n oikeuskäytännön ([108]) mukaan julkinen elin on yksikkö, jolla ”on, joka harjoittaa tai jolle on annettu viranomaisten toimivaltaa”. Julkista elintä koskeva selvitys on suoritettava tapauskohtaisesti ottaen asianmukaisesti huomioon ”asianomaisen yksikön keskeiset ominaisuudet ja tehtävät”, kyseisen yksikön ”suhteet viranomaisiin” ja ”tutkittavan yksikön toimintamaassa vallitsevat oikeudelliset ja taloudelliset olosuhteet”. Kunkin tapauksen erityispiirteistä riippuen merkityksellistä näyttöä voi olla esimerkiksi: i) näyttö siitä, että ”yksikkö tosiasiassa suorittaa viranomaistehtäviä”, erityisesti silloin, kun tällainen näyttö ”on osoitus jatkuvasta ja järjestelmällisestä käytännöstä”; ii) näyttö ”tutkitun yksikön toimialaan liittyvien virallisten politiikkojen laajuudesta ja sisällöstä”; ja iii) näyttö siitä, että viranomaisilla on ”merkittävä määräysvalta yksikössä ja sen toiminnassa”. Tutkivan viranomaisen on julkista elintä koskevaa selvitystä suorittaessaan ”arvioitava ja otettava asianmukaisesti huomioon kaikki yksikön olennaiset ominaispiirteet” ja tutkittava kaiken tyyppinen näyttö, jolla voi olla merkitystä kyseisen arvioinnin kannalta; näin tehdessään sen olisi vältettävä ”keskittymästä yksinomaan tai perusteettomasti yhteen ainoaan ominaisuuteen ottamatta asianmukaisesti huomioon muita mahdollisesti merkityksellisiä ominaisuuksia”.

(410) WTO:n oikeuskäytännössä täsmennettiin erityisesti seuraavaa ([109]): ”Merkityksellistä on se, onko yksikölle annettu valtuudet suorittaa viranomaistehtäviä eikä niinkään se, miten se on tehty. On monia eri tapoja, millä viranomaiset voivat antaa yksikölle toimivaltaa. Näin ollen erityyppinen näyttö saattaa olla merkityksellistä sen osoittamiseksi, että toimivaltaa on annettu tietylle yksikölle. Näyttö, jonka mukaan yksikkö suorittaa viranomaistehtäviä, voi toimia näyttönä siitä, että sillä on tai sille on annettu viranomaisten toimivaltaa, etenkin jos näytön mukaan kyseessä on jatkuva ja järjestelmällinen käytäntö. Tästä seuraa, että näyttö siitä, että viranomaiset harjoittavat merkityksellistä määräysvaltaa yksikössä ja sen toiminnassa, voi tietyissä olosuhteissa toimia näyttönä siitä, että kyseisellä yksiköllä on ja se harjoittaa viranomaisten toimivaltaa ja suorittaa viranomaistehtäviä. On kuitenkin korostettava, että jos toimivaltaa ei nimenomaisesti siirretä säädöksellä, pelkkä muodollisten yhteyksien esiintyminen yksikön ja valtion välillä suppeasti tulkittuna ei todennäköisesti riitä vahvistamaan tarvittavalla tavalla, että kyseessä on viranomaisten toimivalta. Näin esimerkiksi pelkästään se, että valtio omistaa enemmistön yksikön osakkeista ei osoita, että valtio harjoittaisi merkityksellistä määräysvaltaa kyseisen yksikön toimintaan nähden eikä etenkään sitä, että valtio olisi myöntänyt sille viranomaisten toimivaltaa. Jos tämä näyttö kuitenkin joissakin tapauksissa osoittaa, että valtion määräysvallasta on monia virallisia aihetodisteita, ja on myös näyttöä siitä, että harjoitettu määräysvalta on merkityksellistä, tällaisen näytön perusteella voidaan mahdollisesti päätellä, että kyseinen yksikkö harjoittaa viranomaisten toimivaltaa.”

(411) Jotta yksikkö voitaisiin yksittäisessä tapauksessa asianmukaisesti määritellä julkiseksi elimeksi, voi olla merkityksellistä ottaa huomioon, ”ovatko [yksikön] tehtävät tai käyttäytyminen sellaisia, jotka tavallisesti luokitellaan asianomaisen jäsenvaltion oikeusjärjestyksessä viranomaistehtäviksi” ([110]), sekä WTO:n jäsenvaltioissa toimivien yksikköjen luokittelu ja tehtävät yleisellä tasolla. Näin ollen se, ovatko tehtävät tai käyttäytyminen sellaisia, jotka tavallisesti luokitellaan asianomaisen jäsenvaltion oikeusjärjestyksessä viranomaistehtäviksi, voi olla merkityksellinen seikka määritettäessä, onko tietty yksikkö julkinen elin vai ei.

(412) On monia eri tapoja, millä viranomaiset voivat antaa yksikölle toimivaltaa. Näin ollen erityyppinen näyttö saattaa olla merkityksellistä sen osoittamiseksi, että toimivaltaa on annettu tietylle yksikölle. Näyttö, jonka mukaan yksikkö suorittaa viranomaistehtäviä, voi toimia näyttönä siitä, että sillä on tai sille on annettu viranomaisten toimivaltaa, etenkin jos näytön mukaan kyseessä on jatkuva ja järjestelmällinen käytäntö.

([108]) WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), valituselimen raportti, 11.3.2011, DS 379, kohta 318. Ks. myös WT/DS436/AB/R (US — Carbon Steel (India)), valituselimen raportti, 8. joulukuuta 2014, 4.9–4.10 ja 4.17–4.20 kohta, ja WT/DS437/AB/R (US – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China) valituselimen raportti, 18. joulukuuta 2014, 4.92 kohta.

([109]) WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), valituselimen raportti, 11.3.2011, DS 379, kohta 318. Ks. myös WT/DS436/AB/R (US – Carbon Steel (India)), valituselimen raportti, 8.12.2014, 4.9–4.10 ja 4.17–4.20 kohta, ja WT/DS437/AB/R (United States – Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), valituselimen raportti, 18.12.2014, 4.92 kohta.

([110]) WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), valituselimen raportti, 11.3.2011, DS 379, kohta 297.

(413) Näyttö siitä, että viranomaiset harjoittavat merkittävää määräysvaltaa yksikössä ja sen toiminnassa voi tietyissä olosuhteissa toimia näyttönä siitä, että kyseisellä yksiköllä on ja se harjoittaa viranomaisten toimivaltaa ja suorittaa viranomaistehtäviä. Vaikka se ei olekaan ratkaiseva kriteeri, valtion omistusta yksikössä voidaankin käyttää näyttönä yhdessä muiden seikkojen kanssa. Pelkät viralliset yhteydet yksikön ja viranomaisten välillä eivät kuitenkaan todennäköisesti riitä osoittamaan viranomaistoimivallan olemassaoloa. Näin esimerkiksi pelkästään se, että valtio omistaa enemmistön yksikön osakkeista ei itsessään osoita, että valtio harjoittaisi merkityksellistä määräysvaltaa kyseisen yksikön toimintaan nähden eikä etenkään sitä, että valtio olisi myöntänyt sille viranomaisten toimivaltaa. Jos tämä näyttö kuitenkin joissakin tapauksissa osoittaa, että valtion määräysvallasta on monia virallisia aihetodisteita, ja on myös näyttöä siitä, että harjoitettu määräysvalta on merkityksellistä, tällaisen näytön perusteella voidaan mahdollisesti päätellä, että kyseinen yksikkö harjoittaa viranomaisten toimivaltaa.

(414) Julkista elintä koskevan selvityksen keskeinen painopiste ei ole se, onko menettely, jonka väitetään antavan taloudellista tukea, loogisesti yhteydessä yksilöityyn ”viranomaistehtävään”. Tältä osin WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan mukainen julkisen elimen oikeudellinen määritelmä ei edellytä tietynasteisen tai luonteeltaan erityisen yhteyden vahvistamista tietyn viranomaistehtävän ja kyseessä olevan taloudellisen tuen välillä. Asian kannalta merkityksellinen selvitys koskee pikemminkin kyseistä toimintaa harjoittavaa yksikköä, sen keskeisiä ominaispiirteitä ja sen suhdetta viranomaisiin. Tämä yksikön painottaminen taloudelliseen tukeen väitetysti oikeuttavan toiminnan sijasta on yhdenmukaista sen kanssa, että ”viranomaisten” (kapeassa merkityksessä) ja ”julkisen elimen” ”olennaisissa piirteissä on jonkin verran yhteisiä tai päällekkäisiä tekijöitä” – toisin sanoen molemmat ovat luonteeltaan ”valtiollisia”.

(415) Yksikön toiminnan tai käytännön luonne voi ehdottomasti olla merkityksellistä näyttöä julkista elintä koskevassa selvityksessä. Yksikön toiminta – erityisesti kun kyseessä on ”jatkuva ja järjestelmällinen käytäntö” – onkin yksi näytön tyypeistä, joka voi kunkin tutkimuksen olosuhteista riippuen antaa selkoa yksikön keskeisistä ominaispiirteistä ja sen suhteesta viranomaisiin (kapeassa merkityksessä). Tällaisen näytön arvioinnin tarkoituksena on kuitenkin vastata keskeiseen kysymykseen siitä, onko yksiköllä itsellään ne keskeiset ominaispiirteet ja tehtävät, joiden perusteella se voitaisiin luokitella julkiseksi elimeksi. Kun esimerkiksi DS379-raportissa arvioitiin, ovatko Kiinan valtion omistamat liikepankit julkisia elimiä, arvioinnissa käytettiin tietoja, jotka osoittivat, että i) ”Kiinan valtion omistamien liikepankkien päätoimipaikkojen pääjohtajat ovat viranomaisten nimittämiä, ja [Kiinan kommunistisella puolueella] on edelleen huomattava vaikutusvalta heidän valinnassaan”; ja ii) Kiinan valtion omistamilta liikepankeilta ”puuttuu edelleen riittävä riskinhallinta- ja analytiikkaosaaminen”. Näyttö ei sinänsä rajoittunut Kiinan valtion omistamien liikepankkien lainanantotoimintaan, vaan siinä viitattiin pikemminkin niiden organisatorisiin ominaisuuksiin, päätöksentekovaltuuksien ketjuihin ja yleiseen suhteeseen Kiinan viranomaisiin. Näin ollen WTO:n valituselin huomautti asiassa DS379, että vaikka Yhdysvaltain kauppaministeriö otti huomioon valtion omistamien liikepankkien toimintaa koskevan näytön [lainojen myöntäminen], se teki niin tutkiessaan näiden yksiköiden keskeisiä ominaisuuksia ja niiden suhdetta Kiinan viranomaisiin. Nämä valtion omistamat liikepankit suorittivat viranomaistehtäviä Kiinan valtion puolesta.

(416) Lisäksi valituselin on pitänyt merkittävänä, että kyseiset viranomaiset eivät toimineet yhteistyössä tutkimuksen aikana. Valituselin vahvistikin asiassa DS379 Yhdysvaltain kauppaministeriön päätelmän, jonka mukaan Kiinan valtion omistamat liikepankit olivat pinnoitettua hiokkeetonta paperia koskevassa tutkimuksessa ”julkisia elimiä” seuraavien seikkojen perusteella: i) Kiinan pankkisektorin lähes täydellinen valtio-omisteisuus; ii) liikepankkilain 34 §, joka edellyttää pankkeja ”harjoittamaan luotonantotoimintaansa kansallisen talouden ja sosiaalisen kehityksen tarpeiden ja valtion teollisuuspolitiikan mukaisesti”; iii) asiakirjanäyttö siitä, että Kiinan valtion omistamilla liikepankeilla ei edelleenkään ole riittävää riskinhallinta- ja analytiikkaosaamista; ja iv) se, että ”tämän tutkimuksen aikana [Yhdysvaltain kauppaministeriö] ei saanut tarvittavaa näyttöä, jonka avulla se olisi voinut kattavasti dokumentoida prosessin, jonka mukaisesti paperiteollisuuden lainoja haettiin, myönnettiin ja arvioitiin”. ([111])

([111]) WT/DS379/AB/R (US – Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), valituselimen raportti, 11.3.2011, DS 379, kohta 349.

(417) Määrittääkseen, onko valtion omistamilla pankeilla tai harjoittavatko ne viranomaisten toimivaltaa tai onko niille annettu tällaista toimivaltaa, komissio otti asianmukaisesti huomioon pankkien keskeiset ominaisuudet ja tehtävät, niiden suhteen valtioon sekä sen maan oikeudellisen ja taloudellisen ympäristön, jossa tutkimuksen kohteena oleva yksikkö toimii. Komissio hankki tietoja valtion omistuksesta ja virallisia aihetodisteita valtion valvonnasta valtion omistamissa pankeissa. Se myös tutki, onko harjoitettu määräysvalta ollut merkityksellistä, kun otetaan huomioon voimassa oleva sääntelykehys. Komission oli osittain tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin, koska Kiinan viranomaiset ja valtion omistamat pankit muun muassa kieltäytyivät toimittamasta näyttöä päätöksentekoprosessista, joka oli johtanut etuuskohteluun perustuvaan luotonantoon (ks. johdanto-osan 255–265 kappale).

(418) Analyysin tekemiseksi komissio tutki ensin siltä valtion omistamalta pankilta saadut tiedot, joka oli täyttänyt kyselylomakkeen.

3.5.1.2. Osittain yhteistyössä toimineet valtion omistamat rahoituslaitokset

(419) Vain yksi valtion omistama pankki eli EXIM-pankki vastasi kyselyyn. Aiemmissa tukia koskevissa tutkimuksissa ([112]) komissio päätteli jo, että EXIM-pankki on julkinen elin. Komissio päätteli, että luonnehdinta vaikuttaa olevan edelleen voimassa, kuten jäljempänä esitetty analyysi osoittaa.

3.5.1.3. Valtion omistamien pankkien keskeiset ominaisuudet ja tehtävät

(420) Kiinan pankkisektoria hallitsevat valtion omistamat pankit, joita niiden erityisten ensisijaisten tehtävien perusteella kutsutaan myös valtion omistamiksi liikepankeiksi ja poliittisin perustein toimiviksi pankeiksi (ks. johdanto-osan 407 kappale).

(421) Koska valtiolla on määräysvalta valtion omistamissa pankeissa useiden kanavien kautta – osakkeenomistuksen ohella (ks. 3.5.1.4 jakso) se varmistaa myös puoluerakenteiden läsnäolon ja vaikutusvallan rahoituslaitoksissa ja valtuuttaa pankkien tietynlaisen kaupallisen toiminnan sääntelytoimenpiteillä (ks. 3.5.1.5 jakso) – se voi käyttää rahoitussektorin varoja poliittisten tavoitteidensa saavuttamiseksi (ks. myös johdanto-osan 203–205 kappale), mukaan lukien yleistavoite ”edistää sosialistisen markkinatalouden kehittämistä”, kuten pankkilain 1 §:ssä säädetään (ks. 3.5.1.5 jakso, jossa analysoidaan yksityiskohtaisemmin pankkilakia).

(422) Näin ollen pankkilaitosten ydintoiminnot, erityisesti niiden lainanantopolitiikka, on muotoiltu siten, että ne palvelevat poliittisia tarkoituksia, ja pankkien taloudellinen suorituskyky on alisteinen Kiinan viranomaisten teollisuuspolitiikan vaatimuksiin nähden. Sovellettavalla oikeudellisella kehyksellä ja institutionaalisella rakenteella varmistetaan, että aina kun Kiinan viranomaiset määrittävät taloudellisia painopisteitä, esimerkiksi akkusähköajoneuvojen kehittäminen, tarvittavat varat kanavoidaan ensisijaisesti vastaaviin hankkeisiin rahoitussektorin kautta. Näin ollen valtion omistamat pankit suorittavat tosiasiallisesti viranomaistehtäviä, koska niiden johtohenkilöstön on oltava Kiinan kommunistiseen puolueeseen sidoksissa ja näin ollen ensisijaisesti uskollisia puolueelle ja niiden ydinliiketoiminta on toteutettava ottaen asianmukaisesti huomioon viranomaisten asettamat poliittiset tavoitteet.

3.5.1.4. Kiinan viranomaisten omistajuus, viralliset aihetodisteet ja määräysvalta

(423) Mitä tulee poliittisin perustein toimiviin pankkeihin, komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin, koska EXIM-pankin pääosakasta koskevaan kysymykseen ei saatu asianmukaista vastausta (ks. johdanto-osan 261 kappale). Vaikutti siltä, että Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. on Kiinan valtion valuuttahallinnon kokonaan omistama tytäryhtiö, ja valuuttahallinto puolestaan on Kiinan keskuspankin kautta 100-prosenttisesti valtion omistuksessa. Tämän ja kyselyvastauksista saatujen tietojen perusteella komissio vahvisti, että Kiinan valtion hallussa oli joko suoraan tai välillisesti 100 prosenttia tämän rahoituslaitoksen osakkeista.

(424) Yhteistyössä toimineeseen valtion omistamaan pankkiin kohdistuvaa valtion määräysvaltaa koskevien aihetodisteiden perustella komissio totesi sen olevan ”keskeinen valtion omistama rahoituslaitos”. Valtion omistamien keskeisten rahoituslaitosten hallintoneuvostojen väliaikaisia sääntöjä koskevassa ilmoituksessa ([113]) todetaan, että ”näissä säädöksissä mainituilla valtion omistamilla keskeisillä rahoituslaitoksilla tarkoitetaan muun muassa valtion omistamia poliittisin perustein toimivia pankkeja, liikepankkeja, omaisuudenhoitoyhtiöitä, arvopaperiyhtiöitä ja vakuutusyhtiöitä, jäljempänä ’valtion omistamat rahoituslaitokset’, joihin valtioneuvosto asettaa hallintoneuvoston”.

([112]) Ks. alaviite 12.

([113]) Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston asetus (nro 283).

(425) Valtion omistamien keskeisten rahoituslaitosten hallintoneuvosto nimitetään valtion omistamien keskeisten rahoituslaitosten hallintoneuvostojen väliaikaisten sääntöjen mukaisesti. Näiden väliaikaisten sääntöjen 3 ja 5 §:n perusteella komissio vahvisti, että valtioneuvosto asettaa hallintoneuvoston jäsenet, jotka ovat vastuuvelvollisia valtioneuvostolle, mikä osoittaa valtion määräysvallan yhteistyössä toimineiden valtion omistamien pankkien liiketoiminnassa.

(426) Näiden yleisesti sovellettavien aihetodisteiden lisäksi komissio totesi EXIM-pankin osalta seuraavaa: EXIM-pankki muodostettiin ja se toimii valtionneuvoston laatiman Export-Import Bank of China -pankin perustamista koskevan ilmoituksen ja EXIM-pankin yhtiöjärjestyksen mukaisesti. EXIM-pankin yhtiöjärjestyksen mukaan valtio nimittää suoraan sen johdon. Valtioneuvosto nimittää hallintoneuvoston valtion omistamien keskeisten rahoituslaitosten hallintoneuvostojen väliaikaisten sääntöjen ja muiden lakien ja asetusten mukaisesti, ja se on vastuussa valtioneuvostolle.

(427) Yhtiöjärjestyksessä mainitaan myös, että EXIM-pankin puoluekomitealla on johtava ja poliittisesti keskeinen asema sen varmistamisessa, että EXIM-pankki panee täytäntöön puolueen ja valtion politiikkaa. Puolueen johtoasema on sisällytetty yrityksen ohjaus- ja hallintojärjestelmän kaikkiin osatekijöihin.

(428) Yhtiöjärjestyksessä todetaan vielä, että EXIM-pankki on sitoutunut tukemaan ulkomaankaupan ja taloudellisen yhteistyön, rajat ylittävien investointien, Uusi silkkitie -aloitteen (”One Belt, One Road”) sekä kansainvälisen kapasiteetti- ja laitevalmistusyhteistyön kehittämistä. Sen liiketoiminta-alueeseen kuuluvat lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin lainat, jotka on hyväksytty valtion ulkomaankauppa- ja ulkomaille suuntautumista koskevassa politiikassa ja ovat sen mukaisia, kuten vientiluotot, tuontiluotot, ulkomaiset järjestelyluotot, ulkomaiset investointiluotot, Kiinan valtion ulkomaantuen luotot sekä vientiostajan luotot.

(429) Lisäksi EXIM-pankin vuoden 2022 vuosikertomuksessa todetaan, että se on pannut tiukasti täytäntöön maan kaikki politiikkatoimet ja jatkotoimet ja että sen tehtäviin kuuluu Kiinan kommunistipuolueen keskuskomitean ja valtioneuvoston päätösten tunnollinen täytäntöönpano. Vuosikertomuksessa todetaan myös, että ”hyväksyttiin useita toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että valmistusteollisuudelle myönnetään keskipitkän ja pitkän aikavälin lainoja kansallisten hankkeiden tukemiseksi”.

(430) Valtion omistamien liikepankkien osalta komissio totesi, että kuuden suurimman pankin osuus Kiinan rahoitussektorin kokonaisvaroista oli yli 40 prosenttia vuoden 2022 loppuun mennessä. ([114]) Näistä kuudesta valtion omistamasta liikepankista ainakin kaksi eli ICBC ja ABC kuuluvat niihin rahoituslaitoksiin, jotka myönsivät lainoja otokseen valituille vientiä harjoittavien tuottajien ryhmille tässä tutkimuksessa (ks. johdanto-osan 468 kappale). Valtio omistaa enemmistöosuuden sekä ICBC:ssä ([115]) että ABC:ssä ([116]). Sen lisäksi, että valtio valvoo kuutta suurinta valtion omistamaa liikepankkia, sillä on merkittäviä osuuksia useissa muissa valtion omistamissa liikepankeissa, joissa sen osallistuminen on useammin välillistä, esimerkiksi valtion omistamien yritysten kautta. Valtion omistamien liikepankkien osuus Kiinan pankkisektorin kokonaisvaroista vuonna 2021 oli noin 20 prosenttia, ja monet näistä pankeista, kuten Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, China Minsheng Bank, kuuluvat niiden rahoituslaitosten joukkoon, jotka myönsivät lainoja otokseen valituille vientiä harjoittavien tuottajien ryhmille tässä tutkimuksessa (ks. täydellinen luettelo johdanto-osan 468 kappaleessa), ja valtion omistusosuus vaihtelee China Minsheng Bankin ([117]) noin 3 prosentista China Everbright Bankin ([118]) yli 80 prosenttiin.

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

([115]) Ks. ICBC, Annual Report 2021; saatavilla osoitteessa file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Ks. ABC, Annual Report 2021; saatavilla osoitteessa https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Ks. China Minsheng Bank, Annual Report 2022; saatavilla osoitteessa 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, s. 94.

([118]) ks. China Everbright Bank, 2021 Semi-Annual Report; saatavilla osoitteessa https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komissio havaitsi myös, että valtion omistamat rahoituslaitokset ovat muuttaneet yhtiöjärjestystään vuonna 2017 kasvattaakseen Kiinan kommunistipuolueen roolia pankkien korkeimmalla päätöksentekotasolla. ([119])

(432) Uuden yhtiöjärjestyksen mukaan

— johtokunnan puheenjohtaja on sama henkilö kuin puoluekomitean sihteeri;

— Kiinan kommunistisen puolueen roolina on varmistaa ja valvoa, että pankki panee täytäntöön puolueen ja valtion politiikkaa ja ohjeita ja toimia johtajana ja portinvartijana henkilöstön (myös ylemmän johdon) nimittämisessä;

— johtokunnan on kuultava puoluekomitean näkemyksiä ennen merkittävien päätösten tekemistä.

(433) Esimerkkejä näistä yhtiöjärjestyksen muutoksista ICBC:n ja ABC:n osalta esitetään johdanto-osan 204 kappaleessa.

3.5.1.5. Kiinan viranomaisten harjoittama merkityksellinen määräysvalta

(434) Komissio hankki tietoja siitä, harjoittivatko Kiinan viranomaiset merkityksellistä määräysvaltaa EXIM-pankissa sen luotonantokäytäntöjen ja riskinarvioinnin suhteen silloin, kun se myönsi lainoja akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Tältä osin on otettu huomioon seuraavat sääntelyasiakirjat:

— Liikepankkeja koskevan Kiinan lain 34 §, jäljempänä ’pankkilaki’;

— Lainoja koskevien yleisten sääntöjen 15 § (täytäntöönpanijana Kiinan keskuspankki);

— Päätös nro 40

— CBIRC:n täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka koskevat kiinalaisrahoitteisten liikepankkien hallinnollisiin lisensseihin liittyviä seikkoja (CBIRC:n määräys nro 1 [2017]) ([120]);

— CBIRC:n täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka koskevat ulkomaisrahoitteisten pankkien hallinnollisiin lisensseihin liittyviä seikkoja (CBIRC:n määräys nro 4 [2015] ([121]));

— Hallintotoimenpiteet, jotka koskevat rahoituslaitosten johtajien ja ylempien toimihenkilöiden pätevyyttä pankkialalla (CBIRC [2013] nro 3 ([122]));

— Kolmivuotinen toimintasuunnitelma pankki- ja vakuutusalan ohjaus- ja hallintojärjestelmän parantamiseksi (2020–2022) (CBIRC, 28. elokuuta 2020) ([123]);

— Ilmoitus kaupallisten pankkien suoriutumisen arviointimenetelmästä (CBIRC, 15.12,2020);

— Ilmoitus pankkien ja vakuutuslaitosten suurten osakkeenomistajien toimintaa koskevista valvontamääräyksistä (CBIRC [2021] nro 43).

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

([120]) Sellaisena kuin se on muutettuna liikepankkien pääoman hallinnointia koskevalla CBIRC:n asetuksella (valtion finanssivalvonnan ja -hallinnon vuoden 2023 asetus nro 4, annettu 26 päivänä lokakuuta 2023, voimassa 1 päivästä tammikuuta 2024).

([121]) Sellaisena kuin se on muutettuna ulkomaisrahoitteisten pankkien hallinnollisia lisenssejä koskevalla CBIRC:n asetuksella (CBIRC:n vuoden 2019 asetus nro 10, annettu 26 päivänä joulukuuta 2019, voimassa antamispäivästä).

([122]) Sellaisena kuin se on muutettuna pankki- ja vakuutuslaitosten riskinhallintatoimenpiteiden toimintaa koskevalla CBIRC:n asetuksella (valtion finanssivalvonnan ja -hallinnon vuoden 2023 asetus nro 5, annettu 27 päivänä joulukuuta 2023, voimassa 1 päivästä heinäkuuta 2024).

([123]) CBIRC:n virallinen toimintapoliittinen asiakirja, 28.8.2020: Kolmivuotinen toimintasuunnitelma pankki- ja vakuutusalan ohjaus- ja hallintojärjestelmän parantamiseksi (2020–2022); http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (sivustolla käyty viimeksi 3. huhtikuuta 2021)

(435) Komissio tarkasteli näitä sääntelyasiakirjoja ja totesi, että kiinalaiset rahoituslaitokset toimivat yleisessä oikeudellisessa ympäristössä, joka ohjaa niitä mukautumaan Kiinan viranomaisten teollisuuspolitiikan tavoitteisiin, erityisesti energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä koskevaan suunnitelmaan (2012–2020), josta tarjotaan poliittisia kannustimia rahoituspalvelutuen ja luotonhallinta- ja laina-arviointijärjestelmien avulla energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseen, kun tehdään taloudellisia päätöksiä, kuten jäljempänä esitetään.

(436) EXIM-pankin julkisen politiikan mukainen toimeksianto vahvistetaan EXIM-pankin perustamista koskevassa ilmoituksessa, jossa todetaan, että ”EXIM-pankin päätehtävänä on panna täytäntöön kansallista teollisuuspolitiikkaa ja ulkomaankauppapolitiikkaa sekä antaa poliittista taloudellista tukea tuotantohyödykkeiden, kuten mekaanisten ja elektroniikkatuotteiden sekä kokonaisten laitekokonaisuuksien, viennin laajentamiseksi” ([124]), sekä sen yhtiöjärjestyksessä, jonka mukaan ”EXIM-pankki on valtion omistama ja rahoittama, suoraan valtioneuvoston johdolla toimiva pankki” ([125]).

(437) Kaikkiin Kiinassa toimiviin rahoituslaitoksiin sovellettavan pankkilain 34 §:n mukaan ”liikepankkien on toteutettava antolainaustoimintaansa kansallisen talouden ja yhteiskunnan kehityksen tarpeiden pohjalta ja valtion teollisuuspolitiikan suuntaviivojen mukaisesti”. Pankkilain 4 §:n mukaan ”liikepankkien on lain nojalla hoidettava liiketoimintaansa niin, ettei siihen puutu mikään yksikkö tai henkilö. Liikepankkien on omaksuttava yksityisoikeudellinen vastuu kaikesta oikeushenkilön omaisuudestaan”, mutta tutkimuksessa kävi ilmi, että pankkilain 4 §:ää sovelletaan, ellei pankkilain 34 §:stä muuta johdu, eli jos valtio vahvistaa julkisen politiikan, pankit panevat sen täytäntöön ja noudattavat valtion ohjeita.

(438) Lisäksi lainoja koskevien yleisten sääntöjen 15 §:n mukaan ”asianomaiset ministeriöt voivat valtion politiikan mukaisesti tukea lainojen korkoja edistääkseen tiettyjen tuotannonalojen kasvua ja talouden kehitystä tietyillä alueilla”.

(439) Myös päätöksessä nro 40 ohjeistetaan kaikkia rahoituslaitoksia antamaan luottotukea erityisesti ”kannustettaville” hankkeille. Kuten 3.1 jaksossa ja tarkemmin 210 ja 211 kappaleessa selitetään, akkusähköajoneuvojen tuotannonalan hankkeet kuuluvat kannustettavien hankkeiden luokkaan. Siten päätös nro 40 vahvistaa aiemmat pankkilakia koskevat havainnot, joiden mukaan pankit harjoittavat viranomaisten toimivaltaa etuuskohteluun perustuvien luottojen muodossa. Komissio havaitsi myös, että NFRA:llä on laaja-alaiset hyväksymisvaltuudet kaikkien Kiinaan sijoittautuneiden (myös yksityisomistuksessa ja ulkomaisessa omistuksessa olevien) rahoituslaitosten hallinnon kaikilla osa-alueilla, esimerkiksi seuraavat ([126]):

— rahoituslaitosten kaikkien johtajien nimityksen hyväksyminen sekä päätoimipaikassa että sivuliikkeissä. NFRA:n hyväksyntää edellytetään kaiken tasoisten johtajien rekrytointia varten kaikkein ylimmistä asemista sivuliikkeiden johtajiin. Tämä koskee myös ulkomaisten sivuliikkeiden johtajia sekä tukitoiminnoista vastaavia johtajia (esim. IT-johtajat); ja

— erittäin pitkä luettelo hallinnollisista seikoista, jotka on hyväksyttävä, muun muassa sivuliikkeiden perustaminen, uusien liiketoiminta-alueiden käynnistäminen tai uusien tuotteiden myyminen, pankin yhtiöjärjestyksen muuttaminen, osakkeista yli 5 %:n myyminen, pääomankorotukset, kotipaikan muuttaminen ja organisaatiomuodon muuttaminen.

(440) Pankkilaki on oikeudellisesti sitova. Viisivuotissuunnitelmien ja päätöksen nro 40 pakottava luonne vahvistetaan 3.5.1.5 jaksossa. NFRA:n sääntelyasiakirjojen pakottava luonne johtuu sen valtuuksista pankkisääntelyviranomaisena. Muiden asiakirjojen pakottava luonne käy ilmi niiden sisältämistä valvonta- ja arviointilausekkeista.

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

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

([126]) CBIRC:n täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka koskevat ulkomaisrahoitteisten pankkien hallinnollisiin lisensseihin liittyviä seikkoja (CBIRC:n määräys nro 1 [2017]), CBIRC:n täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka koskevat ulkomaisrahoitteisten pankkien hallinnollisiin lisensseihin liittyviä seikkoja (CBIRC:n määräys nro 4 [2015]), CBIRC:n hallintotoimenpiteet, jotka koskevat rahoituslaitosten johtajien ja ylempien toimihenkilöiden pätevyyttä pankkialalla (CBIRC [2013] nro 3). Kun CBIRC korvattiin NFRA:lla, täytäntöönpanotoimenpiteitä ei muutettu.

(441) Valtioneuvoston päätöksessä nro 40 ohjeistetaan kaikkia rahoituslaitoksia tarjoamaan luottotukea vain kannustettavaan luokkaan kuuluville investointihankkeille ja luvataan panna täytäntöön muuta kannustettujen tuotannonalojen luokkaan kuuluvia hankkeita koskevaa etuuskohteluun perustuvaa politiikkaa. Tämän perusteella pankkien edellytetään myöntävän luottotukea akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, koska se on kannustettava tuotannonala.

(442) Kiinan kommunistinen puolue valvoo myös yksityisten liikepankkien päätöksiä, ja niiden on oltava kansallisen politiikan mukaisia. Yksi pankkien hallinnointiin ja ohjaukseen liittyvistä valtion kolmesta yleisestä tavoitteesta onkin puolueen johtoaseman lujittaminen pankki- ja vakuutusalalla, myös yritysten operatiivisissa ja johtamiseen liittyvissä kysymyksissä. Tältä osin CBIRC:n kolmivuotisessa toimintasuunnitelmassa vuosille 2020–2022 kehotetaan ”toteuttamaan edelleen henkeä, jota pääsihteeri Xi Jinpingin finanssisektorin yritysten hallinnointia ja ohjausta koskevan uudistuksen edistämistä käsittelevä puhe ilmentää”. Suunnitelman II jaksossa pyritään lisäksi tukemaan puolueen johtoaseman luonnollista yhdentymistä yritysten hallinnointiin ja ohjaukseen seuraavasti: ”puolueen johtoaseman yhdentymisestä yritysten hallinnointiin ja ohjaukseen tehdään järjestelmällisempää ja vakiintuneempaa, ja se perustuu aiempaa enempää menettelyihin [...] Merkittävistä operatiivisista ja johtamiseen liittyvistä kysymyksistä on keskusteltava puoluekomiteassa ennen kuin yrityksen hallitus tai ylempi johto päättää niistä”.

(443) Kiinan viranomaiset ovat myös äskettäin määränneet, että jopa rahoituslaitosten osakkeenomistajien on helpotettava Kiinan viranomaisten määräysvallan käyttöä yrityksen hallinnointi- ja ohjausjärjestelmän avulla seuraavasti: ”Pankki- ja vakuutuslaitosten suurten osakkeenomistajien on tuettava pankki- ja vakuutuslaitoksia sellaisen riippumattoman ja vakaan hallinnointi- ja ohjausjärjestelmän luomisessa, jossa on tehokas keskinäinen valvonta, ja kannustettava ja tuettava pankkeja ja vakuutuslaitoksia sen varmistamiseksi, että puoluejohto integroidaan organisatorisesti yritysten hallinnointi- ja ohjausjärjestelmään.” ([127])

(444) NFRA:n kaupallisten pankkien suoriutumisen arviointiperusteissa on myös otettava nyt huomioon etenkin se, miten rahoituslaitokset ”edistävät kansallisia kehitystavoitteita ja reaalitaloutta”, ja erityisesti se, miten ne ”palvelevat uusia strategisia tuotannonaloja”. ([128])

(445) Sen vuoksi komissio päätteli, että Kiinan viranomaiset ovat luoneet sääntelykehyksen, jota Kiinan viranomaisten nimittämien ja sille vastuussa olevien yhteistyössä toimineen valtion omistaman pankin johtajien ja valvojien on noudatettava. Näin ollen Kiinan viranomaiset hyödynsivät sääntelykehystä ja harjoittivat merkityksellistä määräysvaltaa kyseisessä yhteistyössä toimineessa valtion omistamassa pankissa, kun se myönsi lainoja akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Valtion omistaman pankin keskeiset toiminnot liittyvät erityisiin tehtäviin, jotka Kiinan viranomaiset ovat antaneet tässä sääntelykehyksessä, minkä vuoksi pankista tulee Kiinan viranomaisten väline viranomaistehtävien suorittamiseksi.

(446) Komissio hankki konkreettista näyttöä merkityksellisestä määräysvallasta tutkimalla otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille tosiasiallisesti myönnettyjä lainoja. Kyselyvastauksessaan osittain yhteistyössä toiminut valtion omistama pankki selitti, että se käyttää sisäistä luokitusmallia arvioidessaan lainanottajien luottokelpoisuutta aiempien maksukyvyttömyystietojen perusteella, mukaan lukien laadulliset ja määrälliset indikaattorit, joiden perusteella lainanottajat luokitellaan maksukyvyttömyyden todennäköisyyden mukaan. EXIM-pankki selitti vielä, että politiikassa ei ole eroja lainanottajan toimialan tai sen omistusrakenteen mukaan ja että riskinarviointimalli on markkinapohjainen.

(447) Kuten jo johdanto-osan 261 kappaleessa todetaan, osittain yhteistyössä toiminut valtion omistama pankki kieltäytyi toimittamasta konkreettisia esimerkkejä otokseen valittuihin yrityksiin liittyvistä luottoriskiarviostaan sillä perusteella, että pyydetyt tiedot ovat pankin sisäisiä tietoja ja sisältävät liikesalaisuuksia, joita ei saa paljastaa, vaikka komissiolla oli joidenkin otokseen valittujen yritysten kirjallinen suostumus, jossa ne luopuivat luottamuksellisuuteen liittyvistä oikeuksistaan. EXIM-pankki ei myöskään vastannut kysymyksiin, jotka koskivat laadullisia ja määrällisiä indikaattoreita, joiden perusteella lainanottajat luokitellaan maksukyvyttömyyden todennäköisyyden mukaan.

([127]) Ilmoitus pankkien ja vakuutuslaitosten suurten osakkeenomistajien toimintaa koskevista valvontamääräyksistä, 13 § (CBIRC [2021] nro 43).

([128]) Ks. Kiinan pankki- ja vakuutussääntelykomission (CBIRC) ilmoitus kaupallisten pankkien suoriutumisen arviointimenetelmästä, julkaistu 15.12.2020, saatavilla osoitteessa http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

(448) Menettelyn aikana Kiinan viranomaiset viittasivat Kiinan kansankongressin (NPC) tulkintaan pankkilaista ja pankkilain 4, 5 ja 41 §:stä ja väittivät, että kiinalaiset liikepankit toimivat itsenäisinä oikeushenkilöinä, jotka tekevät omat päätöksensä ilman minkään yksikön tai yksityishenkilön puuttumista asiaan ja että yksikään yksikkö tai yksityishenkilö ei voi pakottaa liikepankkia myöntämään lainoja tai antamaan takausta. Kiinan viranomaiset väittivät lisäksi, että lainoja koskevien yleisten sääntöjen 15 § ei ole velvoittava vaan ainoastaan ohjeellinen.

(449) Kuten johdanto-osan 440 kappaleessa selitetään, komissio katsoi, että Kiinan pankkilaki ja päätös nro 40 ovat luonteeltaan velvoittavia. Myöskään tämän tutkimuksen (samoin kuin samaa tukiohjelmaa koskevien aiempien tutkimusten ([129])) havainnot eivät tukeneet väitettä, jonka mukaan pankit eivät ota valtion politiikkaa ja suunnitelmia huomioon tehdessään luotonantopäätöksiä. Komissio esimerkiksi totesi, että otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien kolme ryhmää saivat etua etuuskohteluun perustuvasta luotonannosta markkinakorkoja alemmilla koroilla.

(450) Tutkimuksessa kävi ilmi, että lainoja koskevien yleisten sääntöjen 15 §:ää sovelletaan käytännössä ja että pankkilain 4, 5 ja 41 §:ää sovelletaan, ellei pankkilain 34 §:stä muuta johdu, eli jos valtio vahvistaa julkisen politiikan, pankit panevat sen täytäntöön ja noudattavat valtion ohjeita. Pankkilain 4 ja 5 § ovat osa lukua I, jossa esitetään yleiset määräykset, mutta 34 § on osa lukua IV, jossa vahvistetaan lainoja koskevat perussäännöt. Pankkilain 34 §:n sanamuoto ”liikepankkien on toteutettava antolainaustoimintaansa kansallisen talouden ja yhteiskunnan kehityksen tarpeiden pohjalta ja valtion teollisuuspolitiikan suuntaviivojen mukaisesti” osoittaa, että määräys ei ole luonteeltaan ohjeellinen vaan pikemminkin velvoittava, ja siinä ohjeistetaan selvästi pankkeja ottamaan huomioon valtion teollisuuspolitiikka lainatoiminnassaan. Tässä nimenomaisessa tapauksessa, kuten johdanto-osan 221 kappaleessa mainitaan, energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuutta koskevassa kehittämissuunnitelmassa (2012–2020) viitataan selkeästi luotonhallinta- ja laina-arviointijärjestelmiin, joilla edistetään energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä. Komissio huomautti myös, että valtioneuvoston päätöksessä nro 40 ohjeistetaan kaikkia rahoituslaitoksia tarjoamaan luottotukea vain kannustetuille hankkeille ja luvataan panna täytäntöön muuta kannustettujen tuotannonalojen luokkaan kuuluvia hankkeita koskevaa etuuskohteluun perustuvaa politiikkaa. Vaikka kyseisen päätöksen 17 §:ssä pankkeja kehotetaankin noudattamaan luotonantoperiaatteita, komissio ei pystynyt tutkimuksessa vahvistamaan, että näin tapahtuu käytännössä. Päinvastoin, vientiä harjoittaville tuottajille myönnettiin lainoja niiden taloudellisesta tilanteesta ja luottokelpoisuudesta riippumatta. Tämä havainto ei ole uusi, ja se tehtiin jo aiemmissa tutkimuksissa ([130]).

(451) Kuten johdanto-osan 442–444 kappaleessa todetaan, myös se, että puolue, joka on vankasti mukana hallinnointi- ja ohjausjärjestelmässä, tarkastelee kaikkia pankin merkittäviä operatiivisia ja johtamiseen liittyviä kysymyksiä, ja se, että pankkien suorituskykyä arvioidaan sen mukaan, miten ne pyrkivät palvelemaan uusia strategisia tuotonnonaloja, akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa, osoittavat, että sääntelykehys on tiukka ja sitova rahoituslaitosten toimintaan nähden.

(452) Koska luottokelpoisuuden arvioinnista ei saatu konkreettista näyttöä, komissio tutki johdanto-osan 434–444 kappaleessa kuvattua oikeudellista ympäristöä suhteessa yhteistyössä toimineen valtion omistaman pankin käyttäytymiseen otokseen valituille yrityksille myönnettyjen lainojen osalta. Käyttäytyminen oli ristiriidassa suhteessa EXIM-pankin esittämään viralliseen kantaan, sillä käytännössä se ei toiminut perusteellisen markkinaperusteisen riskinarvioinnin pohjalta.

(453) Tutkimuksen aikana komissio totesi, että otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle myönnettiin lainoja, joiden korko oli alempi kuin National Interbank Funding Centerin (NIFC) ilmoittama lainojen primekorko tai lähellä sitä. Lainojen primekorko otettiin käyttöön 20 päivänä elokuuta 2019, ja se korvaa aiemman Kiinan keskuspankin viitekoron ([131]). Rahoituksen tarjoaminen pankkien välisillä markkinoilla korolla, joka alittaa maan riskittömän koron tai on lähellä sitä, osoittaa selvästi, ettei riskiä ole otettu riittävästi huomioon. Koska rahoituslaitokset eivät toimineet yhteistyössä tai EXIM-pankki kieltäytyi toimittamasta otokseen valittuja ryhmiä koskevia tietoja pankkivaltuutuksesta huolimatta, komission oli käytettävä käytettävissä olevia tietoja, joiden perusteella se päätteli, että lainat myönnettiin riippumatta yritysten todellisesta rahoitus- ja luottoriskitilanteesta (ks. 3.5.2.3 jakso). Näin ollen lainojen korot olivat markkinakorkoja alhaisemmat, kun otetaan huomioon otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien riskiprofiili.

([129]) Ks. esimerkiksi alaviitteessä 12 siteeratut tutkimukset, jotka koskevat kuumavalssattuja levyvalmisteita, renkaita ja sähköpolkupyöriä (3.4.1.1.b jakso ja 3.5.1.1 jakso).

([130]) Ks. alaviite 12.

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

(454) Erityisesti EXIM-pankin osalta on kiistatonta, että kyseessä on valtion politiikkaa harjoittava pankki, jonka se itsekin myöntää. Kuten EXIM-pankin verkkosivustolla ([132]) selitetään, se on valtion rahoittama ja omistama poliittinen pankki, joka on suoraan valtioneuvoston alaisuudessa ja joka on omistautunut tukemaan muun muassa Kiinan ulkomaankauppaa ja toteuttamaan globalisaatioon tähtäävää strategiaa.

(455) Tämän perusteella komissio päätteli, että Kiinan viranomaiset ovat luoneet kannustettaville tuotannonaloille luotonantoa koskevan sääntelykehyksen, jota Kiinan viranomaisten nimittämien ja sille vastuussa olevien pankin johtajien ja valvojien on noudatettava. Sääntelykehyksessä ei jätetä pankin johtajille ja valvojille minkäänlaista harkintavaltaa kehyksen noudattamisen suhteen eikä otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien suhteen, minkä vuoksi pankin johto on riippuvainen viranomaisista.

(456) Näin ollen Kiinan viranomaiset hyödynsivät sääntelykehystä ja harjoittivat merkityksellistä määräysvaltaa kyseisessä yhteistyössä toimineessa valtion omistamassa pankissa, kun se myönsi lainoja akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle.

(457) Kuten johdanto-osan 434 kappaleessa selitetään, komissio hankki näyttöä merkityksellisestä määräysvallasta tutkimalla tosiasiallisesti myönnettyjä lainoja. Yhteistyössä toiminut valtion omistama pankki kuitenkin kieltäytyi toimittamasta tarvittavia tietoja, muun muassa otokseen valittujen yritysten luottoriskiarvioinnista. Koska tällaisista luottoriskiarvioinneista ei ollut konkreettista näyttöä, komissio tarkasteli kannustettaville tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, annettaviin luottoihin sovellettavaa yleistä oikeudellista ympäristöä yhdessä yhteistyössä toimineen valtion omistaman pankin käyttäytymisen kanssa ja vahvisti, että pankki ei toiminut perusteellisten markkinapohjaisten luottoriskiarviointien perusteella.

(458) Lisäksi otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle myönnettiin lainoja koroilla, jotka olivat lähellä tai alittivat Kiinan keskuspankin riskittömät viitekorot ja primekorot, niiden taloudellisesta ja luottoriskitilanteesta riippumatta (ks. johdanto-osan 453 kappale). Kun otetaan huomioon otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien riskiprofiili (ks. 3.5.1.10 jakso) ja se, että komission tekemän riskianalyysin mukaan vientiä harjoittavien tuottajien luottoluokituksen olisi pitänyt olla B ja niiden korkoprosenttien siten huomattavasti suuremmat kuin riskitön prosentti, komissio päätteli, että kyseiset lainat myönnettiin alle markkinakorkojen.

(459) Sen vuoksi komissio päätteli, että Kiinan viranomaisilla oli merkittävä määräysvalta yhteistyössä toimineessa valtion omistamassa pankissa sen luotonantokäytäntöjen ja riskinarvioinnin suhteen akkusähköajoneuvojen tuotannonalan osalta.

3.5.1.6. Yhteistyössä toimineita valtion omistamia rahoituslaitoksia koskevat päätelmät

(460) Komissio vahvisti, että osittain yhteistyössä toiminut valtion omistama pankki panee täytäntöön edellä esitettyä lainsäädäntökehystä suorittaessaan viranomaistehtäviä akkusähköajoneuvojen tuotannonalan osalta. Näin ollen se toimii julkisena elimenä perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa sekä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitetulla tavalla ja WTO:n oikeuskäytännön mukaisesti.

3.5.1.7. Yhteistyöstä kieltäytyneet valtion omistamat rahoituslaitokset

(461) Vuonna 1996 annettujen lainoja koskevien yleisten sääntöjen ([133]) tarkoituksena on säännellä erityisesti lainoihin liittyvää toimintaa ja edistää tiettyä sosioekonomista kehitystä ([134]). Päätöksen nro 40 ([135]) mukaan Kiinan viranomaiset puuttuvat myös rahoitusyksiköiden lainanantotoimiin nimeämällä tuotannonaloja, joilla olisi oltava etuoikeus luotonsaantiin, ja velvoittamalla rahoituslaitokset ottamaan huomioon valtion teollisuuspolitiikka lainoja myöntäessään.

([132]) Ks. http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Kiinan keskuspankki, lainoja koskevat yleiset säännöt, annettu 28 päivänä kesäkuuta 1996.
([134]) Kiinan keskuspankki, lainoja koskevat yleiset säännöt, annettu 28 päivänä kesäkuuta 1996; luku 1, 1 §.
([135]) Valtioneuvoston päätös teollisuuden rakennemuutosten edistämistä koskevien väliaikaisten määräysten täytäntöönpanosta, 2.12.2005, Guo Fa [2005], nro 40.

(462) Valtio velvoittaa liikepankit, erityisesti valtion omistuksessa olevat rahoituslaitokset, ottamaan merkittävässä määrin huomioon poliittiset näkökohdat (eikä puhtaasti kaupallisia näkökohtia) antolainausstrategioidensa muotoilussa, mikä näkyy selvästi myös liikepankkien suorituskyvyn arviointimenetelmää koskevassa MOF:n ilmoituksessa, joka julkaistiin 15 päivänä joulukuuta 2020. Ilmoituksen mukaan liikepankkien suorituskyvyn arviointiperusteissa on otettava huomioon se, miten pankit ”edistävät kansallisia kehitystavoitteita ja reaalitaloutta”, ja erityisesti se, miten ne ”palvelevat uusia strategisia tuotannonaloja”. Ilmoituksen 4 §:n mukaan ”liikepankkien suorituskyvyn arvioinnin on tarjottava vankat ja tosiasialliset takeet kansallisen makropolitiikan täytäntöönpanosta” ([136]).

(463) Kuten 3.3.1.1 jaksossa todetaan, EXIM-pankin lisäksi yksikään muista otokseen valituille yrityksille lainoja myöntäneistä valtion omistamista rahoituslaitoksista ei vastannut kyselylomakkeeseen. Näiden pankkien luetteloon sisältyvät muun muassa seuraavat: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing ([137]), Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun ([138]), Bank of Nanjing ([139]), Bank of Ningbo ([140]), Bank of Shanghai ([141]), Bank of Tianjin ([142]), China CITIC Bank ([143]), China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank ([144]), China Industrial Bank Co. Ltd ([145]), China Merchants Bank ([146]), China Minsheng Bank ([147]), Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank ([148]), Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd ([149]), Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd ([150])., Chong Hing Bank Limited ([151])Huishang Bank Co., Ltd. ([152]),Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd. ([153]) ja the Zhongyuan Bank Co., Ltd ([154]). Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja pankkien omistajuudesta eivätkä niiden hallintorakenteesta, riskinarvioinnista tai akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle myönnettyihin lainoihin liittyvistä esimerkeistä.

(464) Sen vuoksi komissio päätti 3.3.1.1 jaksossa esitettyjen päätelmien mukaisesti käyttää käytettävissä olevia tietoja sen määrittämiseksi, voidaanko kyseisten valtion omistamien rahoituslaitosten katsoa olevan julkisia elimiä.

([136]) Ks. MOF:n ilmoitus kaupallisten pankkien suoriutumisen arviointimenetelmästä, julkaistu 15.12.2020; saatavilla osoitteessa: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Ks. Bank of Beijing Y2022 Annual Report (huhtikuu 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]) Ks. Bank of Kunlun Co. Ldt abstract of annual report 2022 https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf

([139]) Ks. Bank of Nanjing 2023 Annual Report https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf

([140]) Ks. Kiinan keskuspankin luettelo Kiinan järjestelmän kannalta tärkeistä pankeista vuonna 2022; saatavilla osoitteessa http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Ks. Bank of Shanghai 2022 Annual Report https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf

([142]) Ks. Bank of Tianjin Annual Report 2020 https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf

([143]) Ks. China CITIC Bank, 2021 Annual Report; saatavilla osoitteessa https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) ks. China Everbright Bank, 2021 Semi-Annual Report; saatavilla osoitteessa https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Ks. ICBC, Annual Report 2021; saatavilla osoitteessa file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Ks. China Merchants Bank, Annual Report 2022, s. 125; saatavilla osoitteessa https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Ks. China Minsheng Bank, Annual Report 2022; saatavilla osoitteessa 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, s. 94.

([148]) Ks. Ping An Bank, Homepage – Investor Relations – Major Shareholders; saatavilla osoitteessa https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Ks. Shanghai Pudong Development Bank, 2021 Semi-Annual Report; saatavilla osoitteessa https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

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

([152]) Ks. Annual report 2023 https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF

([153]) Ks. Annual report 2023 https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF

([154]) Ks. Annual Report 2023 https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf

(465) Aiemmassa tukien vastaisessa tutkimuksessa ([155]) komissio vahvisti, että pankit, jotka olivat myöntäneet lainoja kyseisessä tutkimuksessa otokseen valituille vientiä harjoittavien tuottajien ryhmille, olivat osittain tai kokonaan joko valtion itsensä tai valtion oikeushenkilöiden omistuksessa. Koska pankit eivät vastanneet kyselylomakkeeseen, komissio käytti julkisesti saatavilla olevia tietoja, kuten pankin verkkosivustoa, vuosikertomuksia ja pankkiluetteloissa tai internetissä saatavilla olevia tietoja. Mainittujen aiempien tutkimusten tulosten mukaisesti komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa ([156]) vahvistettiin, että valtio hallitsee pankkisektoria ([157]) pitämällä hallussaan enemmistöosuuksia kaikissa valtion omistamissa liikepankeissa ja omistamalla enemmistön osakkeista useissa osakeyhtiöliikepankeissa joko Central Huijinin tekemillä suorilla sijoituksilla tai välillisesti muiden valtion omistamien oikeussubjektien kautta. Johdanto-osan 468 kappaleessa luetellaan vientiä harjoittavien tuottajien ilmoittamat pankkiyksiköt, joissa valtio omistaa enemmistöosuuden, ja koska viimeaikaisten samankaltaisten tutkimusten ([158]) jälkeen ei ole tapahtunut muutoksia, katsottiin, että kaikki valtion omistamat rahoituslaitokset, jotka myönsivät rahoitusta otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille, ovat osittain tai kokonaan valtion itsensä tai valtion omistamien oikeushenkilöiden omistuksessa.

3.5.1.8. Kaikkia valtion omistamia rahoituslaitoksia koskevat päätelmät

(466) Edellä esitetyn perusteella komissio vahvisti, että kaikki valtion omistamat kiinalaiset rahoituslaitokset, jotka olivat myöntäneet rahoitusta kolmelle otokseen valitulle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle, olivat perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa sekä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitettuja julkisia elimiä.

(467) Vaikka valtion omistamia rahoituslaitoksia ei pidettäisikään julkisina eliminä, komissio vahvisti samojen tietojen perusteella, että Kiinan viranomaiset valtuuttivat tai määräsivät ne huolehtimaan tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvista tehtävistä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. 3.5.1.9 jakso). Näin ollen niiden käyttäytymisen voidaan joka tapauksessa katsoa johtuvan Kiinan viranomaisista.

3.5.1.9. Kiinan viranomaisten valtuuttamat tai määräämät yksityiset rahoituslaitokset

(468) Kuten aiemmissakin tutkimuksissa ([159]), komissio vahvisti tässä tapauksessa, että seuraavat Kiinassa toimivat pankit ja yksityiset rahoituslaitokset olivat myöntäneet lainoja otokseen valituille vientiä harjoittavien tuottajien ryhmille tässä tutkimuksessa: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East

([155]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1690, annettu 9 päivänä marraskuuta 2018, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten renkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta tasoitustullista (EUVL L 283, 12.11.2018, s. 1); johdanto-osan 210 ja 211 kappale.

([156]) Päivitetty komission yksiköiden valmisteluasiakirja "Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations", 10.4.2024, SWD(2024) 91 final, jäljempänä 'Kiina-raportti' – 6.3 luku, "Banking Sector", s. 137–144.

([157]) Ks. myös Chorzempa, M. and Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, maaliskuu 2023, s. 2; saatavilla osoitteessa https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Ks. alaviite 12.

([159]) Ks. komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/969, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2017, lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen raudasta, seostamattomasta teräksestä tai muusta seosteräksestä valmistettujen kuumavalssattujen levyvalmisteiden tuonnissa (kuumavalssattuja levyvalmisteita koskeva tutkimus) (EUVL L 146, 9.6.2017, s. 17); komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1690, annettu 9 päivänä marraskuuta 2018, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten renkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta tasoitustullista ja Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten ulkorenkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta polkumyyntitullista ja kyseisessä tuonnissa käyttöön otetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/163 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1579 muuttamisesta (renkaita koskeva tutkimus) (EUVL L 283, 12.11.2018, s. 1); komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/2287, annettu 17 päivänä joulukuuta 2021, lopullisen tasoitustullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevan alumiinista valmistetun jatkojalostusfolion tuonnissa (alumiinifolioita koskeva tutkimus) (EUVL L 458, 22.12.2021, s. 344); komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/776, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2020, lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta ja Egyptistä peräisin olevien tiettyjen silmukka- ja/tai ristikudokseksi kudottujen lasikuitukankaiden tuonnissa (lasikuitukankaita koskeva tutkimus) (EUVL L 189, 15.6.2020, s. 33) sekä komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/72 lopullisten tasoitustullien käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien valokaapelien tuonnissa (valokaapeleita koskeva tutkimus) (EUVL L 12, 19.1.2022, s. 34).

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 ja the Yushan Bank (China) Co. Komissio katsoi 3.5.1.8 jaksossa esitetyn vastaavan analyysin mukaisesti, että Kiinan viranomaiset ovat valtuuttaneet tai määränneet nämä pankit ja yksityiset rahoituslaitokset, jotka toimivat CBRC:n valvonnassa. Koska muuhun viittaavaa tietoa ei toimitettu, komissio piti voimassa samat päätelmät tässä tutkimuksessa.

(469) Komissio tutki, olivatko Kiinan viranomaiset valtuuttaneet tai määränneet kaikki kyseiset rahoituslaitokset antamaan tukia akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

(470) WTO:n valituselimen mukaan ”valtuuttamista” tapahtuu, kun viranomaiset antavat vastuun yksityiselle elimelle, ja ”määrääminen” viittaa tilanteeseen, jossa viranomaiset harjoittavat auktoriteettiaan yksityiseen elimeen nähden. ([160]) Molemmissa tapauksissa viranomaiset käyttävät yksityistä elintä sijaisena taloudellisen tuen myöntämiseksi, ja useimmissa tapauksissa yksityisen elimen valtuuttamiseen tai määräämiseen voidaan odottaa liittyvän jonkinlaista uhkailua tai johdattelua. ([161]) Samalla 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa jäseniä kielletään ottamasta käyttöön tasoitustoimenpiteitä pelkästään siksi, että ”viranomaiset käyttävät yleistä säädösvaltaansa” ([162]) tai ”tiettyjen olosuhteiden vuoksi ja kyseisten markkinoiden toimijoiden tekemien vapaiden valintojen vuoksi viranomaisten toimenpiteet joko synnyttävät tai eivät synnytä tiettyä tulosta” ([163]). Valtuuttamisessa tai määräämisessä on kyse ”viranomaisten aktiivisemmista toimista eikä vain kannustamisesta” ([164]).

(471) Komissio totesi, että johdanto-osan 434–442 kappaleessa tarkoitettua tuotannonalaa koskevaa sääntelykehystä sovelletaan kaikkiin kiinalaisiin rahoituslaitoksiin, myös yksityisomistuksessa oleviin. Näin ollen esimerkiksi pankkilakia ja CBIRC:n eri määräyksiä sovelletaan kaikkiin kiinalaisrahoitteisiin ja ulkomaisrahoitteisiin pankkeihin, jotka toimivat CBIRC:n alaisuudessa.

(472) Lisäksi yksityisten rahoituslaitosten kanssa tehtyjen lainasopimusten suurimmassa osassa oli samanlaisia ehtoja kuin valtion omistamien pankkien kanssa tehdyissä sopimuksissa ja yksityisten rahoituslaitosten tarjoamat lainan korot olivat samanlaiset valtion omistuksessa olevien rahoituslaitosten tarjoamien korkojen kanssa. Tämä osoittaa, että kyseiset pankit myöntävät tosiasiallisesti etuuskohteluun perustuvia lainaehtoja noudattaen Kiinan viranomaisten määräysvaltaa pankkisektorilla.

(473) Koska yksityisiltä rahoituslaitoksilta ei saatu eriäviä tietoja, komissio päätteli, että siltä osin kuin on kyse akkusähköajoneuvojen tuotannonalasta, valtio on perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitetulla tavalla valtuuttanut tai määrännyt kaikki Kiinassa NFRA:n valvonnassa toimivat rahoituslaitokset (myös yksityiset) noudattamaan viranomaisten politiikkaa ja myöntämään lainoja akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle etuuskohteluun perustuvilla korkoprosenteilla. ([165])

3.5.1.10. Luottoluokitukset

(474) Komissio määritti jo aiemmissa tukien vastaisissa tutkimuksissa, että kiinalaisille yrityksille annetut kotimaiset luottoluokitukset eivät olleet luotettavia; tämä perustui Kansainvälisen valuuttarahaston tutkimukseen ([166]), joka osoitti kansainvälisten ja kiinalaisten luottoluokitusten eroavaisuudet. Kansainvälisen valuuttarahaston mukaan

([160]) WT/DS/296 (DS296 United States – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea), valituselimen raportti, 21.2.2005, 116 kohta.
([161]) Valituselimen raportti, DS 296, 116 kohta.
([162]) Valituselimen raportti, DS 296, 115 kohta.
([163]) Valituselimen raportti, DS 296, 114 kohta, jossa ollaan samaa mieltä asia koskevan paneeliraportin, DS 194, 8.31 kohdan kanssa.
([164]) Valituselimen raportti, DS 296, 115 kohta.
([165]) Ks. alaviitteessä 12 siteeratut tutkimukset.
([166]) IMF Working Paper ‘Resolving China’s Corporate Debt Problem’, by 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, Jiangyan, lokakuu 2016, WP/16/203.

paikalliset luottoluokittajat ovat luokitelleet 90 prosenttia kiinalaisista joukkolainoista luokkaan AA–AAA. Tämä ei vastaa tilannetta muilla markkinoilla, kuten EU:n tai Yhdysvaltojen markkinoilla. Esimerkiksi Yhdysvaltojen markkinoilla alle 2 prosenttia yrityksistä saa tällaisen huippuluokituksen. Kiinalaiset luottoluokituslaitokset ovat näin ollen vahvasti painottuneita luokitusasteikon korkeimpaan päähän. Niillä on erittäin laajat luokitusasteikot, ja ne yhdistävät joukkolainoja, joilla on merkittävästi erilainen maksukyvyttömyysriski, yhteen laajaan luokkaan ([167]). Bloombergin ”China bond market insight 2021” -julkaisun ([168]) mukaan Kiinan joukkolainamarkkinoita hallitsee viisi paikallista luottoluokituslaitosta: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance ja Golden credit rating, ja niiden luokituksen mukaan noin 90 prosenttia joukkolainoista kuuluu AAA-luokkaan. Monet liikkeeseenlaskijat ovat kuitenkin saaneet S&P:n yleisen luokitusasteikon mukaisen alemman luokituksen A ja BBB ([169]).

(475) Lisäksi ulkomaiset luokituslaitokset, kuten Standard and Poor’s ja Moody’s, soveltavat tyypillisesti liikkeeseenlaskijan perusluottoluokitukseen korotusta sen perusteella, mikä yrityksen arvioitu strateginen merkitys on Kiinan valtiolle ja mikä on implisiittisen vakuuden arvioitu vahvuus, kun ne arvioivat ulkomailla liikkeeseen laskettuja kiinalaisia joukkolainoja. ([170])

(476) Tämän analyysin täydentämiseksi aiemmat tapaukset osoittivat, että Kiinan viranomaiset voivat käyttää vaikutusvaltaansa myös luottoluokitusmarkkinoihin.

(477) Kiinan viranomaisten aiemmissa tapauksissa toimittamien tietojen mukaan Kiinan markkinoilla toimii 14 luottoluokituslaitosta, joista 12 on kotimaisia. Kiinan luottoluokitusmarkkinoille ei ole vapaata pääsyä. Markkinat ovat käytännössä suljetut, sillä Kiinan valtion arvopaperiviranomaisen, jäljempänä ’CSRC’, tai Kiinan keskuspankin on hyväksyttävä luokituslaitokset, ennen kuin ne voivat aloittaa toimintansa. ([171]) Kiinan keskuspankki ilmoitti vuoden 2017 puolivälissä, että ulkomaiset luokituslaitokset saavat tehdä luottoluokituksia osalle kotimaan velkakirjalainamarkkinoita tietyin edellytyksin, mutta tätä ei vielä sovellettu tutkimusajanjakson aikana. Nämä luottoluokituslaitokset noudattavat kuitenkin kiinalaisia luokitusasteikkoja eivätkä näin ollen ole vertailukelpoisia kansainvälisten luokitusten kanssa, kuten johdanto-osan 475 kappaleessa selitetään.

(478) Allianz Global Investorsin vuonna 2021 tekemässä tutkimuksessa vahvistetaan komission havainnot ja todetaan, että Kiinan paikallinen luottoluokitusjärjestelmä eroaa kansainvälisistä luokituskäytännöistä. Esimerkiksi paikalliset joukkolainat, joiden luokitus on AA+, luokiteltaisiin tyypillisesti ”roskalainoiksi” kansainvälisellä asteikolla ([172])

(479) OECD totesi vuonna 2022, että luottoluokitusmarkkinoiden puutteet, mukaan lukien liioitellut luokitukset ja heikot varoitusjärjestelmät, haittaavat joukkolainamarkkinoiden tervettä kehitystä ([173]).

(480) Lisäksi komissio on todennut ([174]), että Kiinan luottoluokitusjärjestelmän ei voida katsoa toimivan yksinomaan markkinavoimien perusteella ja että se toimii vääristyneesti.

(481) Ottaen huomioon johdanto-osan 474–478 kappaleessa kuvatun tilanteen komissio päätteli, että Kiinan luottoluokitukset eivät anna luotettavaa arviota perustana olevien varojen luottoriskistä. Näitä luokituksia vääristivät myös poliittiset tavoitteet, joilla kannustetaan keskeisiä strategisia tuotannonaloja, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa.

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

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

([169]) China bond market insight 2021, alaviite 59, s. 31.

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

([171]) Ks. komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/72, annettu 18 päivänä tammikuuta 2022, lopullisten tasoitustullien käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien valokaapelien tuonnissa ja lopullisen polkumyyntitullin käyttöönotosta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien valokaapelien tuonnissa annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/2011 muuttamisesta; alaviite 71.

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

([173]) Ks. OECD Economic Surveys: China, maaliskuu 2022, s. 34–35; saatavilla osoitteessa https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf

([174]) Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations”, 10.4.2024, SWD(2024) 91 final, jäljempänä ’Kiina-raportti’ – 6 luku, s. 156–160.

3.5.2. *Etuuskohteluun perustuva rahoitus: lainat*

3.5.2.1. Lainatyypit

(1) Lyhytaikaiset ja pitkäaikaiset lainat

(482) Komissio vahvisti, että kaikkiin kolmeen otokseen valittuun ryhmään kuuluvat yritykset käyttivät erilaisia lyhyt- ja pitkäaikaisia lainoja toimintansa rahoittamiseen. Lainoja käytettiin pääasiassa päivittäiseen toimintaan, käyttöpääomatarpeisiin, erityishankkeisiin, investointeihin tai muiden lainojen korvaamiseen. Otokseen valitut vientiä harjoittavien tuottajien ryhmät käyttivät myös lyhytaikaisia ja pitkäaikaisia vientiluottoja.

(2) Erityisesti muiden lainojen korvaamiseen tarkoitetut lainat (valmiusluottolimiitit)

(483) Tutkimuksen aikana komissio totesi, että yksi otokseen valituista ryhmistä osti lainoja, joiden tarkoituksena oli korvata lainojen erääntymispäivänä takaisinmaksettava pääoma uusista lainoista saatavalla pääomalla. Tällaiset valmiusluottolimiitit ovat yleensä merkki lainan ottajan likviditeettiongelmista, ja niihin liittyy lainan myöntävän pankin suurempi altistuminen riskille. Aiemmissa tutkimuksissa ([175]) tehtyjen havaintojen mukaisesti komissio päätteli, että näin jotkin yritykset pystyivät järjestelemään velkojaan uudelleen sekä saamaan varoja, joita ilman ne eivät voisi täyttää takaisinmaksuvelvoitteitaan, mikä osoittaa, että niillä on ongelmia velkojensa takaisinmaksussa.

(3) Rahoitus, jolla on tarkoitus uudelleenjärjestää pitkäaikaista velkaa

(484) Komissio totesi tutkimuksen aikana, että jotkin otokseen valitut yritykset laskivat liikkeelle joukkolainoja velkojen (eli lainojen) maksamiseksi. Komissio vahvisti, että järjestämällä velkansa uudelleen tämän välineen kautta jotkin yritykset voivat järjestellä ja lykätä velkojaan sekä saada varoja, joita ilman ne eivät voisi täyttää takaisinmaksuvelvoitteitaan, mikä osoittaa näin ollen, että niillä on ongelmia saada rahoitusta.

(485) Joukkolainojen käyttäminen tätä varten herättää kysymyksiä yrityksen kyvystä maksaa velkansa, minkä vuoksi sen lyhyen aikavälin maksuvalmius mutta myös pitkän aikavälin vakavaraisuus kyseenalaistuvat. Joukkolainojen liikkeelle laskemista lainojen takaisinmaksua varten tietyssä yrityksessä pidettiin sen vuoksi viitteenä siitä, että yrityksen taloudellinen tila on heikompi kuin tilinpäätöksestä voisi ensi silmäyksellä päätellä ja että sillä on lyhyt- ja pitkäaikaiseen rahoitukseen liittyvä lisäriski.

3.5.2.2. Erityisyys

(486) Kuten 3.5.1.5 jaksossa osoitetaan, monissa erityisesti akkusähköajoneuvojen tuotannonalan yrityksiä koskevissa oikeudellisissa asiakirjoissa ohjataan rahoituslaitokset antamaan akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle etuuskohteluun perustuvia lainoja. Kyseisistä asiakirjoista käy ilmi, että rahoituslaitokset myöntävät etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta vain muutamille yrityksille tai tuotannonaloille, jotka noudattavat Kiinan viranomaisten asiaan liittyvää politiikkaa. Komissio katsoi, että viittaus akkusähköajoneuvojen tuotannonalaan on riittävän selvä, koska tuotannonala yksilöidään joko nimeltä tai esittämällä viittaus tuotteeseen, jota se valmistaa, tai tuotannonalaryhmään, johon se kuuluu.

([175]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/969, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2017, lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen raudasta, seostamattomasta teräksestä tai muusta seosteräksestä valmistettujen kuumavalssattujen levyvalmisteiden tuonnissa ja lopullisen polkumyyntitullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen raudasta, seostamattomasta teräksestä tai muusta seosteräksestä valmistettujen kuumavalssattujen levyvalmisteiden tuonnissa annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/649 muuttamisesta (kuumavalssattuja levyvalmisteita koskeva tutkimus) (EUVL L 146, 9.6.2017, s. 17); komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/1690, annettu 9 päivänä marraskuuta 2018, Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten renkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta tasoitustullista ja Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tiettyjen linja-autoissa ja kuorma-autoissa käytettävien uusien tai uudelleen pinnoitettujen pneumaattisten kumisten ulkorenkaiden, joiden kuormitustunnus on suurempi kuin 121, tuonnissa käyttöön otettavasta lopullisesta polkumyyntitullista ja kyseisessä tuonnissa käyttöön otetun väliaikaisen tullin lopullisesta kantamisesta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/163 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/1579 muuttamisesta (EUVL L 283, 12.11.2018, s. 1); komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/776, annettu 12 päivänä kesäkuuta 2020, lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta ja Egyptistä peräisin olevien tiettyjen silmukka- ja/tai ristikudokseksi kudottujen lasikuitukankaiden tuonnissa (lasikuitukankaita koskeva tutkimus) (EUVL L 189, 15.6.2020, s. 33).

3.5.2.3. Tuen määrän laskeminen

(487) Komissio laski tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrän tuensaajille tutkimusajanjaksolla koituneen edun perusteella. Perusasetuksen 6 artiklan b alakohdan mukaan tuensaajille koituneeksi eduksi katsotaan etuuskohteluun perustuvasta lainasta maksettujen korkojen määrän ja vastaavasta kaupallisesta lainasta, jonka yritys voisi saada vapailta markkinoilta, maksettavien korkojen määrän erotus.

(488) Kuten 3.5.1 ja 3.5.2 jaksossa selitetään, kiinalaisten rahoituslaitosten antamat lainat osoittavat valtion merkittävää puuttumista toimintaan eivätkä heijastele korkoja, joita yleensä käytettäisiin toimivilla markkinoilla.

(489) Otokseen valittujen yritysryhmien yleiset taloudelliset tilanteet ovat keskenään erilaisia. Kukin niistä sai tutkimusajanjaksolla etua erityyppisistä lainoista, joissa oli erilaiset maturiteetit, takuut, takaukset ja muut ehdot. Kunkin yrityksen keskimääräinen korko perustui sen saamiin lainoihin.

(490) Komissio tarkasteli yksilöllisesti kunkin otokseen valitun vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän taloudellista tilannetta näiden erityispiirteiden huomioon ottamiseksi. Se noudatti Kiinasta peräisin olevan alumiinista valmistetun jatkojalostusfolion, Kiinasta peräisin olevien kuumavalssattujen teräslevyvalmisteiden, Kiinasta peräisin olevien renkaiden, Kiinasta peräisin olevien tiettyjen silmukka- ja/tai ristikudokseksi kudottujen lasikuitukankaiden sekä Kiinasta peräisin olevien valokaapelien tuontia koskevissa tukien vastaisissa tutkimuksissa ([176]) vahvistettua lainojen muodossa myönnetyn etuuskohteluun perustuvan rahoituksen laskentamenetelmää, jota selvitetään jäljempänä olevissa kappaleissa. Komissio laski kullekin otokseen valitulle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle lainajärjestelyjen kautta saadusta etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta koituneen edun erikseen ja kohdensi tällaisen edun tutkimuksen kohteena olevalle tuotteelle.

(1) BYD-ryhmä

(491) Komissio totesi, että kiinalainen luottoluokituslaitos oli antanut BYD-ryhmälle AAA-luokituksen vuonna 2020. Kiinan luottoluokitusten yleisten vääristymien vuoksi (ks. 3.5.1.10 jakso) komissio päätteli, että luokitus ei ole luotettava.

(492) Kiinalaiset luottoja myöntävät rahoituslaitokset eivät tehneet luottokelpoisuuden arviointeja, kuten johdanto-osan 452–459 kappaleessa todetaan. Näin ollen edun määrittämiseksi komission oli arvioitava, olivatko BYD-ryhmälle myönnettyjen lainojen korot markkinakorkojen tasolla.

(493) BYD-ryhmän taloudellinen tilanne oli yleisesti kannattava, ja sen oman tilinpäätöksen mukaan voittomarginaali oli noin 6 prosenttia. Ryhmä käytti toimintansa rahoittamiseen lyhyen ja pitkän aikavälin velkaa. Komissio arvioi yrityksen lyhyen aikavälin maksuvalmiutta ja pitkän aikavälin vakavaraisuutta.

(494) Komissio käytti lyhyen aikavälin maksuvalmiuden arviointiin käyttöpääomasuhdetta. Kyseinen tunnusluku mittaa yrityksen kykyä maksaa lyhytaikaiset velvoitteet, kuten lyhytaikaiset velat.

(495) Yrityksen käyttöpääomasuhde oli 0,89 vuonna 2021 ja se laski 0,75:een vuonna 2022 ja 0,68:aan tutkimusajanjaksolla. Yritykselle vuonna 2020 annetusta AAA-luokituksesta huolimatta sen vaihto- ja rahoitusomaisuus ei riittänyt lyhytaikaisten velvoitteiden maksamiseen. Tämä ei oikeuta korkeaan luottoluokitukseen, jollaisen saadakseen yrityksen suhdeluvun olisi oltava vähintään 2.

(496) Kun otetaan huomioon tämä lyhyen aikavälin maksuvalmiusindikaattori, komissio päätteli, että kyseessä olevalla yrityksellä oli lyhytaikaisia maksuvalmiusongelmia, joiden vuoksi yrityksellä on korkean riskin velkaprofiili.

([176]) EUVL L 458, 22.12.2021, s. 344 (johdanto-osan 237 kappale), jäljempänä 'alumiinifolioita koskeva tutkimus', EUVL L 146, 9.6.2017, s. 17, johdanto-osan 152–244 kappale, jäljempänä 'teräslevyjä koskeva tutkimus', EUVL L 283, 12.11.2018, s. 1, johdanto-osan 236 kappale, jäljempänä 'renkaita koskeva tutkimus', EUVL L 189, 15.6.2020, s. 33, johdanto-osan 300 kappale, jäljempänä 'lasikuitukankaita koskeva tutkimus', ja EUVL L 12, 19.1.2022, s. 75, johdanto-osan 294 kappale, jäljempänä 'valokaapeleita koskeva tutkimus'.

(497) Komissio teki pitkän aikavälin vakavaraisuutta koskevan riskinarvioinnin velkasuhteen perusteella. Sillä mitataan yrityksen kykyä täyttää pitkäaikaiset velkasitoumuksensa. Lainanantajat ja velkakirjalainoihin sijoittajat käyttävät sitä arvioidessaan yrityksen luottokelpoisuutta.

(498) Velkasuhteella mitataan velkojen, etenkin pitkäaikaisten velkojen, määrää. Yrityksen velan suhde omaan pääomaan oli korkea (0,78), mikä viittaa siihen, että yritys rahoittaa toimintaansa velalla. Velkaantumisaste on kasvanut jatkuvasti (0,67 vuonna 2021 ja 0,78 tutkimusajanjaksolla), mikä viittaa siihen, että yritys rahoittaa toimintaansa yhä enemmän pääasiassa velalla. Mitä suurempi velan suhde omaan pääomaan on, sitä suurempi on yrityksen taloudellinen riski, mikä tarkoittaa sitä, että yrityksen saattaa olla vaikeampi hoitaa olemassa olevia velkojaan.

(499) Ottaen huomioon johdanto-osan 495–498 kappaleessa kuvatut maksuvalmius- ja vakavaraisuusongelmat komissio katsoi, että yrityksen taloudellinen tilanne ei ollut vakaa ja että sillä on korkea riskiprofiili mahdollisten lainanantajien ja sijoittajien kannalta.

(500) Lisäksi komissio analysoi niiden yksittäisten yritysten velkaantumisastetta, jotka saivat eniten taloudellista etua, ja totesi, että niiden velan suhde omaan pääomaan vaihteli 0,71:stä 0,97:ään vuonna 2022.

(501) Edellä esitetyn perusteella ja ottaen huomioon kiinalaisten luottoluokitusten yleiset vääristymät (ks. 3.5.1.10 jakso) komissio päätteli, että BYD-ryhmälle annettu luottoluokitus AAA ei ole luotettava.

(502) Komissio katsoi, että ryhmän yleinen rahoitustilanne vastasi luokitusta B, joka ei enää ole sijoituskelpoinen luokka.

(503) Bloombergilta julkisesti saatavilla olevien tietojen perusteella komissio käytti vertailuarvona B-luokituksen saaneiden yritysten liikkeeseen laskemille velkakirjalainoille odotettua preemiota, jota sovellettiin Kiinan keskuspankin viitekorkoon tai 20 päivänä elokuuta 2019 jälkeen NIFC:n ([177]) ilmoittamaan lainojen primekorkoon, määrittääkseen markkinakoron.

(504) Marginaali määritettiin laskemalla tuotannonalasegmenttejä koskevien Bloombergin tietojen perusteella Yhdysvaltojen AA-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen ja Yhdysvaltojen B-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen indeksien suhteellinen erotus. Näin laskettu suhteellinen erotus lisättiin Kiinan keskuspankin viitekorkoon tai 20 päivän elokuuta 2019 jälkeen NIFC:n julkaisemaan lainojen primekorkoon lainan myöntämispäivänä ([178]) ja saman pituista lainaa varten. Tämä tehtiin kaikkien yritysryhmälle myönnettyjen lainojen osalta.

(505) Sama tilanne markkinavääristymien ja luottoluokitusten puutteen osalta pätee myönnettyihin valuuttamääräisiin lainoihin, koska lainat ovat samojen kiinalaisten rahoituslaitosten myöntämiä. Asianmukaisen vertailuarvon määrittämiseksi käytettiin siis tutkimusajanjaksolla liikkeeseen laskettuja B-luokkaan kuuluvia yritysvelkakirjalainoja nimellisarvoineen, kuten edellä todettiin.

(2) Geely-ryhmä

(506) Kiinalaiset luottoja myöntävät rahoituslaitokset eivät tehneet luottokelpoisuuden arviointeja, kuten johdanto-osan 452–459 kappaleessa todetaan. Näin ollen edun määrittämiseksi komission oli arvioitava, olivatko Geely-ryhmälle myönnettyjen lainojen korot markkinakorkojen tasolla.

(507) Geely-ryhmän taloudellinen tilanne oli yleisesti kannattava, ja sen oman tilinpäätöksen mukaan voittomarginaali oli noin 3 prosenttia. Kannattavuus kuitenkin heikkeni vuoteen 2021 verrattuna. Sen oman pääoman tuotto, joka on ryhmän kyky saada pääomasta nettovoittoa, väheni vuoden 2021 ja tutkimusajanjakson lopun välillä 8 prosentista 5 prosenttiin.

(508) Geely-ryhmä käytti toimintansa rahoittamiseen lyhyen ja pitkän aikavälin velkaa. Komissio arvioi ryhmän lyhyen aikavälin maksuvalmiutta ja pitkän aikavälin vakavaraisuutta.

([177]) Ks. johdanto-osan (453) kappale.

([178]) Jos kyseessä on kiinteäkorkoinen laina. Vaihtuvakorkoisten lainojen osalta käytettiin tutkimusajanjakson aikaista Kiinan keskuspankin viitekorkoa.

(509) Lyhyen aikavälin maksuvalmiuden osalta yrityksen keskimääräinen käyttöpääomasuhde oli 1,03 tutkimusajanjakson aikana. Vaikka se oli hieman yli 1, yrityksen vaihto- ja rahoitusomaisuus on juuri ja juuri riittävä lyhyen aikavälin velvoitteiden maksamiseksi, mikä ei ole riittävä, jotta yritys voisi saada korkean luottoluokituksen, jota varten yrityksen suhdeluku pitäisi olla vähintään 2. Yrityksen maksuvalmiussuhde oli 0,79 tutkimusajanjakson lopussa, 0,76 vuonna 2022 ja 0,79 vuonna 2021, kun suhdeluvun vertailuarvona pidetään lukua 1. Yritys, jonka maksuvalmiussuhde on alle 1, ei ehkä kykene maksamaan lyhytaikaisia velkojaan. Yrityksen kassavarantovalmius oli keskimäärin 0,4 tutkimusajanjaksolla, joten yrityksellä ei ollut riittävästi käteisvaroja lyhytaikaisten velkojen maksamiseksi. Kun otetaan huomioon lyhyen aikavälin maksuvalmiusindikaattorit, komissio päätteli, että kyseessä olevalla yrityksellä oli lyhytaikaisia maksuvalmiusongelmia, joiden vuoksi yrityksellä on riskivelkaprofiili.

(510) Pitkän aikavälin velkojen osalta Geely-ryhmän velkasuhde eli velkojen ja varojen suhde oli korkea (0,69), mikä tarkoittaa sitä, että 69 prosenttia yrityksen varoista rahoitetaan velalla. Yrityksen velkaantumisaste eli velan suhde omaan pääomaan oli 2,1 vuonna 2021, 2,11 vuonna 2022 ja 2,22 tutkimusajanjakson lopussa, mikä viittaa siihen, että yritys rahoittaa toimintaansa pääasiassa velalla. Mitä korkeampi velkasuhde ja velkaantumisaste on, sitä suurempi yrityksen taloudellinen riski on. Lisäksi yksi ryhmään kuuluvista yrityksistä (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) teki tutkimusajanjakson aikana sopimuksen velan muuntamisesta osakkeiksi valtion omistamien pankkien kanssa parantaakseen velkarakennettaan. Tällaisen sopimuksen mukaisesti yritys voi muuntaa osan velastaan valtion omistamalle pankille osakkeiksi ja vähentää näin velkoja taseessaan.

(511) Lisäksi komissio totesi, että Geely-ryhmä otti lainaa muiden lainojen korvaamiseksi. Valmiusluottolimiittien esiintymistä pidetään viitteenä siitä, että yrityksellä on maksuvalmiusongelmiin liittyvä lisäriski, kuten 3.5.2.1 jaksossa selitetään.

(512) Komissio totesi myös, että Geely-ryhmä laski liikkeeseen velkakirjoja velkojen uudelleenjärjestelyä varten. Komissio katsoi, että tämä on merkki siitä, että taloudellinen tila on heikompi kuin tilinpäätöksestä voisi ensi silmäyksellä päätellä ja että ryhmällä on lyhyt- ja pitkäaikaiseen rahoitukseen liittyvä lisäriski, kuten 4 jaksossa todetaan.

(513) Komissio totesi, että kiinalainen luottoluokituslaitos oli antanut Geely-ryhmälle AAA-luokituksen. Kiinan luottoluokitusten yleisten vääristymien vuoksi (ks. 3.5.1.10 jakso) komissio päätteli, että luokitus ei ole luotettava.

(514) Komissio katsoi, että ryhmän yleinen rahoitustilanne vastasi luokitusta B. Standard & Poorin luottoluokitusmääritelmien mukaan B-luokkaan kuuluva velallinen on haavoittuvammassa tilanteessa kuin BB-luokkaan kuuluva velallinen, mutta sillä on edelleen kapasiteettia rahoitussitoumustensa hoitamiseen. Kielteiset liiketoimintaan, rahoitukseen tai talouteen liittyvät olosuhteet saattavat kuitenkin heikentää velallisen kapasiteettia tai halukkuutta vastata taloudellisista sitoumuksistaan. Sen vuoksi tätä vertailuarvoa pidetään asianmukaisena, jotta voidaan ottaa huomioon lisäriski, joka aiheutuu valmiusluottolimiittien ja joukkolainojen käytöstä velkojen uudelleenjärjestelyä varten.

(515) Tämän jälkeen B-luokituksen saaneiden yritysten liikkeeseen laskemille velkakirjalainoille odotettua preemiota sovellettiin Kiinan keskuspankin viitekorkoon tai 20 päivänä elokuuta 2019 jälkeen NIFC:n ilmoittamaan lainojen primekorkoon markkinakoron määrittämiseksi.

(516) Marginaali määritettiin laskemalla tuotannonalasegmenttejä koskevien Bloombergin tietojen perusteella Yhdysvaltojen AA-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen ja Yhdysvaltojen B-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen indeksien suhteellinen erotus. Näin laskettu suhteellinen erotus lisättiin Kiinan keskuspankin viitekorkoon tai 20 päivän elokuuta 2019 jälkeen NIFC:n ilmoittamaan lainojen primekorkoon lainan myöntämispäivänä ja saman pituista lainaa varten. Tämä tehtiin kaikkien yritykselle myönnettyjen lainojen ja rahoitusleasingin osalta.

(517) Sama tilanne markkinavääristymien ja luottoluokitusten puutteen osalta pätee Kiinassa myönnettyihin valuuttamääräisiin lainoihin, koska lainat ovat samojen kiinalaisten rahoituslaitosten myöntämiä. Asianmukaisen vertailuarvon määrittämiseksi käytettiin siis tutkimusajanjaksolla liikkeeseen laskettuja B-luokkaan kuuluvia yritysvelkakirjalainoja nimellisarvoineen, kuten edellä todettiin.

(3) SAIC-ryhmä

(518) Kiinalaiset luottoja myöntävät rahoituslaitokset eivät tehneet luottokelpoisuuden arviointeja, kuten johdanto-osan 452–459 kappaleessa todetaan. Näin ollen edun määrittämiseksi komission oli arvioitava, olivatko Geely-ryhmälle myönnettyjen lainojen korot markkinakorkojen tasolla.

(519) SAIC Motor Corporation Limitedin taloudellinen tilanne konsolidoidulla ryhmän tasolla oli yleisesti kannattava, ja sen oman tilinpäätöksen mukaan voittomarginaali oli noin 4 prosenttia. Kannattavuus kuitenkin heikkeni vuoteen 2021 verrattuna. Sen oman pääoman tuotto, joka on ryhmän kyky saada pääomasta nettovoittoa, väheni vuosien 2021 ja 2022 välillä 13 prosentista 8 prosenttiin.

(520) SAIC Motor Corporation Limited käytti toimintansa rahoittamiseen lyhyen ja pitkän aikavälin velkaa. Komissio arvioi ryhmän lyhyen aikavälin maksuvalmiutta ja pitkän aikavälin vakavaraisuutta.

(521) Lyhyen aikavälin maksuvalmiuden osalta yrityksen keskimääräinen käyttöpääomasuhde oli 1,07 vuonna 2022. Vaikka se oli hieman yli 1, ryhmän vaihto- ja rahoitusomaisuus on juuri ja juuri riittävä lyhyen aikavälin velvoitteiden maksamiseksi, mikä ei ole riittävä, jotta yritys voisi saada korkean luottoluokituksen, jota varten yrityksen suhdeluku pitäisi olla vähintään 2. Yrityksen maksuvalmiussuhde oli 0,87 vuonna 2022 ja 0,97 vuonna 2021, kun suhdeluvun vertailuarvona pidetään lukua 1. Yritys, jonka maksuvalmiussuhde on alle 1, ei ehkä kykene maksamaan lyhytaikaisia velkojaan. Ryhmän kassavarantovalmius oli keskimäärin 0,4 vuonna 2022. Sen vuoksi ryhmällä ei ollut riittävästi käteisvaroja lyhytaikaisen velkansa maksamiseen. Kun otetaan huomioon lyhyen aikavälin maksuvalmiusindikaattorit, komissio päätteli, että kyseessä olevalla ryhmällä oli lyhytaikaisia maksuvalmiusongelmia, joiden vuoksi yrityksellä on riskivelkaprofiili.

(522) Pitkän aikavälin velkojen osalta SAIC Motor Corporation Limitedin velkasuhde eli velkojen ja varojen suhde konsolidoidulla tasolla oli korkea (0,66), mikä tarkoittaa sitä, että 66 prosenttia ryhmän varoista rahoitetaan velalla. Yrityksen velkaantumisaste oli 1,79 vuonna 2021 ja 1,94 vuonna 2022, mikä viittaa siihen, että yritys rahoittaa toimintaansa pääasiassa velalla. Mitä korkeampi velkasuhde ja velkaantumisaste on, sitä suurempi yrityksen taloudellinen riski on. Lisäksi vuosina 2009–2015 kaksi ryhmään kuuluvaa yritystä (SAIC Maxus Automotive Company Limited ja Nanjing Automobile (Group) Corporation) teki neljä sopimusta velan muuntamisesta osakkeiksi valtion omistamien pankkien kanssa parantaakseen velkarakennettaan. Tällaisen sopimuksen mukaisesti yritykset voivat muuntaa osan velastaan valtion omistamalle pankille osakkeiksi ja vähentää näin velkoja taseessaan. Lisäksi SAIC Motor Corporation Limited sai vuonna 2017 etua pääomasijoituksesta, johon osallistui muun muassa valtion omistamia rahoituslaitoksia, millä oli jälleen myönteinen vaikutus yritysryhmän velkarakenteeseen. Vaikka nämä tapahtuivat ennen tutkimusajanjaksoa, niillä oli pysyvä rakenteellinen vaikutus taseeseen.

(523) Lisäksi komissio totesi, että yritysryhmä otti lainaa muiden lainojen korvaamiseksi. Valmiusluottolimiittien esiintymistä pidetään viitteenä siitä, että yrityksellä on maksuvalmiusongelmiin liittyvä lisäriski, kuten 3.4.2.1 jaksossa selitetään.

(524) Komissio totesi, että kiinalainen luottoluokituslaitos oli antanut SAIC Motor Corporation Limitedille AAA-luokituksen. Kiinan luottoluokitusten yleisten vääristymien (ks. 3.4.1.9 jakso) ja edellä kuvatun ryhmän taloudellisen tilanteen vuoksi komissio päätteli, että luokitus ei ole luotettava.

(525) Komissio katsoi, että ryhmän yleinen rahoitustilanne vastasi luokitusta B. Standard & Poorin luottoluokitusmääritelmien mukaan B-luokkaan kuuluva velallinen on haavoittuvammassa tilanteessa kuin BB-luokkaan kuuluva velallinen, mutta sillä on edelleen kapasiteettia rahoitussitoumustensa hoitamiseen. Kielteiset liiketoimintaan, rahoitukseen tai talouteen liittyvät olosuhteet saattavat kuitenkin heikentää velallisen kapasiteettia tai halukkuutta vastata taloudellisista sitoumuksistaan. Sen vuoksi tätä vertailuarvoa pidetään asianmukaisena, jotta voidaan ottaa huomioon lisäriski, joka aiheutuu valmiusluottolimiittien ja joukkolainojen käytöstä velkojen uudelleenjärjestelyä varten.

(526) Marginaali määritettiin laskemalla tuotannonalasegmenttejä koskevien Bloombergin tietojen perusteella Yhdysvaltojen AA-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen ja Yhdysvaltojen B-luokkaan kuuluvien yritysvelkakirjalainojen indeksien suhteellinen erotus. Näin laskettu suhteellinen erotus lisättiin Kiinan keskuspankin viitekorkoon tai 20 päivän elokuuta 2019 jälkeen NIFC:n ilmoittamaan lainojen primekorkoon lainan myöntämispäivänä ja saman pituista lainaa varten. Tämä tehtiin kaikkien yritykselle myönnettyjen lainojen ja rahoitusleasingin osalta.

(527) Sama tilanne markkinavääristymien ja luottoluokitusten puutteen osalta pätee Kiinassa myönnettyihin valuuttamääräisiin lainoihin, koska lainat ovat samojen kiinalaisten rahoituslaitosten myöntämiä. Asianmukaisen vertailuarvon määrittämiseksi käytettiin siis tutkimusajanjaksolla liikkeeseen laskettuja B-luokkaan kuuluvia yritysvelkakirjalainoja nimellisarvoineen, kuten edellä todettiin.

3.5.2.4. Etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta koskeva päätelmä: lainat

(528) Komissio totesi, että kaikki otokseen valitut vientiä harjoittavien tuottajien ryhmät saivat tutkimusajanjaksolla etua lainojen muodossa myönnetystä etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta. Kun otetaan huomioon taloudellisen tuen olemassaolo, vientiä harjoittaville tuottajille koituva etu ja tuen erityisyys, komissio piti lainojen muodossa saatua etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavana tukena.

(529) Otokseen valituille yritysryhmille edellä kuvatun lainojen muodossa saadun etuuskohteluun perustuvan rahoituksen osalta vahvistettu tukiprosentti tutkimusajanjaksolla oli seuraava:

Etuuskohteluun perustuva rahoitus: lainat

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	0,16 %
Geely-ryhmä	0,81 %
SAIC-ryhmä	1,38 %

3.5.3. *Etuuskohteluun perustuva rahoitus: muut rahoitustyypit*

3.5.3.1. Luottolimiitit

(a) Yleistä

(530) Luottolimiitin tarkoituksena on vahvistaa lainanoton enimmäismäärä, jonka yritys voi käyttää koska tahansa rahoittaakseen toimintaansa, minkä ansiosta käyttöpääomarahoitus on joustavaa ja saadaan käyttöön välittömästi tarvittaessa. Otokseen valituille ryhmille myönnetyillä luottolimiittisopimuksilla tarkoitetaan tällaiset sopimukset allekirjoittaneille yrityksille saatavilla olevaa erityyppistä rahoitusta, johon sisältyy kaikentyyppinen lyhytaikainen rahoitus, kuten lyhytaikaiset lainat, pankkivekselit ja remburssit. Rahoitusalan lähteiden mukaan luottolimiittejä esiintyy useimmissa markkinatalouksissa. Niiden osuus esimerkiksi yhdysvaltalaisille julkisille yrityksille myönnetystä pankkirahoituksesta on yli 80 prosenttia ([179]). Lisäksi Kanadassa, jossa pankkivekselit ovat vekselin hyväksyvän pankin suora ja ehdoton vastuu (kuten Kiinassa), pankit ottavat yleensä vastaan pankkivekselin vain yrityksiltä, joilla on vakiintunut luottolimiitti kyseisen pankin kanssa ([180]). Komissio katsoi näin ollen, että periaatteessa otokseen valittujen yritysten kaiken lyhytaikaisen rahoituksen, kuten lyhytaikaisten lainojen ja pankkivekseleiden, pitäisi kuulua jonkin luottolimiittivälineen piiriin.

([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) Tutkimuksen havainnot

(531) Komissio totesi, että kiinalaiset rahoituslaitokset tarjosivat luottolimiittejä rahoituksen tarjoamisen yhteydessä kullekin otokseen valitulle ryhmälle. Nämä muodostuivat puitesopimuksista, joiden nojalla pankki antaa otokseen valituille yrityksille mahdollisuuden käyttää erilaisia velkainstrumentteja (esim. käyttöpääomalainat, pankkivekselit ja muut ulkomaankaupan rahoituksen muodot) tiettyyn enimmäismäärään asti.

(532) Kaiken lyhytaikaisen rahoituksen pitäisi kuulua luottolimiitin piiriin, kuten johdanto-osan 530 kappaleessa todetaan. Tämän vuoksi komissio vertasi yhteistyössä toimineiden yritysten saatavilla olevien luottolimiittien määrää tutkimusajanjaksolla näiden yritysten käyttämän lyhytaikaisen rahoituksen määrään samalla kaudella vahvistaakseen, kattoivatko luottolimiitit kaiken lyhytaikaisen rahoituksen. Jos lyhytaikaisen rahoituksen määrä ylitti luottolimiitin enimmäismäärän, komissio korotti luottolimiitin määrää määrällä, jonka vientiä harjoittavat tuottajat tosiasiallisesti käyttivät luottolimiitin enimmäismäärän ylittävästi.

(533) Tavanomaisissa markkinaolosuhteissa luottolimiitteihin sovellettaisiin nk. järjestely- tai luotonvarausmaksua pankin kustannusten ja riskien korvaamiseksi luottolimiitin avaamisesta sekä uusimismaksua, joka veloitetaan vuosittain luottolimiitin voimassaolon uusimisesta. ([181]) Nämä maksut kattavat hallinnolliset kustannukset, kuten hakemuksen käsittelystä ja tarkastusten suorittamisesta aiheutuvat kustannukset, mutta myös pankeille asetetuista vakavaraisuusvaatimuksista aiheutuvat kustannukset, koska luottolimiitin puitteissa sidottu pääoma vähentää pankin vakavaraisuussuhteita, jotka sen on säilytettävä järjestelmäriskien varalta. Komissio totesi kuitenkin, että kaikki otokseen valitut yritysryhmät saivat etua maksutta annetuista luottolimiiteistä. Sen vuoksi tutkituille yritysryhmille koitui etua perusasetuksen 6 artiklan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

(c) Erityisyys

(534) Päätöksen nro 40 mukaan rahoituslaitosten on tarjottava luottotukea kannustettaville tuotannonaloille, kuten johdanto-osan 210 kappaleessa mainitaan.

(535) Komissio katsoi, että koska luottolimiitit liittyvät erottamattomasti kaikentyyppiseen otokseen valituille yrityksille myönnettyyn lyhytaikaiseen rahoitukseen, niitä olisi pidettävä rahoituslaitosten etuuskohteluun perustuvana taloudellisena tukena kannustettaville tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu kannustettaviin tuotannonaloihin (ks. 3.1 jakso) ja voi näin ollen saada kaikkea mahdollista rahoitustukea.

(d) Tuen määrän laskeminen

(536) Komissio katsoi perusasetuksen 6 artiklan d alakohdan ii alakohdan mukaisesti tuensaajille koituneeksi eduksi tuensaajien kiinalaisille rahoituslaitoksille luottolimiittien avaamisesta tai uudistamisesta palkkiona maksaman määrän ja yrityksen kiinalaisilta rahoituslaitoksilta saatujen luottolimiittien avaamisesta tai uusimisesta maksetun summan ja niiden vastaavasta kaupallisesta luottolimiitistä, jonka yritys voisi saada markkinoilta, maksettavan summan välisen erotuksen.

(537) Yksikään otokseen valituista yrityksistä ei maksanut luottolimiitistään maksua. Myöskään aiemmissa tutkimuksissa komissio ei havainnut luottolimiittimaksuja maan sisällä. Ainoa tapaus, jossa otokseen valittu vientiä harjoittava tuottaja maksoi luottolimiittimaksun, koski yritystä, joka sai luottolimiittejä kahdelta pankilta, joiden päätoimipaikat sijaitsivat muulla lainkäyttöalueella kuin Kiinassa ja joihin näin ollen sovellettiin maksuja maailman rahoitusmarkkinoiden normaalin käytännön mukaisesti. ([182]) Julkisesti saatavilla olevat tiedot näyttävät viittaavan siihen, että joissakin tapauksissa Kiinassa toimivilta yrityksiltä peritään ([183])luottolimiittimaksuja, mutta näiden maksujen tasosta ei löytynyt tietoa. Sen vuoksi komissiolla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin etsiä asianmukaista vertailumaksua Kiinan ulkopuolelta. Järjestelymaksun vertailuarvo vahvistettiin 1,75 prosenttiin ja uusintamaksun 1,25 prosenttiin käyttämällä julkisesti saatavilla olevia tietoja. ([184])

([181]) Ks. esimerkiksi 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]) Ks. renkaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 297 kappale.

([183]) Ks. esimerkiksi Bank of China: Credit Line https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com)

([184]) https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts/ (sivustolla käyty 29.4.2024).

(538) Periaatteessa järjestelymaksu ja uusimismaksu maksetaan kertasuorituksena, kun avataan uusi luottolimiitti tai uusitaan olemassa oleva luottolimiitti. Laskelmia varten komissio otti kuitenkin huomioon luottolimiitit, jotka oli avattu tai uusittu ennen tutkimusajanjaksoa mutta jotka olivat otokseen valittujen ryhmien käytettävissä tutkimusajanjakson aikana, sekä luottolimiitit, jotka avattiin tutkimusajanjakson aikana.

3.5.3.2. Pankkivekselit

(a) Yleistä

(539) Pankkivekselit ovat rahoitustuotteita, joilla on tarkoitus kehittää aktiivisemmat kotimaiset rahamarkkinat laajentamalla luottomahdollisuuksia. Kyseessä on tietynmuotoinen lyhytaikainen rahoitus, jolla voidaan vähentää asettajan rahoituskustannuksia ja parantaa pääomatehokkuutta. ([185]) Kiinan keskuspankin verkkosivustolla todetaan lisäksi, että ”pankkivekselillä voidaan taata ostajan ja myyjän välisen sopimuksen tekeminen ja toteutuminen sekä edistää pääoman tuottoa Kiinan keskuspankin luottotietokeskuksen toimien kautta”. ([186]) Lisäksi DBS Bank mainostaa verkkosivustollaan pankkivekseleitä keinona ”parantaa käyttöpääomaa lykkäämällä maksuja”. ([187]) Pankkivekselin asettamista ja käyttöä koskevat yleiset ehdot vahvistetaan Kiinan kansantasavallan siirtokelpoisia rahoitusvälineitä koskevassa laissa ([188]).

(540) Komissio totesi jo aiemmissa tutkimuksissa ([189]), että pankkivekseleitä käytetään laajalti maksuvälineenä liiketoimissa korvaamaan rahamääräystä, mikä helpottaa asettajan käteisliikevaihto- ja käyttöpääomatilannetta.

(541) Pankkivekseleitä voidaan käyttää vain aitojen liiketoimien hoitamiseen, ja asettajan on toimitettava tästä riittävästi näyttöä, esimerkiksi osto-/myyntisopimus, lasku ja toimitusvahvistus. Pankkivekseleitä voidaan käyttää normaalina maksuvälineenä ostosopimuksessa muiden välineiden, kuten rahansiirron tai rahamääräyksen kanssa.

(542) Pankkivekselin asettaa hakija (asettaja, joka on myös ostaja liiketoimessa) ja hyväksyy pankki. Hyväksymällä vekselin pankki hyväksyy maksavansa ehdoitta vekselissä täsmennetyn rahasumman maksunsaajalle/haltijalle nimettynä päivänä (maturiteettipäivä).

(543) Pankkivekselisopimukset sisältävät yleensä luettelon liiketoimista, jotka vekselin on määrä kattaa, merkinnän tavarantoimittajan kanssa sovitusta maksun eräpäivästä ja pankkivekselin maturiteettipäivän.

(544) Komissio totesi, että Kiinassa pankkivekselit myönnetään pankkivekselisopimuksella, jossa täsmennetään pankki, tavarantoimittajat ja ostaja, pankin ja ostajan velvoitteet sekä arvo tavarantoimittajaa kohti, tavarantoimittajan kanssa sovittu maksun eräpäivä sekä pankkivekselin maturiteettipäivä.

(545) Komissio totesi myös, että luottolimiittisopimuksissa yleensä luetellaan pankkivekselit mahdollisuutena käyttää rahoituslimiittiä yhdessä muiden lyhytaikaisten rahoitusvälineiden, kuten käyttöpääomalainojen, kanssa.

(546) Kunkin pankin vahvistamista ehdoista riippuen voidaan edellyttää, että asettaja maksaa pienen talletuksen sitä varten perustetulle tilille, antaa sitoumuksen ja maksaa pankkimaksun. Asettajalla on joka tapauksessa velvollisuus siirtää pankkivekselin täysi määrä sitä varten perustetulle tilille viimeistään pankkivekselin maturiteettipäivänä.

([185]) Ks. Kiinan keskuspankin verkkosivusto: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html
([186]) Sama kuin edellä.
([187]) Ks. DBS Bankin verkkosivusto: 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]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 359–370 kappale, alumiinifolioita koskeva tutkimus, johdanto-osan 334–356 kappale, ja valokaapeleita koskeva tutkimus, johdanto-osan 358–370 kappale.

(547) Kun pankki on hyväksynyt pankkivekselin, asettaja vahvistaa sen ja siirtää sen maksunsaajalle (joka on myös tavarantoimittaja liiketoimessa) maksuna laskusta. Tämän seurauksena ostajan (asettajan) maksuvelvollisuus tavarantoimittajaa (maksunsaajaa) kohtaa peruuntuu. Ostajalle syntyy saman suuruinen uusi maksuvelvollisuus pankkivekselin hyväksynyttä pankkia kohtaan (asettajalla on velvollisuus maksaa pankille käteisenä ennen pankkivekselin maturiteettipäivää). Kiinan viranomaiset vahvistivat tämän aiemman tutkimuksen ([190]) tarkastuskäynnin aikana, eli kun yritys maksaa tavarantoimittajalle pankkivekselillä, sillä ei ole enää velvoitetta tavarantoimittajaan vaan pankkiin nähden, koska sen tahon, joka pyysi pankkivekselin asettamista, on maksettava pankille täysimääräisesti maturiteettipäivänä. Sen vuoksi pankkivekselin asettaminen korvaa tavarantoimittajaan kohdistuvan asettajan velvollisuuden pankkiin kohdistuvalla velvollisuudella.

(548) Pankkivekselin maturiteetti vaihtelee kunkin pankin asettamien ehtojen mukaan ja voi olla enintään yksi vuosi.

(549) Pankkivekselin maksunsaajalla (eli haltijalla) on kolme vaihtoehtoa ennen maturiteettipäivää:

— odottaa maturiteettipäivään ja saada pankkivekselin hyväksyneeltä pankilta käteisenä maksu sen täydestä nimellisarvosta;

— vahvistaa pankkivekseli eli käyttää sitä maksuvälineenä maksaakseen velkojaan muille osapuolille; tai

— diskontata pankkivekseli hyväksyneessä pankissa tai jossakin toisessa pankissa ja saada käteissuoritus diskonttokoron maksamista vastaan.

(550) Pankkivekselin asettamispäivä vastaa yleensä tavarantoimittajan kanssa sovittua maksun eräpäivää, mutta se voi olla myös sitä aikaisempi tai myöhempi. Tutkimuksessa todettiin, että otokseen valittujen yritysten osalta asettamispäivä oli yleensä tavarantoimittajan kanssa sovittuna maksun eräpäivänä tai sen lähettyvillä ja joissakin tapauksissa sen jälkeenkin. Komissio vahvisti, että otokseen valittujen yritysten pankkivekseleiden maturiteetti oli useimmissa tapauksissa 1–12 kuukautta laskun eräpäivän jälkeen.

(551) Kirjanpidossa pankkivekseliä käsitellään velkana pankille asettajien eli otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien tileissä. Kiinan keskuspankin luottotietokeskus, jäljempänä ’CRCP’, pitää pankkivekseleitä pankkien myöntämänä ”selvittämättömänä velkana” samalla tavalla kuin lainoja, rembursseja tai ulkomaankaupan rahoitusta. On myös syytä huomata, että CRCP saa tietoja rahoituslaitoksilta, jotka myöntävät erityyppisiä lainoja, ja että rahoituslaitokset ovat tunnustaneet pankkivekselit niihin kohdistuviksi veloiksi. Tutkimuksen aikana kerätyissä pankkivekselisopimuksissa todetaan, että jos ostaja ei maksa pankkivekselin erääntymispäivänä täyttä maksua, pankki pitää maksamatonta summaa erääntyneenä lainana pankille.

(552) Käteisvarojen kannalta tarkasteltuna tämä rahoitusväline antaa siis asettajalle maksulykkäystä, koska liiketoimen tosiasiallinen käteismaksu tapahtuu pankkivekselin maturiteettipäivänä eikä sillä hetkellä, kun asettajan on maksettava tavarantoimittajalleen. Ellei tällaista välinettä olisi, asettajan olisi joko käytettävä käyttöpääomaansa, mistä aiheutuu kustannuksia, tai hankittava lyhytaikainen käyttöpääomalaina pankilta maksaakseen tavarantoimittajalle, mistä myös aiheutuu kustannuksia. Maksamalla pankkivekseleillä asettaja käyttää hankittuja tavaroita tai palveluja yhdestä kuukaudesta yhteen vuoteen suorittamatta käteisvaroja ja kantamatta mitään kustannuksia.

(553) Havainnollistaakseen pankkivekseleiden käyttöä lyhytaikaisten lainojen korvikkeena komissio vahvisti, että joillakin otokseen valituilla yrityksillä ei juurikaan ollut lainoja. Näiden yritysten tutkimusajanjaksolla asettamat pankkivekselit muodostivat kuitenkin merkittävän osan niiden veloista. Esimerkiksi kahdella SAIC-ryhmän yrityksellä ei juurikaan ollut lainoja, mutta tutkimusajanjakson lopussa pankkivekselien osuus oli noin 20 prosenttia niiden lyhytaikaisista veloista.

([190]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 381 kappale.

(554) Tavanomaisissa markkinaolosuhteissa ([191]) pankkivekseleiden käytöstä rahoitusvälineinä aiheutuisi asettajalle rahoituskustannuksia. Tutkimuksessa kävi ilmi, että kaikki otokseen valitut yritykset käyttivät pankkivekseleitä tutkimusajanjakson aikana ja maksoivat pankin tarjoamasta palvelusta vain palkkion, joka oli yleensä 0,05 prosenttia pankkivekselin nimellisarvosta. ([192]) Yhdellekään otokseen valitulle yritykselle ei kuitenkaan aiheutunut kustannuksia pankkivekselin kautta tapahtuneesta rahoituksesta, kun ne lykkäsivät käteismaksua tavaroiden ja palvelujen toimittamisesta. Sen vuoksi komissio katsoi, että tutkimuksen kohteena olleet yritykset saivat etua pankkivekselin muodossa annetusta rahoituksesta, josta niille ei aiheutunut mitään kustannuksia.

(555) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että Kiinassa käytössä oleva pankkivekselijärjestelmä tarjosi kaikille otokseen kuuluneille vientiä harjoittaville tuottajille ilmaista rahoitusta niiden toimintaan, mistä koitui tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavaa etua johdanto-osan 562–566 kappaleessa kuvatulla tavalla perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan ja 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(556) Tämä on linjassa aiempien tutkimusten ([193]) kanssa, joissa komissio vahvisti, että pankkivekseleillä on käytännössä sama tarkoitus ja vaikutus kuin lyhytaikaisilla käyttöpääomalainoilla, koska yritykset käyttävät niitä laajalti rahoittaakseen toimintaansa käyttämättä lyhytaikaisia käyttöpääomalainoja, minkä vuoksi niistä pitäisi aiheutua vastaava kustannus kuin lyhytaikaisesta käyttöpääomalainarahoituksesta.

(557) Tutkimuksen aikana BYD-ryhmä selitti, että sillä oli tiettyjen pankkivekseleiden osalta käytössä pankkivekselin kompensointijärjestelmä eri pankkien kanssa. Komissio katsoi, että kompensointisopimuksen tekeminen ei muuta sitä tosiseikkaa, että pankkivekseli myönnettiin, ja johdanto-osan 539–556 kappaleessa esitetyn näytön perusteella komissio otti huomioon kompensoidut pankkivekselit BYD-ryhmälle koitunutta etua laskiessaan.

(b) Erityisyys

(558) Mitä tulee erityisyyteen, päätöksen nro 40 mukaan rahoituslaitosten on tarjottava luottotukea kannustettaville tuotannonaloille, kuten johdanto-osan 534 kappaleessa mainitaan.

(559) Komissio katsoo, että pankkivekselit ovat eräs kannustetuille tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, rahoituslaitosten antama etuuskohteluun perustuvan rahoitustuen muoto. Akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu kannustettaviin tuotannonaloihin (ks. 3.1 jakso) ja voi näin ollen saada kaikkea mahdollista rahoitustukea. Koska pankkivekselit ovat luottolimiittien tapaan erottamattomasti kytköksissä muuntyyppiseen etuuskohteluun perustuvaan luotonantoon, kuten lainoihin, ja koska ne ovat osa erityisesti kannustettaville tuotannonaloille myönnettävää luottotukea, julkisten elinten analyysia ja erityisyyttä koskevaa analyysia, jota käsitellään 3.4.1.1–3.4.1.5 ja 3.4.2.2 jaksossa lainojen osalta, sovelletaan myös luottolimiitteihin.

(560) Lisäksi CBIRC antoi vuonna 2020 ilmoituksen, jossa se totesi, että keskeisten yritysten tuotantoketjun loppupään yrityksille annettavan luottotuen vahvistamiseksi rahoituslaitokset voivat tarjota luottotukea näille yrityksille tavaroiden hankkimiseksi ja maksamiseksi avaamalla pankkivekseleitä, kotimaisia rembursseja, ennakkorahoitusta jne. ([194]) Eräänä rahoitusmuotona pankkivekselit ovat osa rahoituslaitosten kannustettaville tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, antamaa etuuskohteluun perustuvaa rahoitustukijärjestelmää.

(561) Ei esitetty mitään näyttöä, että mikä tahansa yritys Kiinassa (muu kuin kannustettaviin tuotannonaloihin kuuluva) voisi saada etua pankkivekseleistä samoilla etuuskohteluun perustuvilla ehdoilla.

([191]) Ks. esimerkiksi Kanadan tapaus: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm,.

([192]) Kiinan keskuspankin antamissa maksuja ja selvityksiä koskevissa hallinnollisissa toimenpiteissä nro 393/1997 vahvistetun kurssin mukaisesti.

([193]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 385 kappale, alumiinifolioita koskeva tutkimus, johdanto-osan 353 kappale ja valokaapeleita koskeva tutkimus, johdanto-osan 373 kappale.

([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn)

(c) Tuen määrän laskeminen

(562) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrän laskemista varten komissio arvioi tuensaajille tutkimusajanjaksolla koituneen edun.

(563) Kuten johdanto-osan 531 kappaleessa mainitaan, komissio totesi, että otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat käyttivät pankkivekseleitä lyhytaikaisiin rahoitustarpeisiin maksamatta korvausta.

(564) Komissio päätteli näin ollen, että pankkivekseleistä olisi maksettava korvaus rahoituskaudelta. Komissio katsoi, että rahoituskausi alkoi pankkivekselin asettamispäivänä ja päättyi pankkivekselin maturiteettipäivänä. Sellaisten pankkivekselien osalta, jotka oli asetettu ennen tutkimusajanjaksoa, ja sellaisten pankkivekselien osalta, joiden erääntymispäivä on tutkimusajanjakson päättymisen jälkeen, komissio laski edun ainoastaan tutkimusajanjakson kattamalle rahoituskaudelle.

(565) Perusasetuksen 6 artiklan b alakohdan mukaisesti ja ottaen huomioon, että pankkivekselit ovat eräänlaista lyhytaikaista rahoitusta ja että niillä on sama tarkoitus kuin lyhytaikaisilla käyttöpääomalainoilla, komissio katsoi tuensaajille koituneeksi eduksi seuraavien erotuksen: määrä, jonka yritys maksoi tosiasiallisesti korvauksena pankkivekseleistä saamastaan rahoituksesta, sekä määrä, joka sen pitäisi maksaa lyhytaikaiseen rahoitukseen sovellettavan koron perusteella.

(566) Komissio määritti lyhytaikaisen rahoituksen kustannusten maksamatta jättämisestä aiheutuvan etuuden. Komissio katsoi aiempien tutkimusten ([195]) perusteella, että pankkivekseleihin olisi liityttävä vastaava kustannus kuin lyhytaikaiseen lainarahoitukseen. Komissio sovelsi näin ollen samaa menetelmää kuin RMB-määräiseen lyhytaikaiseen lainarahoitukseen (ks. 3.5.2.3 jakso).

3.5.3.3. Diskontatut vekselit

(a) Yleistä

(567) Tutkimuksessa kävi ilmi, että kiinalaiset rahoituslaitokset diskonttasivat saatavia BYD-ryhmälle käteistä vastaan.

(568) Tässä operaatiossa rahoituksen välittäjät maksoivat ennalta yrityksille saatavia ennen niiden eräpäivää. Yritykset saivat varoja ennakkoon siirtämällä tulevia saatavia koskevat oikeudet rahoituslaitoksille sen jälkeen, kun niistä oli vähennetty palkkiot ja sovellettava diskonttokorko. Sovellettavalla diskonttokorolla olisi nimenomaisesti kompensoitava maksukyvyttömyysriskiä, johon vaikuttaa voimakkaasti sen tahon luottoluokitus, joka on viimeksi vastuussa maksuvelvollisuudesta.

(569) Kuten aiemmissa tutkimuksissa ([196]) vahvistettiin, tavanomaisissa markkinaolosuhteissa sovellettavalla diskonttokorolla kompensoidaan pankin kustannuksia ja riskejä. Kuten 3.5.1 ja 3.5.2 jaksossa selitetään, kiinalaisten rahoituslaitosten antamat lainat osoittavat valtion merkittävää puuttumista toimintaan ja vaikuttavat etenkin vientiä harjoittavien tuottajien luottoluokitukseen eivätkä heijastele korkoja, joita yleensä käytettäisiin toimivilla markkinoilla.

(570) Vastaanottajille koitunut etu on kiinalaisten rahoituslaitosten soveltaman diskonttokoron ja vastaaviin operaatioihin markkinoilla, esimerkiksi lainoihin, sovellettavan diskonttokoron erotus.

(b) Erityisyys

(571) Mitä tulee erityisyyteen, päätöksen nro 40 mukaan rahoituslaitosten on tarjottava luottotukea kannustettaville tuotannonaloille, kuten johdanto-osan 210 kappaleessa mainitaan.

([195]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 399 kappale, ja alumiinifolioita koskeva tutkimus, johdanto-osan 356 kappale.
([196]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 413–419 kappale.

(572) Kuten aiemmissa tutkimuksissa ([197]) vahvistettiin, komissio katsoo, että diskontatut vekselit ovat eräs kannustetuille tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, rahoituslaitosten antama etuuskohteluun perustuvan rahoitustuen muoto. Akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu kannustettaviin tuotannonaloihin (ks. 3.1 jakso) ja voi näin ollen saada kaikkea mahdollista rahoitustukea. Eräänä rahoitusmuotona diskontatut vekselit ovat osa rahoituslaitosten kannustettaville tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, antamaa etuuskohteluun perustuvaa rahoitustukijärjestelmää.

(573) Ei esitetty mitään näyttöä, että mikä tahansa yritys Kiinassa (muu kuin kannustettaviin tuotannonaloihin kuuluva) voisi saada etua diskontatuista vekseleistä samoilla etuuskohteluun perustuvilla ehdoilla.

(c) Tuen määrän laskeminen

(574) Kuten johdanto-osan 567 kappaleessa mainitaan, komissio totesi, että otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat käyttivät diskontattuja vekseleitä lyhytaikaisiin rahoitustarpeisiinsa.

(575) Perusasetuksen 6 artiklan b alakohdan mukaisesti ja ottaen huomioon, että diskontatut vekselit ovat eräänlaista lyhytaikaista rahoitusta ja että niillä on sama tarkoitus kuin lyhytaikaisilla käyttöpääomalainoilla, komissio katsoi tuensaajille koituneeksi eduksi seuraavien erotuksen: tosiasiallisesti maksettu diskonttokorko ja määrä, joka yrityksen pitäisi maksaa lyhytaikaiseen rahoitukseen sovellettavan koron perusteella.

(576) Komissio määritti lyhytaikaisen rahoituksen kustannusten maksamatta jättämisestä aiheutuvan etuuden. Komissio katsoi, että diskontattuihin vekseleihin olisi liityttävä vastaava kustannus kuin lyhytaikaiseen lainarahoitukseen. Komissio sovelsi näin ollen samaa menetelmää kuin RMB-määräiseen lyhytaikaiseen lainarahoitukseen (ks. 3.5.2.3 jakso).

3.5.3.4. Tuki pääomainvestoinneille

3.5.3.4.1. *Velan muuntaminen osakkeiksi*

(a) Yleistä

(577) Komissio vahvisti, että yksi Geely-ryhmän yrityksistä, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, jäljempänä 'NHBGAP', muunsi tutkimusajanjaksolla velkaa osakkeiksi CCBC Financial assets investment Co.:ssa, joka on Industrial and Commercial Bank of China -pankin tytäryhtiö. CCBC Financial Asset Investment Co., Ltd on valtion omistamalle pankille kuuluva sijoitusrahasto, jota pidetään julkisena elimenä ja/tai viranomaisten valtuutuksen tai määräämisen kohteena 3.5.1.1 jakson mukaisesti.

(578) Asiakirja-aineistossa ei ole tietoja ehdoista, joiden mukaisesti velka muunnettiin osakkeiksi tutkimusajanjakson aikana.

(579) Komissio katsoi, että pankki ei muuntaisi velkaa osakkeiksi tavanomaisissa markkinaolosuhteissa ilman kompensaatiota. Se katsoi, että oma pääoma on paljon spekulatiivisempi rahoitusväline kuin velka, koska ei ole varmuutta siitä, että pankki saa takaisin alkuperäisen pääomasijoituksensa. Pääomalla ei myöskään välttämättä varmisteta sijoitetun pääoman tuottoa, toisin kuin lainaan liittyvällä korolla. CCBC Financial assets investment Co., Ltd:lle tästä velan osakkeiksi muuntamisesta johtuvaa kohonnutta riskiä vahvistaa näyttö Geely-ryhmän heikosta taloudellisesta tilanteesta (ks. johdanto-osan 507–514 kappale). Lisäksi NHBGAP laajensi merkittävästi liiketoimintaansa vuoden 2021 ja tutkimusajanjakson välisenä aikana ja kasvoi lähes kymmenkertaiseksi. Näin ollen on todennäköistä, että yritys tarvitsi lisälikviditeettiä tukeakseen tätä kasvua, mikä tyydytettiin vapauttamalla varoja, jotka oli aiemmin sidottu pitkäaikaisiin velkajärjestelyihin, mikä hyödytti NHBGAP:tä.

([197]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 413–419 kappale.

(580) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio päätteli, että velan muuntamisesta osakkeiksi koitui tutkimusajanjakson aikana etu NHBGAP:lle ja että valtion valtuuttama tai määräämä julkinen elin tarjosi sen teollisuuspolitiikan tavoitteiden saavuttamiseksi.

(b) Erityisyys

(581) Komissio katsoi, että etuuskohteluun perustuva rahoitus, jossa velka on muunnettu osakkeiksi, on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska sijoittajat on tahoja, jotka noudattavat valtion politiikan suuntaviivoja, joiden mukaan akkusähköajoneuvojen tuotannonala on kannustettava tuotannonala. Käytettävissä olevat tiedot viittaavat tämän tilapäisen tuen myöntämiseen Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd:lle, minkä vuoksi tuki kohdistuu erityisesti yritykseen.

(c) Etuuden laskeminen

(582) Asiakirja-aineistossa ei ollut näyttöä, jonka perusteella komissio voisi arvioida, onko pankkien ottamat merkittävät riskit jotenkin kompensoitu tai otettu huomioon tehdyssä sijoituksessa. Kaikki johdanto-osan 579 kappaleessa selitetyt tekijät viittaavat kuitenkin NHBGAP:n erityiseen taloudelliseen tilanteeseen ja tällä liiketoimella tavoiteltuihin teollisiin tavoitteisiin, mikä tukee päätelmää, jonka mukaan sen markkinalogiikka ei kuvastanut liiketoimeen liittyviä merkittäviä todellisia riskejä, kuten todennäköistä likviditeettitarvetta yrityksen kasvun rahoittamiseksi ja Geely-ryhmän yleisesti heikkoa taloudellista tilannetta, kuten 3.5.2.3 jaksossa selitetään.

(583) Näin ollen komissio katsoi, että liiketoimi vastaa velan anteeksiantoa ja piti sitä korottomana lainana. Sen vuoksi komissio päätti noudattaa 3.4.2 jaksossa kuvattua lainoja koskevaa laskentamenetelmää. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhdysvaltojen AA-luokiteltujen ja B-luokiteltujen saman pituisten yritysjoukkolainojen suhteellista erotusta sovelletaan Kiinan keskuspankin julkaisemiin viitekorkoihin, ja näin määritetään markkinapohjainen lainojen korko, jota sitten verrattaan yrityksen tosiasiallisesti maksamaan korkoon etuuden määrittämiseksi.

3.5.3.4.2. *Pääomanlisäykset*

(a) Geely-ryhmä

(1) *Yleistä*

(584) Komissio vahvisti, että kaksi Geely-ryhmän yritystä, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., jäljempänä 'ZGA', ja NHBGAP, saivat tutkimusajanjakson aikana valtion omistuksessa olevien yksiköiden (Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership and BOC Financial assets Investments Co., Ltd.) tarjoamia varoja erityisten pääomasijoitusten muodossa.

(585) Varat siirrettiin pääomalisäyksinä, jotka eivät kuitenkaan tarjonneet automaattisesti sijoittajille täysiä osakkeenomistajien oikeuksia. Vaikka sijoittajat olivat siirtäneet varat, ne eivät saaneet vastineeksi täysimääräisiä osakkeenomistajien oikeuksia eikä niille maksettu korkoa.

(586) Kuten aiemmissa tutkimuksissa ([198]) vahvistettiin, varojen käytön kompensoimiseksi yritys siirtäisi osuuden yrityksen omistajuudesta, kun varat on vastaanotettu, tai kirjaisi varat velkana. Tässä tapauksessa tämä rahoitusmuoto on kuitenkin itse asiassa lähempänä perinteistä pitkäaikaista korotonta osakaslainaa kuin oman pääoman ehtoista rahoitusvälinettä.

(587) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että nämä kaksi etuyhteydessä olevaa yritystä saivat tutkimusajanjaksolla käyttöönsä merkittäviä määriä rahoitusta, josta niille ei aiheutunut mitään kustannuksia, rahoitusmekanismina toimivien yritysten kautta. Koska kyseinen pääomasijoitusmuoto oli sellainen, että sijoittajat eivät saaneet osakkeenomistajien oikeuksia, komissio katsoi, että näillä pääomasijoituksilla oli samanlainen vaikutus kuin korottomalla lainalla.

([198]) Ks. lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 430–432 kappale.

(588) Komissio totesi julkisesti saatavilla olevien tietojen, kuten vuosikertomusten ja yrityshakemistoissa, sijoittajien verkkosivustoilla tai julkisesti saatavilla olevissa tietokannoissa saatavilla olevien tietojen, perusteella, että Geely-ryhmälle rahoitusta antaneet sijoittajat olivat osittain valtion omistuksessa.

(589) Komissio totesi, että Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnershipin osakkeista yli 63 prosenttia oli viime kädessä paikallishallinnon ja valtion omistamien yritysten hallussa. Tarkemmin sanottuna 99,9 prosenttia osakkeista omistaa Dexiang Automobile Industry, jonka osakkeista puolestaan omistaa 53,72 prosenttia Xi'an Xiangji automobile Partnership, joka puolestaan on etuyhteydessä KINGFAR-ryhmään (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), joka on Xi'anin talouden ja teknologian kehittämisvyöhykkeen hallintokomitean hallinnassa oleva valtion omistama yritys, jossa lopullista päätösvaltaa ja valvontaa harjoittaa paikallishallinto, mukaan lukien johdon nimittäminen, strategista kehittämis- ja investointisuunnitelmaa koskeva päätös ja tärkeimpien rahoituspäätösten valvonta. Xi'an Kingfar saa jatkuvaa valtion tukea pääoman/varojen lisäysten muodossa ja taloudellista tukea liiketoimintansa tukemiseksi ([199]). Dexiang Automobile Industrystä omistaa 10,6 prosenttia Yuanxiang automobile Company Ltd, joka myös on edellä mainitun valtion omistaman Xi'an JINGFAR Economic Development Group -ryhmän omistuksessa.

(590) Komissio totesi myös, että Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership, joka on Hubein maakunnan ([200]) hallituksen pääomasijoitusväline, on valtion omistama yritys. Rahaston verkkosivuston mukaan Yangtze River Industrial Fund on kuulunut Kiinan valtion ohjausrahastoihin ainakin vuodesta 2017 lähtien. Rahasto keskittyy kansalliseen strategiaan ja nykyaikaisten teollisuusklustereiden rakentamiseen Hubein maakunnassa ja kehittää uusia strategisia tuotannonaloja, kuten (muun muassa) uusia energialähteitä hyödyntäviä ja älykkäitä verkkoon liitettyjä ajoneuvoja, mikä on selkeä osoitus rahaston hallinnoinnin ja Kiinan viranomaisten tärkeimpien teollisuushankkeiden täytäntöönpanon yhteydestä Hubein maakunnassa. Rahaston teollisuushankkeista sen verkkosivustolla ([201]) mainitaan Lotus Global Smart Factory Project ja Geely Intelligent Network Headquarters -hanke.

(591) Kiinan viranomaiset siirsivät näiden rahastojen kautta varoja suoraan Geely-ryhmälle. Komissio vahvisti, että niiden toiminta ei ollut täysin markkinalogiikan mukaista eikä kuvastanut tosiasiallisia markkinariskejä, jotka liittyivät tutkimuksen kohteena oleviin liiketoimiin, kuten johdanto-osan 582 kappaleessa selitetään. Edellä 3.1 jaksossa esitetyn tiettyjen tuotannonalojen kannustamista koskevan valtion politiikan mukaisesti kyseiset sijoittajat eivät toimineet tavanomaisten markkinatoimijoiden tavoin tukiessaan Geely-ryhmää taloudellisesti.

(592) Komissio vahvisti lisäksi virallisilla aihetodisteilla, että kyseiset sijoittajat olivat valtion määräysvallassa. Koska saatavilla ei ollut muita tietoja, jotka olisivat osoittaneet muuta, komissio katsoi, että kyseiset yksiköt omistavien valtion omistuksessa olevien yritysten johtajat ja valvojat on oletettavasti nimittänyt valtio ja he ovat tilivelvollisia valtiolle 3.5.1.5–3.5.1.8 jakson päätelmien perusteella.

(593) Lisäksi komissio katsoi, että tämä pääomanlisäys on yksi etuuskohteluun perustuvan rahoitustuen muoto kannustettaville tuotannonaloille. Kuten 3.1 jaksossa mainitaan, akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu kannustettavien ja strategisten tuotannonalojen luokkaan, minkä vuoksi sille voidaan myöntää kaikkea saatavilla olevaa rahoitustukea. Lisäksi näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa ([202])annetaan runsaasti tietoa ohjausrahastoista, jotka on perustettu investoimaan Kiinan nopean kasvun sektoreihin, kuten akkusähköajoneuvoihin. Näiden ohjausrahastojen kautta Kiinan viranomaiset siirtävät varoja suoraan tai välillisesti kiinalaisille akkusähköajoneuvoille valtion omistamien tai valtion tukemien pääomarahastojen kautta.

([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]) Ks. näytön riittävyyttä koskevan muistion 3.3.3 jakso: Valtion rahoittamat tai viranomaisten muulla tavoin kannustamat pääomasijoitukset.

(594) BOC Financial Asset Investments Co., Ltd:n todettiin olevan kokonaan Bank of China -pankin omistuksessa oleva tytäryhtiö. Mitä tulee pääomasijoitukseen osallistuneisiin rahoituslaitoksiin, komissio vahvisti jo 3.4.1.7 jaksossa, että kaikki valtion omistamat kiinalaiset rahoituslaitokset, jotka olivat myöntäneet rahoitusta otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle, olivat perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa sekä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitettuja julkisia elimiä. Lisäksi joitakin yrityksiä (esimerkiksi Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership ja BOC Financial Asset Investments Co., Ltd ja BOC Financial Asset Investments Co., Ltd) voitaisiin pitää Kiinan viranomaisten rahoitusmekanismina 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

(595) Vaikka valtion määräysvallassa olevia yksikköjä ja rahoituslaitoksia ei pidettäisikään julkisina eliminä, komissio vahvisti, että Kiinan viranomaiset valtuuttivat tai määräsivät ne huolehtimaan tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvista tehtävistä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. johdanto-osan 269 kappale). Näin ollen niiden käyttäytymisen voidaan joka tapauksessa katsoa johtuvan Kiinan viranomaisista.

(2) *Erityisyys*

(596) Komissio katsoi, että etuuskohteluun perustuva rahoitus pääomasijoitusten kautta on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska sijoittajat ovat tahoja, jotka noudattavat valtion politiikan suuntaviivoja, joiden mukaan akkusähköajoneuvojen tuotannonala on kannustettava tuotannonala. Käytettävissä olevat tiedot viittaavat tämän tilapäisen tuen myöntämiseen Geely-ryhmälle, minkä vuoksi tuki kohdistuu erityisesti yritykseen.

(3) *Etuuden laskeminen*

(597) Komissio katsoi, että Geely-ryhmä sai etua merkittävästä oman pääoman ehtoisesta rahoituksesta, jolla oli samanlainen vaikutus kuin korottomalla lainarahoituksella. Sen vuoksi komissio päätti noudattaa 3.5.2 jaksossa kuvattua lainoja koskevaa laskentamenetelmää. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhdysvaltojen AA-luokiteltujen ja B-luokiteltujen saman pituisten yritysjoukkolainojen suhteellista erotusta sovelletaan Kiinan keskuspankin julkaisemiin viitekorkoihin, ja näin määritetään markkinapohjainen lainojen korko, jota sitten verrattaan yrityksen tosiasiallisesti maksamaan korkoon etuuden määrittämiseksi.

(b) SAIC-ryhmä

(598) Suorien lainojen ja muiden etuuskohteluun perustuvan rahoituksen muotojen lisäksi SAIC Motor Group Corp. sai etua myös emoyhtiönsä ja valtion omistamien rahoituslaitosten tarjoamista varoista pääomasijoitusten kautta, joilla tuettiin akkusähköajoneuvohankkeita, autoalan rahoitustoimintaan liittyviä tietotekniikkahankkeita, älykästä massakustomointia koskeviin liiketoimintamalleihin liittyviä hankkeita sekä tulevaisuuteen suuntautuvaa teknologiaa ja ajoneuvojen internetiä.

(1) *Tutkimuksen havainnot*

(599) Komissio vahvisti julkisesti saatavilla olevien tietojen perusteella, että SAIC Motor Corporation Limited sai vuonna 2017 etua emoyhtiönsä, työntekijöidensä ja kuuden rahoituslaitoksen tarjoamasta 15 miljardin RMB:n pääomanlisäyksestä ([203]). SAIC Motor Corporation Limited on julkisesti noteerattu yhtiö, mutta pääomasijoitusta varten tarvittavat varat kerättiin CSRC:n hyväksymällä ei-julkisella tarjouksella, johon voivat osallistua ainoastaan emoyhtiö, työntekijät ja valitut rahoituslaitokset.

(600) Kuten johdanto-osan 318 kappaleessa mainitaan, monet SAIC-ryhmän yritykset jättivät vastaamatta kyselylomakkeeseen. Shanghai Automotive Industry Group, SAIC Motor Corporation Limitedin emoyhtiö, on yksi niistä ryhmän yrityksistä, jotka eivät toimineet yhteistyössä. Kuten edellä olevassa jaksossa mainitaan, Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tarvittavia tietoja rahoituslaitoksista. Sen vuoksi komission oli turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin tätä liiketoimea koskevassa arvioinnissaan.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml

(601) Mitä tulee pääomasijoitukseen osallistuneisiin rahoituslaitoksiin, komissio vahvisti jo 3.5.1.8 jaksossa, että kaikki valtion omistamat kiinalaiset rahoituslaitokset, jotka olivat myöntäneet rahoitusta otokseen valituille kolmelle vientiä harjoittavien tuottajien ryhmälle, olivat perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa sekä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitettuja julkisia elimiä.

(602) Vaikka valtion omistamia rahoituslaitoksia ei pidettäisikään julkisina eliminä, komissio vahvisti samojen tietojen perusteella, että Kiinan viranomaiset valtuuttivat tai määräsivät ne huolehtimaan tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvista tehtävistä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. 3.5.1.9 jakso).

(603) Edeltävissä jaksoissa esitetyn näytön lisäksi on myös tärkeää huomata, että vihreän rahoitusjärjestelmän rakentamista koskevien ohjaavien lausuntojen mukaan Kiinan viranomaiset pyrkivät ”aktiivisesti tukemaan päteviä vihreitä yrityksiä rahoituksen hankkimisessa listautumisantien ja uusantien kautta, aktiivisesti auttamaan päteviä vihreitä yrityksiä niiden listautumisantipyrkimyksissä ja auttamaan julkisesti noteerattuja vihreitä yrityksiä laskemaan liikkeeseen lisäosuuksia uusantien kautta oikeudellisten menettelyjen mukaisesti” ([204]). Tämä viimeinen kohta vastaa täsmälleen käsiteltävänä olevaa tilannetta.

(604) Shanghai Automotive Industry -ryhmän osalta komissio pystyi vahvistamaan SAIC Motor Corporation Limitedin toimittamien tietojen perusteella, että kyseinen yritys on kokonaan SASACin omistuksessa. Komissio ei kuitenkaan löytänyt julkisesti saatavilla olevaa tilinpäätöstä tai muuta merkityksellistä julkista tietoa kyseisestä yrityksestä. Komissio ei myöskään löytänyt tietoa emoyhtiön sijoituksista muihin SAIC-ryhmän yrityksiin. Vaikka Shanghai Automotive Industry Groupilla ja SAIC Motor Corporation Limitedillä on eri yritysrekisterinumerot, kaikki emoyhtiötä koskevat julkiset hakutoiminnot antoivat järjestelmällisesti hakutulokseksi sen ainoan tytäryhtiön, SAIC Motor Corporation Limitedin. Lopuksi komissio totesi, että useat SAIC Motor Corporation Limitedin hallituksen jäsenet suorittavat samankaltaisia tehtäviä Shanghai Automotive Industry Groupin hallituksessa. Koska lisätietoja ei ole saatavilla, on kohtuullista olettaa, että Shanghai Automotive Industry Group on ei-operatiivinen peiteyhtiö. Koska ei löytynyt näyttöä yrityksen operatiivisesta toiminnasta, joka edellyttäisi merkittävää rahoitusta, ja koska yrityksen ainoa tiedossa oleva sijoitus on SAIC Motor Corporation Limited, ainoa mahdollinen rahoitusvirta on sen omistajalta SASACilta julkisesti noteeratulle yritykselle SAIC Motor Corporation Limitedille. Näin ollen liiketoimen olisi katsottava vastaavan Kiinan viranomaisten SAIC Motor Corporation Limitediin tekemää suoraa käteissijoitusta.

(2) *Etu*

(605) Tämän jälkeen komissio analysoi, koituiko SAICille etua Kiinan viranomaisten SASACin ja useiden rahoituslaitosten kautta antamasta taloudellisesta tuesta. Koska SAIC ja Kiinan viranomaiset eivät toimineet yhteistyössä, komission oli jälleen perustettava päätelmänsä käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti.

(606) Edellä esitetty näyttö on osoittanut, että SASACin ja rahoituslaitosten tehtävänä ja tavoitteena on panna täytäntöön valtion politiikkaa ja suunnitelmia muun muassa tarjoamalla rahoitustukea ja rahoitusta kannustettaville aloille, joihin akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu.

(607) Asiakirja-aineistossa olevan näytön perusteella ja perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti komissio päätteli, että SASACin ja eri rahoituslaitosten myöntämästä taloudellisesta tuesta koitui SAIC-ryhmälle perusasetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua etua siinä mielessä, että sen ei tarvinnut hankkia tällaista rahoitusta muista lähteistä ja maksaa siitä vastaavaa markkinakorkoa.

(3) *Erityisyys*

(608) Mitä tulee erityisyyteen, päätöksen nro 40 mukaan rahoituslaitosten on tarjottava luottotukea kannustettaville tuotannonaloille, kuten johdanto-osan 210 kappaleessa mainitaan.

([204]) CSRC:n antamat ohjaavat lausunnot vihreän rahoitusjärjestelmän rakentamisesta, nro 228 [2016].

(609) Komissio katsoo, että pääomasijoitus on eräs kannustetuille tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, annettu etuuskohteluun perustuvan rahoitustuen muoto. Akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu kannustettaviin ja strategisiin tuotannonaloihin (ks. 3.1 jakso) ja voi näin ollen saada kaikkea mahdollista rahoitustukea. Eräänä rahoitusmuotona pääomasijoitukset ovat osa rahoituslaitosten kannustettaville tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, antamaa etuuskohteluun perustuvaa rahoitustukijärjestelmää ([205]).

(4) *Tuen määrän laskeminen*

(610) Koska SAIC-ryhmä ei raportoinut tästä pääomasijoituksesta, komission oli perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin määrittääkseen SASACin ja eri rahoituslaitosten pääomasijoituksen muodossa myöntämän taloudellisen tuen määrän. Yhteistyön puuttuessa komissio ei voinut yhdistää tätä pääomankorotusta tiettyihin omaisuuseriin eikä tehdä pääomasijoitusta koskevia poistoja kyseisen omaisuuserän poistoja vastaavalta ajalta. Näin ollen komissio katsoi, että tällainen pääomasijoitus vastaa lainaa. Ilman tätä pääomankorotusta yrityksen olisi pitänyt saada vastaava määrä rahoitusta rahoitusmarkkinoilta. Näin ollen etuus laskettiin käyttäen 3.5.2.3 jaksossa kuvattua menetelmää.

3.5.4. *Joukkolainat*

(611) Kaikki otokseen valitut yritysryhmät saivat etuutta etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta joukkolainojen muodossa.

3.5.4.1. Oikeusperusta/sääntelykehys

— Kiinan kansantasavallan laki arvopapereista (vuoden 2014 versio), jäljempänä 'arvopaperilaki' ([206]);

— Yritysjoukkolainojen liikkeeseenlaskua ja kauppaa koskevat hallinnolliset toimenpiteet, Kiinan valtion arvopaperiviranomaisen määräys nro 113, 15.1.2015;

— Yritysjoukkolainojen hallintoa koskeva valtioneuvoston asetus, annettu 18.1.2011;

— Kiinan keskuspankin toimenpiteet rahoitusalan ulkopuolisten yritysten velkarahoitusinstrumenttien hallinnosta pankkien välisillä joukkolainamarkkinoilla, Kiinan keskuspankin määräys [2008] nro 12, 9. huhtikuuta 2008;

— CSRC:n antamat ohjaavat lausunnot vihreän rahoitusjärjestelmän rakentamisesta, nro 228 [2016];

— Kiinan keskuspankin, NDRC:n ja CSRC:n antama ilmoitus vihreitä joukkolainoja varten hyväksyttyjen hankkeiden luettelosta (vuoden 2021 painos), nro 96 [2021], tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2021;

— Kiinan keskuspankin julkaisema vihreän rahoituksen arviointiohjelma rahoituslaitoksia varten, tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2021;

— Kiinan keskuspankin julkaisema rahapoliittinen väline hiilipäästöjen vähentämishankkeiden tukemiseksi, 8 päivänä marraskuuta 2021;

— Kiinan keskuspankin julkaisemat ohjeet ympäristötietojen julkistamisesta rahoituslaitoksia varten, 22 päivänä heinäkuuta 2021;

— Kiinan keskuspankin julkaisema ympäristöpääomarahoitusväline, 22 päivänä heinäkuuta 2021;

— Hiilineutraalisuusjoukkolainoihin liittyvien mekanismien selkeyttäminen, julkaissut NAFMII, 18 päivänä maaliskuuta 2022;

— Vihreää velkarahoitusvälinettä koskevat suuntaviivat rahoitusalan ulkopuolisille yrityksille, julkaissut NAFMII;

([205]) Ks. näytön riittävyyttä koskevan muistion 3.3.3 jakso: Valtion rahoittamat tai viranomaisten muulla tavoin kannustamat pääomasijoitukset.

([206]) Muutettu viimeksi 28. joulukuuta 2019 presidentin asetuksella nro 37, joka tuli voimaan 1. maaliskuuta 2020.

— Suuntaviivat vihreiden joukkolainojen liikkeeseenlaskua varten, julkaissut NDRC.

(612) Sääntelykehyksen mukaisesti joukkolainoja ei voida laskea liikkeeseen eikä niillä voida käydä kauppaa vapaasti Kiinassa. Jokaisen joukkolainan liikkeeseenlasku edellyttää valtion viranomaisten, kuten Kiinan keskuspankin, NDRC:n tai CSRC:n, hyväksyntää joukkolainan ja liikkeeseenlaskijan tyypistä riippuen. Yritysjoukkolainojen hallintoa koskevan valtioneuvoston asetuksen mukaan yritysjoukkolainojen liikkeeseenlaskulle on lisäksi vuotuiset kiintiöt.

(613) Tutkimusajanjakson aikana sovelletun arvopaperilain 16 §:n mukaan yritysjoukkolainojen julkisen liikkeeseenlaskun on täytettävä seuraavat edellytykset: ”hankittujen varojen käyttötarkoituksen on oltava valtion teollisuuspolitiikan mukaista” ja ”yritysjoukkolainojen julkisesta liikkeeseenlaskusta saadut varat on käytettävä vain hyväksyttyihin tarkoituksiin”. Yritysjoukkolainojen hallintoa koskevan asetuksen asetuksen12 §:ssä toistetaan, että hankittujen varojen käyttötarkoituksen on oltava valtion teollisuuspolitiikan mukainen. Joukkolainojen liikkeeseenlasku tällaisilla ehdoilla kohdistuu kannustettaviin tuotannonaloihin, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalaan, ja vastaa rahoituslaitosten käytäntöä tukea näitä tuotannonaloja. ([207])

(614) Arvopaperilain 16 §:n 5 momentin mukaan ”yritysjoukkolainojen kuponkikorko ei saa ylittää valtioneuvoston vahvistamaa kuponkikorkoa”. Lisäksi yritysjoukkolainojen hallintoa koskevan asetuksen 18 §:ssä säädetään asiasta tarkemmin ja todetaan, että ”yritysjoukkolainoista tarjottu korko saa olla enintään 40 prosenttia korosta, jonka pankit maksavat yksityishenkilöille määräaikaistalletuksista, joilla on sama maturiteetti”.

(615) Yritysjoukkolainojen liikkeeseenlaskua ja kauppaa koskevien hallinnollisten toimenpiteiden 18 §:n mukaan vain tiettyjä joukkolainoja, jotka täyttävät tiukat laatukriteerit, kuten AAA-luottoluokituksen, voidaan laskea julkisesti liikkeeseen julkisille sijoittajille tai kokeneille sijoittajille liikkeeseenlaskijan harkinnan mukaan. Yritysjoukkolainat, jotka eivät täytä näitä vaatimuksia, voidaan laskea julkisesti liikkeeseen ainoastaan kokeneille sijoittajille. Sen vuoksi suurin osa yritysjoukkolainoista lasketaan liikkeeseen kokeneille sijoittajille, jotka CSRC on hyväksynyt ja jotka ovat kiinalaisia yhteisösijoittajia.

(616) Yleisesti tunnettujen joukkolainojen lisäksi tässä tutkimuksessa todettiin myös nk. vihreitä velkainstrumentteja. Vihreitä joukkolainoja varten hyväksyttyjen hankkeiden luettelosta annetun ilmoituksen mukaan ”vihreillä joukkolainoilla tarkoitetaan jälkimarkkinakelpoisia arvopapereita, joissa käytetään hankittuja varoja erityisesti tietyt edellytykset täyttävän vihreän teollisuuden, vihreiden hankkeiden tai vihreän taloudellisen toiminnan tukemiseen ja jotka lasketaan liikkeeseen oikeudellisten menettelyjen mukaisesti, muun muassa vihreät joukkolainat, vihreät yritysjoukkolainat, vihreät velkarahoitusvälineet ja vihreät omaisuusvakuudelliset arvopaperit”. Näitä velkainstrumentteja voivat näin ollen laskea liikkeeseen ainoastaan yritykset, jotka harjoittavat tiettyä vihreää teollisuustoimintaa koskevaan luetteloon sisältyvää teollista toimintaa. Yksi niistä on uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen ja niiden keskeisten komponenttien tuotanto ja myynti.

(617) Vihreiden velkainstrumenttien avulla yritykset voivat hankkia varoja etuuskohteluun perustuvilla koroilla. Kiinan keskuspankin rahoituslaitoksia varten julkaiseman vihreän rahoituksen arviointiohjelman mukaisesti kiinalaisten pankkien on merkittävä tällaiset vihreät velkainstrumentit saavuttaakseen pääomapohjassaan tietyn kynnysarvon, joka vaikuttaa pankkien sääntelyviranomaisen myönteiseen arvioon niiden suorituskyvystä. Lisäksi Kiinan keskuspankin hiilipäästöjen vähentämishankkeiden tukemiseen tarkoitetun rahapoliittisen välineen mukaan rahoituslaitosten on annettava yrityksille rahoitusta edellä mainittuun luetteloon sisältyvän vihreän teollisuus-toiminnan tukemiseksi etuuskohteluun perustuvilla koroilla, jotka ovat lähellä maan primekorkoa. Vastineeksi Kiinan keskuspankki ehdottaa pankeille etuuskohteluun perustuvia jälleenrahoituskorkoja maksettujen vihreiden varojen osalta ([208]).

(618) Kiinan viranomaiset kieltäytyivät toimittamasta asiaa koskevia tietoja, vaikka tämän vaihtoehtoisen rahoituslähteen oikeudellinen ja sääntelykehys yksilöitiin selvästi. Päätelmät tehtiin näin ollen käytettävissä olevien tietojen perusteella perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti.

([207]) Ks. valokaapeleita koskeva tutkimus, johdanto-osan 400 ja 401 kappale.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

(619) Akkusähköajoneuvojen tuottajat käyttivät kahdentyyppisiä vihreitä velkainstrumentteja: vihreitä joukkolainoja ja vihreitä omaisuusvakuudellisia arvopapereita (ABS), jotka ovat periaatteessa vihreitä joukkolainoja, joiden vakuutena on omaisuuseriä. Niissä ”pakataan uudelleen” yksityishenkilöille ja leasing-yrityksille tarjotut autolainat joukkolainamarkkinoilla liikkeeseen lasketun omaisuusvakuudellisen velkainstrumentin vakuudeksi, johon sovelletaan tiettyä korkoa. Tämä järjestelmä antaa akkusähköajoneuvojen tuottajille mahdollisuuden korvata autolainojen keskipitkän aikavälin saatavat välittömästi saatavilla olevalla likviditeetillä ja rahoittaa siten lainanantotoimintansa ennakkoon erittäin edullisella tavalla, koska omaisuusvakuudellisista arvopapereista maksetut korot ovat huomattavasti alhaisemmat kuin niiden asiakkailta autolainoista veloitetut korot.

(620) Lisäksi teollisuuden rakennemuutoksia koskevassa ohjeistavassa luettelossa kannustettavaksi tuotannonalaksi määriteltynä tuotannonalana akkusähköajoneuvojen tuotannonalalla on oikeus saada luottotukea rahoituslaitoksilta päätöksen nro 40 perusteella. Se, että otokseen valittujen yritysten liikkeeseen laskemilla joukkolainoilla on alhainen korko, joka on lähellä lainojen primekorkoa tai alle sen, on selkeä osoitus siitä, että rahoituslaitokset, jotka sijoittavat näihin joukkolainoihin eniten, ovat velvollisia antamaan näille yrityksille ”vientiluottoa” ja joutuvat sijoitus- tai rahoituspäätöstä tehdessään ottamaan huomioon muita kuin kaupallisia näkökohtia, kuten valtion poliittiset tavoitteet. Markkinaolosuhteissa toimiva sijoittaja ottaisi paremmin huomioon sijoituksen taloudellisen tuoton ja eikä todennäköisesti sijoittaisi matalakorkoisiin yritysjoukkolainoihin. Tämä koskee erityisesti rahoituslaitoksia, koska näiden joukkolainojen tuotto on lähes sama tai pienempi kuin korko, jolla ne voivat itse hankkia varoja muilta rahoituslaitoksilta. Lisäksi 3.5.2.3 jaksossa esitetyt komission päätelmät vientiä harjoittavien tuottajien kolmen ryhmän taloudellisesta tilanteesta niiden maksuvalmius- ja vakavaraisuusprofiilien osalta osoittavat, että markkinaolosuhteissa toimivat sijoittajat eivät sijoittaisi rahoitusvälineisiin, kuten näiden ryhmien joukkolainoihin, jotka tarjoavat alhaisen taloudellisen tuoton ja joiden liikkeeseenlaskijaan liittyy suuria maksuvalmius- ja vakavaraisuusriskejä. Näin ollen komissio katsoo, että ainoastaan sijoittajat, joilla on muita syitä kuin sijoituksensa taloudellinen tuotto, kuten lakisääteinen velvollisuus tarjota rahoitusta kannustettavilla tuotannonaloilla toimiville yrityksille, tekisivät tällaisen sijoituksen.

3.5.4.2. Julkisina eliminä toimivat rahoituslaitokset

(621) Bloombergin Kiinan joukkolainamarkkinoiden katsauksen ([209]) 2022 mukaan pankkien välisillä joukkolainamarkkinoilla noteerattujen joukkolainojen osuus joukkolainojen kaupan kokonaismäärästä on 88 prosenttia. Saman julkaisun mukaan useimmat sijoittajat ovat yhteisösijoittajia, muun muassa rahoituslaitoksia. Liikepankkien osuus sijoittajista on 57 prosenttia ja poliittisin perustein toimivien pankkien 3 prosenttia. ([210]) Sen vuoksi joukkolainoja ostavat sijoittajat ovat pääasiassa kiinalaisia pankkeja, myös valtion omistamia pankkeja.

(622) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi, että on olemassa asiaa tukevaa näyttöä, jonka mukaan suurin osa otokseen valittujen yritysten liikkeeseen laskemiin yritysjoukkolainoihin sijoittaneista tahoista on rahoituslaitoksia, joilla on lakisääteinen velvollisuus tarjota luottotukea akkusähköajoneuvojen tuottajille.

(623) Kuten johdanto-osan 612 kappaleessa kuvataan, arvopaperilain 16 §:ssä ja yritysjoukkolainojen hallinnointia koskevan asetuksen 12 §:ssä edellytetään, että yritysjoukkolainojen julkinen tarjoaminen tehdään valtion teollisuuspolitiikan mukaisesti. Tästä seuraa, että joukkolainoja voidaan laskea liikkeeseen ainoastaan sellaisia tarkoituksia varten, jotka ovat kannustettavia tuotannonaloja koskevien Kiinan viranomaisten suunnitteluta-voitteiden mukaisia (ks. johdanto-osan 619 kappale). Kuten johdanto-osan 620 kappaleesta käy ilmi, yhteisösi-joittajien, jotka ovat suurelta osin liikepankkeja ja poliittisin perustein toimivia pankkeja, on noudatettava poliittisia suuntaviivoja, jotka vahvistetaan päätöksessä nro 40, jossa – luettuna yhdessä teollisuuden rakennemuutoksia koskevan ohjeistavan luettelon kanssa – säädetään tiettyjen kannustettavien tuotannonalojen, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalan, erityisestä kohtelusta. Kaikkien otokseen valittujen ryhmien suotuisa kohtelu johti päätökseen sijoittaa joukkolainoihin, joiden korko ei ole markkinaperusteisten kriteerien mukainen.

(624) Lisäksi rahoituslaitoksille on ominaista valtion vahva läsnäolo (ks. 3.5.1.1 jakso), ja Kiinan viranomaisilla on mahdollisuus harjoittaa merkittävää vaikutusvaltaa niihin nähden. Yleistä lainsäädäntökehystä, jossa nämä rahoituslaitokset toimivat, sovelletaan myös joukkolainoihin. Lisäksi vihreitä joukkolainoja varten on olemassa täydentävä yksityiskohtainen sääntelykehys.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, s. 15,
([210]) Sama kuin edellä, s. 33.

(625) Komissio päätteli 3.5.1.1 jaksossa, että valtion omistamat rahoituslaitokset ovat perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa – luettuna yhdessä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan kanssa – tarkoitettuja julkisia elimiä ja että Kiinan viranomaiset ovat joka tapauksessa valtuuttaneet tai määränneet ne suorittamaan tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvia tehtäviä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla. Komissio päätteli 3.5.1.9 jaksossa, että valtio valtuuttaa ja määrää myös yksityisiä rahoituslaitoksia.

(626) Komissio hankki konkreettista näyttöä merkityksellisestä määräysvallasta tutkimalla tosiasiallisia joukkolainojen liikkeeseenlaskuja. Se tarkasteli sen vuoksi oikeudellista ympäristöä (ks. johdanto-osan 611–619 kappale) yhdessä tutkimuksen konkreettisten havaintojen kanssa.

(627) Komissio totesi, että liikkeeseen laskettujen joukkolainojen korko oli alle tason, jota olisi pitänyt odottaa yritysten rahoitus- ja luottoriskitilanteen vuoksi, myös alle NIFC:n julkaiseman riskittömän viitekoron (ks. johdanto-osan 632 kappale).

(628) Käytännössä joukkolainojen korkoihin vaikuttaa yrityksen luottoluokitus, samoin kuin lainoihin. Paikalliset luottoluokitusmarkkinat ovat kuitenkin vääristyneet ja luottoluokitukset ovat epäluotettavia, kuten komissio päätteli johdanto-osan 481 kappaleessa.

(629) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että kiinalaiset rahoituslaitokset noudattivat päätöksessä nro 40 ja vihreitä joukkolainoja koskevissa suuntaviivoissa vahvistettuja poliittisia ohjeita tarjoamalla etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta kannustettavaan tuotannonalaan kuuluville yrityksille ja toimivat näin ollen joko perusasetuksen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuina julkisina eliminä tai eliminä, joita viranomaiset valtuuttavat tai määräävät perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

(630) Järjestämällä joukkolainojen liikkeeseenlaskun korolla, joka alittaa liikkeeseenlaskijan todellista riskiprofiilia vastaavan markkinakoron (kuten 3.5.2.3 jaksossa todettiin), ja hyväksymällä sijoittamisen tällaiseen joukkolainaan rahoituslaitokset myönsivät edun otokseen valituille tuottajille.

3.5.4.3. Erityisyys

(631) Komissio katsoi, että etuuskohteluun perustuva rahoitus joukkolainojen kautta on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska joukkolainoja ei voida laskea liikkeeseen ilman valtion viranomaisten hyväksyntää ja Kiinan arvopaperilaissa todetaan, että joukkolainojen liikkeeseenlaskussa on noudatettava valtion teollisuuspolitiikkaa. Kuten johdanto-osan 439 ja 619 kappaleessa mainitaan, akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa pidetään kannustettavana tuotannonalana teollisuuden rakennemuutoksia koskevassa ohjaavassa luettelossa.

(632) Lisäksi joukkolainoja ja erityisesti vihreitä joukkolainoja voivat laskea liikkeeseen ainoastaan yritykset, jotka harjoittavat tiettyä vihreää teollisuustoimintaa koskevaan luetteloon sisältyvää teollista toimintaa.

3.5.4.4. Tuen määrän laskeminen

(633) Koska joukkolainat ovat käytännössä lainaa vastaava erään tyyppinen velkainstrumentti ja koska lainojen laskentamenetelmä jo perustuu joukkolainakoriin, komissio päätti noudattaa 3.5.2.3 jaksossa kuvattua lainojen laskentamenetelmää. Tämä tarkoittaa sitä, että Yhdysvaltojen AA- ja B-luokiteltujen saman pituisten yritysjoukkolainojen suhteellista erotusta sovelletaan Kiinan keskuspankin primekorkoon ja näin määritetään markkinapohjainen joukkolainojen korko, jota sitten verrattaan yrityksen tosiasiallisesti maksamaan korkoon etuuden määrittämiseksi.

(634) Kuten johdanto-osan 378 kappaleessa todetaan, ainakin yhden Geely-ryhmän yrityksen todettiin laskeneen liikkeeseen tutkimusajanjaksolla omaisuusvakuudellisia arvopapereita, joista ryhmä ei ollut toimittanut tietoja. Tämän yrityksen osalta tuen määrä laskettiin julkisesti saatavilla olevien tietojen eli pörssisijoittajille annettujen tietojen perusteella sekä toisessa yhteistyössä toimineessa otokseen valitussa ryhmässä todetun edun perusteella.

(635) Kuten johdanto-osan 329 kappaleessa mainitaan, monet SAIC-ryhmään etuyhteydessä olevat yritykset jättivät vastaamatta kyselylomakkeeseen. Tämä koski erityisesti useita rahoitustoimintaan erikoistuneita ryhmän yrityksiä. Näiden yritysten osalta tuen määrä laskettiin julkisesti saatavilla olevissa tilinpäätöksissä tai pörssisijoittajille annettujen sellaisten tietojen perusteella, jotka liittyivät joukkolainojen määriin, alkamis- ja päättymispäiviin sekä korkoihin.

3.5.4.5. Etuuskohteluun perustuvaa rahoitusta koskeva päätelmä: muut rahoitustyypit

(636) Komissio vahvisti, että kaikki otokseen valitut vientiä harjoittavien tuottajien ryhmät saivat etua etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta luottolimiittien, pankkivekseleiden ja joukkolainojen muodossa. Kun otetaan huomioon taloudellisen tuen olemassaolo, vientiä harjoittaville tuottajille koitunut etuus ja tuen erityisyys, komissio piti näitä etuuskohtelun mukaisen rahoituksen tyyppejä tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavana tukena.

(637) Otokseen valituille yritysryhmille edellä kuvatun etuuskohteluun perustuvan rahoituksen osalta vahvistettu tukiprosentti tutkimusajanjaksolla oli seuraava:

Etuuskohteluun perustuva rahoitus: muut rahoitustyypit

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	3,60 %
Geely-ryhmä	3,30 %
SAIC-ryhmä	8,27 %

3.6. **Avustusohjelmat**

(638) Komissio totesi, että kaikki kolme otokseen valittua yritysryhmää saivat etua erilaisista avustusohjelmista.

3.6.1. *Suorat käteisavustukset*

(639) Otokseen valituista vientiä harjoittavista ryhmistä vain yksi, BYD-ryhmä, toimitti tutkimusajanjaksolla saatujen avustusten perustana olevat tiedot. Kaksi muuta otokseen valittua vientiä harjoittavaa yritysryhmää eivät toimittaneet tietoja saatujen avustusten oikeusperustasta, minkä vuoksi näille vientiä harjoittaville ryhmille myönnettyihin suoriin käteisavustuksiin liittyvän tuen määrä laskettiin käytettävissä olevien tietojen perusteella perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti.

(640) BYD-ryhmän saamat avustukset liittyivät teknologiaan, innovointiin ja kehittämiseen, käyttöomaisuuden hankintaan, teollisuuden tukemiseen ja edistämiseen sekä työvoimaa, verotusta ja muita tarkoituksia varten myönnettäviin käteismaksuihin.

(a) Oikeusperusta

(641) BYD-ryhmälle myönsivät avustuksia keskus-, maakunta-, kaupunki- tai aluetason viranomaiset, ja vaikuttaa siltä, että avustukset on suunnattu erityisesti ryhmälle tai ne ovat erityisiä maantieteellisen sijainnin tai tuotannonalan tyypin perusteella. Tarkkaa lainsäädäntöä, jonka perusteella nämä etuudet myönnettiin, ei ilmoitettu – jos niille edes oli mitään oikeusperustaa. Komissiolle annettiin kuitenkin kaikkien avustusten osalta kopio jonkin viranomaisen antamasta asiakirjasta, joka oli avustuksen liitteenä, jäljempänä 'ilmoitus'.

(b) Havainnot

(642) Kun otetaan huomioon BYD-ryhmän tilinpäätöksestä komission löytämien avustusten suuri määrä, tässä asetuksessa esitetään vain tiivistelmä keskeisistä havainnoista. BYD-ryhmä toimitti yrityskohtaisten päätelmien ilmoittamisen yhteydessä näyttöä lukuisten avustusten olemassaolosta ja siitä, että Kiinan viranomaiset eri tasoilla olivat myöntäneet niitä.

(643) Kahden muun otokseen valitun vientiä harjoittavan yritysryhmän osalta komissio totesi, että ne olivat ilmoittaneet kyselyvastauksissaan ainoastaan saatujen avustusten kokonaismäärän erottamalla toisistaan tuloihin liittyvät avustukset ja omaisuuseriin liittyvät avustukset, eivätkä ne olleet halukkaita esittämään yksityiskohtaisempaa erittelyä eivätkä eri avustusten oikeusperustaa.

(644) Komissio totesi, että niiden välineiden joukossa, joiden kautta Kiinan viranomaiset ohjaavat akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä, on myös suoria valtiontukia. Nämä tuet vahvistettiin otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien julkisesti saatavilla olevissa vuosikertomuksissa ja paikan päällä tehdyissä tarkastuksissa, ja ne ilmoitettiin muina tuloina tai ennakkotuloina vientiä harjoittavien tilinpäätöksessä.

(c) Päätelmät

(645) Nämä avustukset ovat perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa ja 2 kohdassa tarkoitettua tukea Kiinan viranomaisten varojen siirron muodossa otokseen valituille yritysryhmille, ja niistä koitui niille etua.

(646) Suurin osa varoista on kirjattu otokseen valittujen vientiä harjoittavien yritysryhmien tileille valtion tukina. Komissio piti näitä avustuksia koskevia tietoja, jotka BYD-ryhmä toimitti, selvänä näyttöä tuesta, josta koitui etua.

(647) Komissio arvioi kaikki BYD-ryhmän saamat avustukset ja totesi, että kaikkia ei ollut erityisesti suunnattu akkusähköajoneuvojen tuotantoon. Avustukset liittyivät teknologiaan, innovointiin ja kehittämiseen, käyttöomaisuuden hankintaan ja teollisuuden tukemiseen ja edistämiseen, ja niitä pidettiin erityisinä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa ja 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla, koska BYD-ryhmän toimittamien asiakirjojen mukaan niitä myönnetään vain tietyille yrityksille, tietyille tuotannonaloille, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, tai tiettyihin hankkeisiin tietyillä alueilla.

(648) Avustukset eivät myöskään täytä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan ei-erityisyyttä koskevia vaatimuksia, koska yritysten avustuskelpoisuusedellytykset ja varsinaiset kriteerit, joiden perustella yritykset valitaan, eivät ole avoimia ja objektiivisia eikä niitä sovelleta automaattisesti.

(649) Koska kaksi muuta otokseen valittua vientiä harjoittavaa yritysryhmää ei toimittanut yksityiskohtaisia tietoja saamistaan avustuksista, komissio teki päätelmänsä perusasetuksen 28 artiklan perusteella ja päätteli, että kaikki näiden ryhmien saamat avustukset olivat erityisiä ja liittyivät tarkasteltavana olevan tuotteen tuotantoon.

(d) Tuen määrän laskeminen

(650) Tuki laskettiin summana, joka saatiin tutkimusajanjaksolla tai joka varattiin tutkimusajanjaksolle ja joka jaksotettiin sen käyttöpääoman eliniän perusteella, johon ennen tutkimusajanjaksoa saatu avustus liittyi.

(651) Otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien kaikista avustuksista saaman tuen määrä tutkimusajanjaksolla oli seuraava:

Avustukset

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	0,61 %
Geely-ryhmä	2,31 %
SAIC-ryhmä	8,56 %

3.6.2. *Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitettu verotukipolitiikka*

(652) Tutkimuksessa vahvistettiin, että Kiinan viranomaiset siirsivät sekä keskushallinnon tasolla että sitä alemmalla tasolla varoja akkusähköajoneuvojen tuottajille käteissuorituksina Kiinassa myytyjen akkusähköajoneuvojen yksikköä kohti, mikä hyödytti suoraan akkusähköajoneuvojen tuottajia. Kyseessä on varojen suora siirto akkusähköajoneuvojen tuottajille niiden Kiinassa tapahtuneen myynnin perusteella.

(653) Järjestelmää sovelletaan NEV-ajoneuvoihin, mukaan lukien akkusähköajoneuvot, jotka myydään kotimarkkinoilla. Käteissuoritusten määrä vahvistetaan keskushallinnon tasolla, ja se vaihtelee myyntijakson ja NEV-ajoneuvon tyypin mukaan (esimerkiksi akkukäyttöiset sähköajoneuvot tai ladattavat hybridiajoneuvot).

(654) Ohjelma rajoittuu Kiinan viranomaisten julkaisemaan luetteloon sisältyvien NEV-ajoneuvojen mallien myyntiin. Käteissuorituksen saamiseksi akkusähköajoneuvojen tuottajien on toimitettava vuosittain kattava tilitys sekä yksityiskohtaiset tiedot edellisen vuoden myynnistä. Tähän on sisällytettävä myyntilaskut, tuotteiden tekniset eritelmät ja ajoneuvon rekisteröintiä koskevat tarkat tiedot. Kun tiedot on toimitettu, eri hallintotasojen viranomaiset tarkistavat ne. Tämän jälkeen varat siirretään tuottajille.

(a) Oikeusperusta

(655) Tämän ohjelman oikeusperustana on ilmoitus uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta vuosina 2016–2020 ([2015] nro 134), jota tarkistettiin uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetun rahoitustukipolitiikan mukauttamisesta annetulla valtiovarainministeriön ilmoituksella ([2016] nro 958), jota on muutettu edelleen uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta annetulla ilmoituksella ([2020] nro 86) ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta vuonna 2022 annetulla ilmoituksella ([2021] nro 466).

(b) Tutkimuksen havainnot

Kiinan viranomaisten aikomus antaa suoraa tukea kotimaiselle akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle

(656) Vastoin Kiinan viranomaisten ja muiden osapuolten väitettä, jonka mukaan tuen tarkoituksena oli hyödyttää kuluttajia, tutkimuksessa vahvistettiin, että ohjelman tarkoituksena oli lisätä kotimaisten tuottajien myyntiä suorittamalla maksuja valtion varoista. Ohjelma on suunniteltu edistämään NEV-ajoneuvojen tuotannonalan kehitystä, ja se on suunnattu erityisesti NEV-ajoneuvojen tuottajille (eikä kuluttajille).

(657) Tukijärjestelmän päätarkoituksena on vauhdittaa NEV-ajoneuvojen, myös akkusähköajoneuvojen, tuotannonalan kehitystä. Ilmoituksessa uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta vuosina 2016–2020 todetaan seuraavaa: ”Politiikan jatkuvuuden ylläpitämiseksi ja NEV-ajoneuvojen tuotannonalan kehityksen vauhdittamiseksi valtiovarainministeriö, tiede- ja teknologiaministeriö sekä teollisuus- ja tietotekniikkaministeriö ja kansallinen kehittämis- ja uudistuskomissio, jäljempänä ’neljä ministeriötä ja komissiota’, panevat edelleen täytäntöön tukipolitiikkaa NEV-ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseksi vuosina 2016–2020 uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamista koskevien valtioneuvoston ohjaavien lausuntojen (Guobanfa [2014] nro 35) vaatimusten mukaisesti. Myöhemmissä muutoksissa ja tarkistuksissa on samankaltainen sanamuoto. ([211])

(658) Verotukipolitiikka on kohdistettu NEV-ajoneuvojen tuottajiin eikä kuluttajiin. Ohjelman kohteena ovat NEV-ajoneuvojen tuottajat, joiden on täytettävä edellytykset maksujen saamiseksi ja toimitettava tuotanto- ja myyntiprosessiinsa liittyvät tiedot. Näihin on sisällyttävä selvitykset edellisen vuoden varoista sekä yksityiskohtaiset tiedot tuotteiden myynnistä, liiketoimista, mukaan lukien myyntilaskut, tuotteiden tekniset parametrit ja ajoneuvojen rekisteröintiä koskevat tiedot. Lisäksi tuottajia kannustetaan kehittämään seuranta- ja valvonta-alustoja näiden tietojen raportoimiseksi.

(659) NEV-ajoneuvojen tuottajat (samoin kuin paikallishallinnot) ovat myös suoraan seuraamusmekanismin kohteena petostapauksissa, ja oikeudellisen kehyksen mukaan toimia on toteutettava suoraan sellaisia tuottajayrityksiä vastaan, jotka saavat tukia laittomin keinoin.

([211]) Valtiovarainministeriön ilmoitus uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetun rahoitustukipolitiikan mukauttamisesta (KaiJian [2016] nro 958), ilmoitus uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta (KaiJian [2020] nro 86) ja ilmoitus uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta rahoitustukipolitiikasta vuonna 2022 (KaiJian [2021] nro 466).

(660) Tärkeimmät syyt ohjelman keskeyttämiseen 31 päivänä joulukuuta 2022 liittyivät NEV-ajoneuvojen tuotannonalan kehitykseen Kiinassa. Kiinan viranomaiset totesivat ([212]), että ohjelma päätettiin lopettaa, kun viranomaiset katsoivat, että Kiinan NEV-ajoneuvojen tuotannonala oli saavuttanut asianmukaisen kehitystason ja mittakaavan.

(661) Lisäksi se, että ohjelma rajoittui kotimaassa tuotettuihin NEV-ajoneuvoihin, osoittaa, että ohjelman tarkoituksena oli pikemminkin edistää akkusähköajoneuvojen tuotantoa kuin kulutusta. Komissio vahvisti, että yksikään maahantuotu ajoneuvo ei saanut etua tästä järjestelmästä. Kiinan viranomaisia pyydettiin erityisesti toimittamaan tietoja siitä, missä määrin maahantuodut akkusähköajoneuvot saivat etua järjestelmästä sen voimassaoloaikana. Kiinan viranomaiset väittivät, että maahantuodut akkusähköajoneuvot olivat tukikelpoisia tässä ohjelmassa, mutta myönsivät, että tätä tukea ei ole koskaan myönnetty tuontiyrityksille tai ulkomaisille tuottajille. Kiinan viranomaiset eivät itse asiassa pystyneet osoittamaan, että olisi olemassa menettely, jolla ulkomaiset tuottajat tai tuojat voisivat hakea ja saada varoja verotukipolitiikan nojalla. Saatavilla olevien tietojen ([213]) mukaan NEV-sähköajoneuvoja voidaan tukea vain, jos akun on valmistanut kiinalainen yritys. Tämän perusteella pääteltiin, että ohjelma on hyödyttänyt akkusähköajoneuvojen tuottajia ainoastaan Kiinassa ja että se on suunniteltu ainoastaan niitä varten.

Ohjelman kesto, paikallisviranomaisten rooli ja rinnakkaiset ohjelmat

(662) Kuten johdanto-osan 641–659 kappaleessa selitetään, 31 päivän joulukuuta 2022 jälkeen myydyt NEV-ajoneuvot eivät enää ole tukikelpoisia verotukipolitiikan nojalla. Tutkimuksessa kuitenkin vahvistettiin, että akkusähköajoneuvojen tuottajat saivat edelleen etua tästä tukijärjestelmästä tutkimusajanjaksolla ja saavat edelleen etua järjestelmästä saaduista varoista pitkän aikaa tutkimusajanjakson jälkeen.

(663) Esimerkiksi kaikkiin vuonna 2020 myytyihin ja rekisteröityihin tukikelpoisiin akkusähköajoneuvoihin liittyvä varojen siirto tapahtui vasta vuoden 2023 lopussa. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille siirrettiin tutkimusajanjaksolla varoja vuonna 2018 myydyistä autoista. Sen vuoksi komissio päätteli, että akkusähköajoneuvojen tuottajat saavat edelleen etua tämän järjestelmän mukaisista suorista käteissiirroista tutkimusajanjakson jälkeisinä vuosina.

(664) Lisäksi tutkimuksessa kävi ilmi, että paikallisviranomaiset ovat Kiinan viranomaisten suorassa tai välillisessä ohjauksessa perustaneet useita samankaltaisia ohjelmia, joista osa muistuttaa läheisesti kansallista järjestelmää. Näiden paikallisten aloitteiden yhteisenä tavoitteena on kannustaa akkusähköajoneuvojen tuotantoa, minkä tuloksena tuki kiinalaisille akkusähköajoneuvojen valmistajille jatkuu.

(c) Etu

(665) Tutkimusajanjaksolla akkusähköajoneuvojen tuottajat saivat etua suorista käteismaksuista, jotka Kiinan viranomaisten suorittivat tuottajien ilmoittaman myynnin perusteella.

(666) Otokseen valitut tuottajat ja Kiinan viranomaiset väittivät, että tuki hyödyttää ensisijaisesti kuluttajia eikä tuottajia, koska väitetysti tuottajat siirtäisivät tuet kuluttajille valtion puolesta ajoneuvojen myynnin yhteydessä. Kun akkusähköajoneuvojen valmistaja myy uusia energialähteitä hyödyntävän ajoneuvon, se vahvistaa hinnan asiakkaan kanssa. Asiakkaan maksama hinta saadaan väitetysti siten, että vähennetään tukimäärä yrityksen määrittämästä teoreettisesta perushinnasta. Tässä alennuksessa olisi otettava huomioon tuen määrä. Tässä mielessä asiakkaan oletetaan maksavan alennetun hinnan, jonka valtio korvaa yritykselle myöhemmin.

(667) Vaikka aikeena on väitetysti hyödyttää kuluttajia, tosiasia on, että Kiinan viranomaiset siirsivät varoja suoraan käteisenä akkusähköajoneuvojen tuottajille niiden taloudellisen toiminnan ja ilmoitetun aiemman myynnin perusteella. Tämä on yksiselitteinen akkusähköajoneuvojen tuotannon kannustin, josta koitui tuottajille konkreettista etua.

([212]) Ilmoitus uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamiseen tarkoitetusta verotukipolitiikasta vuonna 2022 (Cai Jian [2021] nro 466).

([213]) Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, New York Times, 22.12.2021. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Lisäksi tutkimuksessa kävi ilmi, että tuen olemassaolo tai puuttuminen ei korreloi kuluttajilta veloitetun lopullisen hinnan kanssa. Tuella ei ollut havaittavaa vaikutusta kuluttajalta veloitettuun hintaan ennen sen lakkauttamista tai sen jälkeen.

(669) On näyttöä siitä, että edustavien mallien kuluttajahinnat pysyivät vakaina tai jopa laskivat kaikissa kolmessa otokseen valitussa yrityksessä sen jälkeen, kun verotukipolitiikka päättyi virallisesti joulukuussa 2022. Jos vuonna 2022 myytyjen ajoneuvojen hintoja olisi järjestelmän voimassaoloaikana alennettu tuen määrällä, kyseisten ajoneuvojen hintojen olisi pitänyt nousta saman verran tammikuussa 2023 sen jälkeen, kun ajoneuvo ei ollut enää oikeutettu tukeen.

(670) Tilanne oli kuitenkin päinvastainen. Näiden mallien hinnat joko pysyivät samoina tai laskivat vähitellen tutkimusajanjakson loppupuolella. Sen vuoksi vuonna 2022 myönnetty tuki ei hyödyttänyt kuluttajia alempien hintojen muodossa. Sen sijaan tuottajat asettivat hinnat niin, että ne pystyivät saamaan tuen kokonaisuudessaan.

(671) Tutkimuksessa vahvistettiin myös, että Kiinan viranomaiset eivät toteuttaneet toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että tuesta saatava etu siirrettäisiin asiakkaille, ja hinnanmuodostus jätettiin tuottajien harkintavaltaan. Näin ollen rakenteensa ja toimintansa vuoksi järjestelmän tarkoituksena oli hyödyttää NEV-ajoneuvojen tuottajia.

(672) Koska akkusähköajoneuvojen myynnin ja valtion varojen maksamisen välillä on ajallinen ero, jota tuottajat eivät pysty ennakoimaan, maksuihin liittyvä epävarmuus voi jatkua jopa neljä vuotta. Tämän seurauksena tuottajille koituva etu toteutuu kokonaisuudessaan, kun maksut lopulta vastaanotetaan.

(d) Erityisyys

(673) Tuki on erityistä, koska se kohdistuu ainoastaan NEV-ajoneuvojen, myös akkusähköajoneuvojen, tuotannonalaan. Lisäksi ohjelma hyödytti akkusähköajoneuvojen tuottajia ainoastaan Kiinassa ja se on suunniteltu ainoastaan niitä varten.

(e) Päätelmät

(674) Komissio katsoo, että edellä kuvattu verotukipolitiikka on perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaista tukea, koska asianomaisille yrityksille koituu etua varojen suoran siirron muodossa.

(f) Tuen määrän laskeminen

(675) Tuki myönnettiin Kiinassa myytyjen akkusähköajoneuvojen yksikköjen määrien perusteella. Edun määrä tutkimusajanjaksolla on laskettu niiden maksujen perusteella, jotka otokseen valitut tuottajat saivat tästä järjestelmästä akkusähköajoneuvojen osalta tutkimusajanjakson aikana.

(676) Otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille tässä järjestelmässä vahvistettu tukiprosentti tutkimusajanjaksolla oli seuraava:

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	2,18 %
Geely-ryhmä	2,14 %
SAIC-ryhmä	2,28 %

3.7. **Valtion tarjoamat tavarat ja palvelut riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan**

3.7.1. *Valtion tarjoamat maankäyttöoikeudet riittämättömänä pidettävää korvausta vastaan*

(677) Kiinassa maan omistaa joko valtio tai yhteisö (kollektiivi), joka muodostuu kylistä tai kunnista, ennen kuin maan omistus- tai käyttöoikeus patentoidaan tai myönnetään yritykselle tai yksittäiselle omistajalle. Kaupunkialueilla kaikki tontit omistaa valtio ja maaseudulla kylät tai kunnat.

(678) Kiinan perustuslain ja maaoikeuden mukaan yritykset ja yksityishenkilöt voivat kuitenkin ostaa maankäyttöoikeuksia. Teollisuusmaan osalta vuokra-aika on yleensä 50 vuotta, ja sitä voidaan jatkaa toisella 50 vuodella.

(a) Oikeusperusta/sääntelykehys

(679) Maankäyttöoikeuksia koskevat säännökset kuuluvat Kiinan kansantasavallan maanhallintolain ([214]) piiriin. Myös seuraavat asiakirjat muodostavat osan oikeusperustaa:

(1) Kiinan kansantasavallan varallisuuslaki (Kiinan kansantasavallan presidentin määräys nro 62) ([215]);

(2) Kiinan kansantasavallan maanhallintolaki (Kiinan kansantasavallan presidentin määräys nro 28) ([216]);

(3) Kiinan kansantasavallan laki kaupunkien kiinteistöhallinnosta (Kiinan kansantasavallan presidentin määräys nro 29) ([217]);

(4) Kiinan kansantasavallan väliaikaiset säännökset valtion omistaman maan käyttöoikeuksien myöntämisestä ja siirtämisestä kaupunkialueilla (Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston asetus nro 55) ([218]);

(5) Kiinan kansantasavallan maanhallintolain täytäntöönpanoa koskeva asetus (Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston määräys [2014] nro 653 ([219]));

(6) Valtion omistaman rakennusmaan käyttöoikeuksien myöntämistä tarjousten, huutokauppojen ja hintanoteerausten kautta koskevat säännökset (CSRC:n ilmoitus nro 39) ([220]); ja

(7) Valtioneuvoston ilmoitus maankäytön valvonnan vahvistamiseen liittyvistä seikoista (Guo Fa (2006) nro 31) ([221]).

(b) Tutkimuksen havainnot

(680) Valtion omistaman rakennusmaan käyttöoikeuksien myöntämistä tarjousten, huutokauppojen ja hintanoteerausten kautta koskevien säännösten 10 §:n mukaan paikalliset viranomaiset päättävät maan hinnoista joka kolmas vuosi päivitettävän kaupunkien maa-alueita koskevan arviointijärjestelmän ja valtion teollisuuspolitiikan mukaisesti.

(681) Aiemmissa tutkimuksissa ([222]) komissio totesi, että maankäyttöoikeuksista Kiinassa maksetut hinnat eivät edusta tarjonnan ja kysynnän mukaan vapaasti määräytyviä markkinahintoja, koska katsottiin, että huutokauppajärjestelmä on epäselvä ja läpinäkymätön ja toimii huonosti käytännössä ja että viranomaiset päättivät hinnoista mielivaltaisesti. Kuten edeltävässä johdanto-osan kappaleessa todetaan, viranomaiset päättivät hinnoista kaupunkien maa-alueita koskevan arviointijärjestelmän mukaisesti, jossa niitä ohjeistetaan ottamaan teollisuusmaan hintoja asettaessaan huomioon myös teollisuuspolitiikka.

(682) Tässä tutkimuksessa tilanteen ei havaittu muuttuneen merkittävästi. Komissio havaitsi esimerkiksi, että useimmat otokseen valitut yritysryhmät saivat maankäyttöoikeutensa tarkalleen hinnalla, jota paikallisviranomaiset tarjosivat tarjousmenettelyssä.

([214]) Ks. Kiinan kansantasavallan maanhallintolaki, 25.6.1986, sellaisena kuin se on muutettuna; saatavilla osoitteessa https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560

([215]) Ks. Kiinan kansantasavallan varallisuuslaki, 16.3.2007; saatavilla osoitteessa http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm

([216]) Ks. Kiinan kansantasavallan maanhallintolain täytäntöönpanoa koskeva asetus, 27.12.1998, sellaisena kuin se on muutettuna; saatavilla osoitteessa https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451

([217]) Ks. https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html

([218]) Ks. https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html

([219]) Ks. https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html

([220]) Ks. 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]) Ks. https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm

([222]) Ks. teräslevyjä koskeva tutkimus, johdanto-osan 295–299 kappale, renkaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 488–490 kappale, lasikuitukankaita koskeva tutkimus, johdanto-osan 500–502 kappale, valokaapeleita koskeva tutkimus, johdanto-osan 541–543 kappale ja jatkojalostusfoliota koskeva tutkimus, johdanto-osan 540–548 kappale.

(683) Edellä esitetty näyttö on vastoin Kiinan viranomaisten väitteitä, joiden mukaan maankäyttöoikeuksista Kiinassa maksetut hinnat edustavat tarjonnan ja kysynnän mukaan vapaasti määräytyviä markkinahintoja.

(c) Päätelmät

(684) Tutkimuksen havainnot osoittavat, ettei maankäyttöoikeuksien hankkimista koskeva tilanne Kiinassa ole avoin ja että viranomaiset asettavat hinnat mielivaltaisesti.

(685) Sen vuoksi Kiinan viranomaisten tarjoamia maankäyttöoikeuksia olisi pidettävä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdan ja 3 artiklan 2 kohdan mukaisena tukena hyödykkeiden tarjoamisen muodossa, ja siitä on koitunut etua vastaanottaville yrityksille. Kuten 676–679 kappaleessa selitetään, Kiinassa ei ole toimivia maamarkkinoita, ja ulkoisten viitearvojen käyttö (ks. 688 kappale) osoittaa, että otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien maankäyttöoikeuksista maksamat summat ovat huomattavasti alle tavanomaisten markkinahintojen.

(686) Koska teollisuusmaan käyttöoikeuksien saaminen on helpompaa tietyn teollisuusalan yrityksille, komissio katsoi, että paikallisten viranomaisten on otettava valtion teollisuuspolitiikka huomioon hintoja määrittäessään (ks. 680 kappale). Mainitussa teollisuuspolitiikassa akkusähköajoneuvojen tuotannonala luokitellaan kannustettavaksi tuotannonalaksi. Lisäksi valtioneuvoston päätöksen nro 40 mukaan viranomaiset ottavat maata tarjotessaan huomioon teollisuuden rakennemuutoksia koskevan ohjeistavan luettelon ja teollisuuspolitiikan. Päätöksen nro 40 XVIII §:ssä todetaan selvästi, että ”rajoitetut” tuotannonalat eivät voi saada maankäyttöoikeuksia. Tästä seuraa, että tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a ja c alakohdan mukaisesti, sillä vain tiettyjen tuotannonalojen, tässä tapauksessa akkusähköajoneuvojen tuotannonalan, yrityksille annetaan mahdollisuus hankkia teollisuusmaata edullisesti ja viranomaisten käytännöt alalla ovat epäselviä ja läpinäkymättömiä.

(d) Tuen määrän laskeminen

(687) Aiempien tutkimusten ([223]) tavoin ja perusasetuksen 6 artiklan d alakohdan ii alakohdan mukaisesti ulkoisena vertailuarvona ([224]) käytettiin Taiwanin, Penghun, Kinmenin ja Matsun erillisen tullialueen, jäljempänä ’Taiwan’, maan hintoja. Vastaanottajille koitunut etu lasketaan ottaen huomioon kunkin otokseen valitun vientiä harjoittavan tuottajan maankäyttöoikeuksista tosiasiallisesti maksaman summan (eli sopimuksessa mainitun tosiasiallisen hinnan ja tarvittaessa sopimuksessa mainitun hinnan, josta on vähennetty paikallisviranomaisten palautukset/avustukset) ja Taiwanin vertailuarvon perusteella normaalisti maksettavaksi tulevan summan välinen erotus.

(688) Komissio pitää Taiwania soveltuvana ulkoisena vertailuarvona seuraavista syistä:

— talouskehityksen, BKT:n ja taloudellisen rakenteen toisiaan vastaava taso Taiwanissa ja suurimmassa osassa niistä Kiinan maakunnista ja kaupungeista, joissa otokseen valitut vientiä harjoittavat tuottajat ovat sijoittautuneina,

— Kiinan ja Taiwanin fyysinen läheisyys,

— teollisen infrastruktuurin korkea taso sekä Taiwanissa että monissa Kiinan maakunnissa,

— tiiviit taloudelliset siteet ja rajat ylittävä kauppa Taiwanin ja Kiinan välillä,

— samanlainen korkea väestöntiheys monissa Kiinan maakunnissa ja Taiwanissa,

— vertailuarvon muodostamiseen käytetyn maan tyypin ja liiketoimien samanlaisuus Taiwanissa ja Kiinassa ja

— Taiwanin ja Kiinan samanlaiset väestörakenteelliset sekä kielelliset ja kulttuurilliset piirteet.

([223]) Ks. renkaita, lasikuitukankaita, valokaapeleita ja jatkojalostusfoliota koskeva tutkimus.

([224]) Unionin yleinen tuomioistuin hyväksyi tämän asiassa T-444/11 Gold East Paper and Gold Huacheng Paper v. neuvosto, unionin yleinen tuomioistuimen tuomio, 11.9.2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Aiemmissa tutkimuksissa ([225]) sovelletun menetelmän mukaisesti komissio käytti laskelmissaan Taiwanille vahvistettua keskimääräistä maan hintaa neliömetriä kohti oikaistuna inflaatiolla ja BKT:n kehityksellä maankäyttöoikeuksia koskevien sopimusten tekopäivästä lukien. Teollisuuskäyttöön tarkoitetun maan hintoja koskevat tiedot vuodelta 2013 saatiin Taiwanin talousministeriön teollisuusviraston verkkosivustolta ([226]). Aiempien vuosien hintoja oikaistiin Taiwanin osalta inflaatioasteen ja asukaskohtaisen BKT:n kehityksen perusteella nykyhintoina Yhdysvaltojen dollareina (saatu Kansainvälisen valuuttarahaston IMF:n vuoden 2013 julkaisusta).

(690) Otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille tämän tuen osalta vahvistettu tukiprosentti tutkimusajanjaksolla oli seuraava:

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	1,20 %
Geely-ryhmä	0,84 %
SAIC-ryhmä	0,67 %

3.7.2. *Valtion tarjoamat akut ja akkujen tuotannon keskeiset tuotantopanokset (erityisesti litiumrautafosfaatti) riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan*

(a) Johdanto

(691) Näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa komissio totesi, että erityisiä suunnitelmia, joilla Kiinan viranomaiset tai paikallisviranomaiset tukevat erityisesti akkusähköajoneuvojen ja akkujen raaka-aineiden ja tuotantopanosten kehittämistä, vaikuttaa olevan suuri määrä. Näytön riittävyyttä koskevaan muistioon sisältyvä näyttö osoitti, että Kiinan viranomaiset ovat luoneet kehyksen, jossa tuetaan sähköajoneuvojen tuotantoketjun kaikkia tasoja aina tuotantopanosten tuotantoon tarkoitettujen keskeisten raaka-aineiden louhinnasta tuotantoketjun keskivaiheen tuotantopanoksiin ja lopputuotteeseen asti, jotta voidaan kehittää nopeasti ja voimakkaasti akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Tämä vahvistui komission tekemässä analyysissä, joka osoittaa, että Kiinan viranomaiset pitävät tuotantoketjun alkupään raaka-ainetoimittajia ja akkujen toimittajia osana laajempaa kehystä, joka koskee akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä ja edistämistä kokonaisuudessaan.

(692) Litium, koboltti, nikkeli, kupari (jota käytetään kuparifolion muodossa), alumiini (jota käytetään alumiinifolion muodossa ja alumiininauhana kennojen kuoreen) ja grafiitti ovat tärkeimmät raaka-aineet, joita käytetään litiumrautafosfaattiakuissa, jäljempänä 'litiumakku' tai 'LFP-akku', ja nikkelimangaanikobolttioksidiakuissa, jäljempänä 'NMC-akku'. Molemmat akkutyypit kuuluvat ns. litiumioniakkuihin. Komissio totesi, että BYD-ryhmä oli ainoa vertikaalisesti integroitunut akkusähköajoneuvojen otokseen valittu vientiä harjoittava tuottaja, joka tuotti litiumakkuja akkusähköajoneuvoihin. Komissio keräsi BYD-ryhmältä tietoja akkuyksikön kennojen tuotannossa käytetyistä raaka-aineista (joita ovat alumiininauha, alumiinifolio, kuparifolio, grafiitti ja litium). Koska litium on tärkeä akkujen tuotantoprosessissa (noin [25–35] prosenttia akun tuotantokustannuksista), komissio keskittyi alustavassa vaiheessa tutkimaan litiumin tarjoamista riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(693) Tutkimuksen aikana komissio totesi erityisesti, että ainoa vertikaalisesti integroitunut ryhmä hankki litiumia etuyhteydessä olevilta ja etuyhteydettömiltä toimittajilta akkusähköajoneuvojen akkujen tuotantoa varten. LFP on LFP-akuissa käytetyn litiumin tyyppi, joka saadaan sekoittamalla litiumkarbonaattia rautafosfaatin kanssa. LFP on akkukennojen pääkomponentti, jonka osuus akkuyksikön kustannuksista on noin [25–35] prosenttia.

(694) Kaksi muuta ryhmää (SAIC ja Geely) hankkivat akut etuyhteydettömiltä ja etuyhteydessä olevilta toimittajilta sekä Contemporary Amperex Technology Company Limitedin, jäljempänä 'CATL', kanssa perustetuilta yhteisyrityksiltä. Akkuyksikkö on akkusähköajoneuvojen suurin kustannustekijä, jonka osuus tuotantokustannuksista on [40–50] prosenttia.

([225]) Ks. lasikuitukankaita, orgaanisella aineella pinnoitettuja teräslevyjä, aurinkopaneeleja ja valokaapeleita koskevat tutkimukset.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Menettelyn tässä vaiheessa komissio keskittyi näin ollen akkusähköajoneuvojen tuotannon tärkeimpiin kustannustekijöihin eli 1) akkujen toimittamiseen, kun kyseessä ovat integroitumattomat akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittavat tuottajat ja 2) akkujen tuotannon pääraaka-aineen LFP:n toimittamiseen, kun kyseessä ovat integroituneet akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittavat tuottajat.

(b) Yhteistyöstä kieltäytyminen ja saatavilla olevien tietojen käyttö

(696) Vaikka Kiinan viranomaisia pyydettiin toimittamaan akkusähköajoneuvojen raaka-aineiden ja akkujen toimittajille tarkoitettu kyselylomake tiedossa oleville tavarantoimittajille Kiinassa, ne eivät tehneet näin (ks. 3.3.1.1 jakso). Kiinan viranomaiset eivät myöskään toimittaneet ratkaisevan tärkeitä tietoja akkusähköajoneuvojen tuotantopanosten kotimarkkinoiden ominaispiirteistä Kiinassa eivätkä näiden markkinoiden talouden toimijoista.

(697) Komissio ei saanut mitään tietoja Kiinan viranomaisilta voimassa olevasta lainsäädäntökehyksestä, kotimarkkinoiden rakenteesta, hinnanmuodostusmekanismeista ja hinnoista ja yritysten osakeomistuksesta, joten komissio katsoi, että se ei ollut saanut tutkimuksen kannalta ratkaisevia tietoja.

(698) Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet mitään tietoja akkusähköajoneuvojen raaka-aineiden ja akkujen kotimaisten toimittajien lukumäärästä tai omistajuudesta, komission oli turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tältä osin komissio analysoi erityissuunnitelmia, jotka koskevat kiinalaisten NEV-ajoneuvojen akkujen tuotannonalaa, johon akkusähköajoneuvot kuuluvat, sekä vertikaalisesti integroituneen vientiä harjoittavan tuottajan raaka-ainetoimittajien tilannetta ja kahden vertikaalisesti integroitumattoman vientiä harjoittavan tuottajan akkutoimittajien tilannetta. Jos se oli tarpeen asiakirja-aineistossa olevien tietojen puuttumisen vuoksi, komission oli tehtävä päätelmiä asiakirja-aineistossa käytettävissä olevien tosiseikkojen ja tietojen perusteella.

(699) Kuten 3.3.2 jaksossa todetaan, SAIC-ryhmä ei toimittanut tietoja tuotantokustannuksista, materiaaliluettelosta, tuote-eritelmistä, kuten toimittajilta hankitun raaka-aineen kemiallisesta koostumuksesta, eikä tavarantoimittajia koskevaa ostotapahtumakohtaista ostoluetteloa, vaikka niitä pyydettiin. Komissio katsoi, että siltä puuttui ratkaisevia tietoja, jotka olisivat tarpeen kohtuullisen tarkkojen päätelmien tekemiseksi, ja että sen oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(700) Tästä syystä komissio pystyi tukeutumaan integroitumattomia akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittavia tuottajia koskevien tietojen osalta ainoastaan Geely-ryhmältä kerättyihin tietoihin. Kun otetaan huomioon, että molemmat integroitumattomat akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittavat tuottajat hankkivat akut samanlaisilta akkujen toimittajilta ja että komissio voisi perustaa akkujen toimittamista Geely-ryhmälle koskevat päätelmänsä tavarantoimittajilta suoraan saatuihin tietoihin, komissio katsoo, että Geely-ryhmää koskevat tiedot korvaavat kohtuudella tarvittavat tiedot, jotta voidaan tehdä SAIC-ryhmää koskevat päätelmät. Komissio käytti kuitenkin myös SAIC-ryhmältä kerättyjä tietoja, jotka voitiin todentaa, erityisesti SAIC-ryhmän akkujen toimittajien nimet.

3.7.2.1. Valtion tarjoamat akut riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

(701) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen toteaminen edellyttää perusasetuksen 3 ja 4 artiklan mukaisesti kolmea tekijää: 1) taloudellinen tuki, 2) etu ja 3) erityisyys.

3.7.2.1.1. *Taloudellinen tuki*

(a) Julkisina eliminä toimivat akkujen toimittajat

(702) Komissio analysoi ensin, voitiinko akkujen toimittajien katsoa olevan julkisia elimiä sikäli, että akkujen tarjoamisen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan voitaisiin katsoa johtuvan Kiinan viranomaisista perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla. Kuten 3.5.1.1 jaksossa (ks. johdanto-osan 409–418 kappale) selitetään yksityiskohtaisesti, julkisen elimen olemassaoloa koskevaa oikeudellista vaatimusta on tulkittava WTO:n oikeuskäytännön mukaisesti. Asiaa koskevan oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 409–418 kappale) perusteella olisi tutkittava, ovatko tuotantopanoksia toimittavat kiinalaiset tuotantopanosten tuottajat ”julkisia elimiä” (eli yhteisöjä, joilla on, jotka käyttävät tai joille on annettu valtuudet viranomaistehtävien

suorittamiseksi), ottaen asianmukaisesti huomioon i) sen maan oikeudellinen ja taloudellinen ympäristö, jossa tutkittavat yksiköt toimivat, ii) kyseisten yksiköiden ja valtion välinen suhde sekä iii) näiden yksiköiden keskeiset ominaisuudet ja tehtävät.

(703) Lisäksi valituselin korosti (ks. johdanto-osan 416 kappale) kyseisen valtion yhteistyöhaluttomuuden merkitystä siltä kannalta, että voidaan tehdä päätelmiä siitä, että jotkin yhteisöt ovat julkisia elimiä. ([227]) Tilanteessa, jossa tutkivan viranomaisen on tutkittava seikkoja, jotka liittyvät valtion ja tiettyjen viranomaistehtäviä suorittavien tahojen väliseen suhteeseen, valtiolla on hallussaan keskeiset tiedot, jotka ovat tarpeen julkisia elimiä koskevan päätöksen tekemiseksi. Jos valtio kieltäytyy antamasta tällaisia tietoja, tutkiva viranomainen voi tehdä päätelmiä yhteistyön puutteesta, mukaan lukien se, että pyydetyt tiedot esimerkiksi osoittaisivat valtion keskeisen läsnäolon ja merkityksellisen määräysvallan kyseisissä yksiköissä. Näyttö valtion omistajuudesta, valtion suorasta määräysvallasta ja valtion puuttumisesta markkinoiden toimintaan tiettyjen poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi voi osoittaa – myös siinä tapauksessa, että kyseiset viranomaiset eivät toimi yhteistyössä – että tuotantopanosten tuottajille on annettu viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä.

(704) Kyseisten tavarantoimittajien ei välttämättä tarvitsisi olla Kiinan viranomaisten määräysvallassa aina myydessään tuotantopanoksia jatkojalostajille, jotta niitä voitaisiin pitää julkisina eliminä. Keskeinen kysymys on, onko yksiköillä itsellään ne keskeiset ominaisuudet ja toiminnot, joiden perusteella ne voitaisiin luokitella julkisiksi elimiksi.

(1) *Kiinassa vallitseva oikeudellinen ja taloudellinen ympäristö*

(705) Kuten johdanto-osan 197–203 kappaleessa selitetään, Kiinan oikeudelliselle ja taloudelliselle ympäristölle, jossa akkusähköajoneuvojen tuotantopanosten toimittajat toimivat, on ominaista valtion vahva läsnäolo ja laaja määräysvalta, jonka kautta valtiolla on ratkaiseva vaikutus resurssien kohdentamiseen ja hintoihin. Analysoitaessa oikeudellista ja taloudellista ympäristöä, jonka Kiinan viranomaiset ovat luoneet tuotantopanosten toimittamiseksi akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, on sen vuoksi syytä muistuttaa heti aluksi tasosta, jolla Kiinan viranomaiset ja Kiinan kommunistinen puolue puuttuvat Kiinan talouteen (ks. erityisesti johdanto-osan 201 kappale).

(706) Sosialistisen markkinatalouden periaatteen mukaisesti Kiinan viranomaiset esittävät vaatimuksia maan taloudellisen rakenteen muovaamisesta, varsinkin kun otetaan huomioon perustuslain 11 §, jonka mukaan valtio valvoo nimenomaisesti myös talouden ei-julkista sektoria (ks. erityisesti johdanto-osan 199 kappale), mukaan lukien näin ollen myös yksityisessä omistuksessa olevat akkusähköajoneuvojen tuotantopanosten toimittajat. Tämän perustuslakiin ankkuroidun vaatimuksen ja olemassa olevien institutionaalisten ja organisatoristen rakenteiden perusteella Kiinan viranomaiset voivat pyrkiä poliittisiin tavoitteisiinsa erityisesti yksityiskohtaisen suunnittelujärjestelmän avulla (ks. myös johdanto-osan 203 kappale) ja toteuttamalla kannustettavilla aloilla keskeisiä toimijoita koskevia erityistoimenpiteitä, mukaan lukien tuki.

(707) Kuten jäljempänä esitetään, akkujen tuotantoketjun alkupään tuotantopanosten ja akkujen kehitys ovat kytköksissä toisiinsa, koska sekä tuotantoketjun alku- että keskivaiheen panosten kehittäminen edistää puolestaan akkusähköajoneuvojen alan kehitystä. Kiinan viranomaiset ovat esittäneet politiikkaa ja toimenpiteitä akkusähköajoneuvojen sektorin ja siihen liittyvien tuotannonalojen kehittämiseksi, minkä lisäksi ne ovat luoneet kaikenkattavan kehyksen. Tämä kehys osoittaa, miten Kiinan viranomaiset puuttuvat markkinoiden toimintaan siten, että tuotantopanosten toimittajat eivät ole vapaita markkinatoimijoita vaan yksikköjä, jotka suorittavat niille annettuja viranomaistehtäviä eli kehittävät akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Siksi tässä jaksossa analysoidaan sekä tuotantoketjun alkupään materiaaleja (eli akkujen tuotannon keskeisiä tuotantopanoksia) että tuotantoketjun keskivaiheen tuotantopanoksia, kuten akkuja, koskevia toimintapoliittisia tavoitteita ja Kiinan viranomaisten näiden tavoitteiden saavuttamiseksi hyväksymiä toimenpiteitä.

([227]) Appellate Body Report, *US – Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), WT/DS379/AB/R, kohta 349.

(2) *Kiinan viranomaisten poliittiset tavoitteet akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi*

(708) Edellä olevassa 3.1 jaksossa esitetään yksityiskohtaisesti tausta ja asiayhteys, joissa tulee esiin, miten tärkeänä Kiinan viranomaiset pitävät akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä muun muassa siten, että kehitetään siihen liittyviä tuotannonaloja, jotka ovat keskeisessä asemassa akkusähköajoneuvojen tuottajien menestyksen kannalta. Yleinen poliittinen tavoite, joka koskee akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kannustamista muun muassa tarjoamalla tuotantopanoksia, käy ilmi lukuisista säädöksistä ja muista toimintapoliittisista asiakirjoista ja suunnitelmista, joita valtion eri elimet ovat julkaisseet valvoakseen akkuja ja/tai niiden tuotantopanoksia koskevia näkökohtia.

(709) Autojen sähköakkuteollisuuden kehittämisen edistämistä koskeva vuoden 2017 toimintasuunnitelma ([228]), jäljempänä 'vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma', jota käsitellään muun muassa johdanto-osan 230–232 kappaleessa, osoittaa, miten valtion poliittinen ohjeistus kattaa NEV-ajoneuvojen koko arvoketjun.

(710) Suunnitelma hyväksyttiin, jotta voidaan "panna täytäntöön valtioneuvoston ilmoitus energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä koskevasta suunnitelmasta (2012–2020) (Guofa [2012] nro 22) ja valtioneuvoston ohjaavat lausunnot uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen edistämisen ja käytön vauhdittamisesta (Guobanfa [2014] nro 35) (...) sekä edistää uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan tervettä ja kestävää kehitystä" ([229]). Lisäksi vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelmassa kaavaillaan akkujen tuotannonalan kehittämistä siten, että se palvelisi NEV-ajoneuvojen tuotannonalan, johon akkusähköajoneuvojen tuotannonala kuuluu, kehitystä ("sähköakut ovat sähköajoneuvojen sydän ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämisen avain"). Nämä akkutoimintasuunnitelman ja akkusähköajoneuvojen tuotantoa tukevien keskeisten suunnitelmien väliset yhteydet osoittavat, että Kiinan viranomaiset kannustivat akkujen tuotannonalan kehittämistä keskeisenä tekijänä akkusähköajoneuvojen alan kehittämisessä. Se osoittaa erityisesti, että akkujen tuotannonalan kehittämisen tarkoituksena on palvella akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä alentamalla kustannuksia halvempien akkujen toimittamiseksi. Lopuksi se osoittaa, että Kiinan viranomaiset ovat suosineet kotimaisia akkujen tuottajia vahvistaakseen niitä ja kannustaakseen niiden pääsyä markkinoille ulkomailla.

(711) Edellä mainitun vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelman lisäksi tärkeimpien sääntöjen ja asetusten oikeusperusta on seuraava:

— Uusien strategisten tuotannonalojen kehittämistä koskeva 13. viisivuotissuunnitelma ([230]);

— Raaka-aineteollisuuden kehittämistä koskeva 14. viisivuotissuunnitelma ([231]), jäljempänä' 14. raaka-ainesuunnitelma';

— Luettelo kannustettavista tuotannonaloista läntisellä alueella (määräys nro 40 [2021]) ([232]), jäljempänä 'kannustettavien tuotannonalojen luettelo';

— Teollisuuden rakennemuutoksia koskeva ohjeistava luettelo (määräys nro 49 [2019]) ([233]), jäljempänä 'teollisuusluettelo';

— Energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämissuunnitelma (2012–2020), jäljempänä 'NEV-suunnitelma 2012– 2020' ([234]);

— Ohjaavat lausunnot uusiin strategisiin tuotannonaloihin tehtävien investointien laajentamisesta ja uusien kasvupisteiden ja kasvukeskusten vahvistamisesta (määräys nro 1409 [2020]) ([235]), jäljempänä 'investointeja koskevat ohjaavat lausunnot';

([228]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1
([230]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/
([231]) Suunnitelman koko teksti saatavilla osoitteessa https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html
([233]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm
([234]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm
([235]) Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

— Teollisuus- ja tietotekniikkaministeriön ja valtion markkinasääntelyviranomaisen ilmoitus litiumioniakkujen tuotantoketjun ja toimitusketjun koordinoidusta ja vakaasta kehittämisestä ([236]), jäljempänä 'akkuteollisuutta koskeva ilmoitus';

— Energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan kehittämissuunnitelma (2021–2035), jäljempänä 'NEV-suunnitelma 2021– 2035' ([237]);

— Made in China 2025 -suunnitelma ([238]);

— Mineraalivaroja koskeva laki ([239]);

— Litiumioniakkujen tuotannonalaa koskevat standardoidut edellytykset – vuoden 2021 versio ([240]), jäljempänä 'standardoidut edellytykset'.

(712) Edellä mainittujen suunnitelmien ohjeistus on otettu huomioon ja pantu täytäntöön vastaavissa maakunta-, alue-, kunta- ja paikallistason suunnitelmissa. Esimerkkeinä voidaan mainita muun muassa seuraavat:

— Toimintasuunnitelma uusia energialähteitä hyödyntävien akkujen ja materiaalien tuotannonalan korkealaatuisen kehittämisen edistämiseksi Guizhoun maakunnassa vuonna 2022 ([241]), jäljempänä 'Guizhoun toimintasuunnitelma';

— Fujianin maakunnan ohjaavat lausunnot litiumakkujen sekä uusia energialähteitä ja uusia materiaaleja hyödyntävien tuotannonalojen korkealaatuisen kehittämisen vauhdittamisesta ([242]), jäljempänä 'Fujianin ohjaavat lausunnot';

— Ningde Cityn erityissuunnitelma valmistusteollisuuden korkealaatuista kehittämistä varten 14. viisivuotissuunnitelman aikana ([243]), jäljempänä 'Ningden teollisuussuunnitelma';

— Shandong Zhaozuangin kunnan suunnitelma vuosiksi 2021–2025 litiumakkuteollisuuden kehittämiseksi ([244]), jäljempänä 'Shandongin kehittämissuunnitelma';

— Shenzhenin maakunnan lausunnot uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen teollisuusketjun korkealaatuisen kehittämisen tukemisesta ([245]), jäljempänä 'Shenzhenin suunnitelma';

— Sichuan Suiningin 14. viisivuotissuunnitelma litiumakkujen kehittämiseksi, jäljempänä 'Suiningin suunnitelma' ([246]);

— Yichunin mineraalivaroja koskeva suunnitelma 2021–2025 ([247]);

— Ilmoitus useista politiikkatoimista litiumakkujen tuotannonalan parantamiseksi ja vahvistamiseksi maakunnassa ([248]) (ilmoitus nro 21 [2022]), jäljempänä litiumioniakkuja koskevat toimenpiteet';

([236]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

([237]) Kiinankielinen versio saatavilla osoitteessa 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; englanninkielinen yleiskatsaus saatavilla osoitteessa https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

([239]) Saatavilla osoitteessa https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Englanninkielinen versio saatavilla Kiinan kansankongressin (NPC) verkkosivustolla: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([240]) Saatavilla osoitteessa https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Ks. erityisesti liite 1.

([241]) Saatavilla osoitteessahttp://gzvcpe.org/index.php?id=483

([242]) Saatavilla osoitteessa https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022

([243]) Saatavilla osoitteessa https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf

([244]) Saatavilla osoitteessa http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf

([245]) Saatavilla osoitteessa https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf

([246]) Saatavilla osoitteessa https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html

([247]) Saatavilla osoitteessa 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]) Saatavilla osoitteessa http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

— Yichunin kunnan useita lausuntoja litiumvarojen hallinnan vahvistamisesta, jäljempänä 'Yichunin litiumvarat' ([249]).

(713) Kaikki edellä mainitut suunnitelmat liittyvät 3.1 jaksossa mainittuihin yleisempiin akkusähköajoneuvoja koskeviin suunnitelmiin. Kiinan viranomaiset ovat erityisesti laatineet tukikehyksen, joka kattaa akkusähköajoneuvojen tuotantoketjun kaikki tasot aina tuotantopanosten tuotantoon tarkoitettujen raaka-aineiden louhinnasta tuotantopanoksiin, kuten akkuihin ja sähkömoottoreihin, ja lopputuotteeseen asti.

(714) Mineraalivaroja koskeva laki ([250]) on kansallinen laki, jolla säännellään mineraalivarojen louhintaa ja kaivosoikeuksien rekisteröintiä. Laki vahvistettiin alun perin kansankongressin pysyvässä komiteassa 19 päivänä maaliskuuta 1986, ja sitä muutettiin vuosina 1996 ja 2009. Mineraalivaroja koskevan lain 3 §:ssä todetaan, että ”mineraalivarat kuuluvat valtiolle”, ja 4 §:ssä selitetään, että ”valtion omistamat kaivosyritykset ovat keskeisellä sijalla mineraalivarojen louhinnassa. Valtio takaa valtion omistamien kaivosyritysten vakauttamisen ja laajentamisen.” ” Mineraalivaroja koskevan lain täytäntöönpanosäännöissä ([251]), jäljempänä 'täytäntöönpanolaki', vahvistetaan valtion omistusoikeus mineraalivaroihin, täsmennetään, mitä laki ([252]) kattaa, ja määritellään tarkemmin 3 §:ssä, että ”maanpäällisiin ja pinnanalaisiin mineraalivaroihin liittyvää valtion omistusoikeutta ei muuteta [...]. Valtioneuvosto edustaa valtiota mineraalivarojen omistajuuden täytäntöönpanossa. Valtioneuvosto valtuuttaa geologiasta ja mineraaleista vastaavan valtioneuvoston toimivaltaisen ministeriön määräämään mineraalivarojen jakamisen yhtenäisestä valvonnasta koko maassa.” Täytäntöönpanolain 24 §:ssä säädetään, että ”mineraalivarojen jakamisessa, kehittämisessä ja käytössä koko maassa olisi otettava huomioon keskus- ja paikallishallinnon nykyiset ja pitkän aikavälin edut ja pantava täytäntöön yhtenäinen suunnittelu, tehokas suojelu, järkiperäinen hyödyntäminen ja kattava käyttö”. Toisin sanoen Kiinan viranomaiset varmistavat, että nämä valtion omistamat yritykset täyttävät Kiinan viranomaisten asettamat poliittiset tavoitteet ja toimivat näiden oikeudellisten rajoitusten puitteissa. Lain 25 §:ssä säädetään, että valtioneuvoston ja toimivaltaisten ministeriöiden on laadittava mineraalivaroja koskeva kansallinen suunnitelma, jossa ”muodostetaan yhtenäinen järjestely kansallisten mineraalivarojen jakamisesta ja määritellään kohtuullisesti mineraalivarojen hyödyntämistä koskevat toimivallan rajat keskushallinnon ja suoraan keskushallinnon alaisten maakuntien, autonomisten alueiden ja kuntien hallintoviranomaisten välillä”. Valtiolla on näin ollen täysi määräysvalta resurssien jakamisen suhteen, se voi määritellä myönnettävät kaivosoikeudet ja kaivostoiminnan rajat ”yhdenmukaisen suunnittelun, järkiperäisen maantieteellisen jakautumisen, monikäyttöisen etsinnän, järkiperäisen kaivostoiminnan ja monikäyttöisen hyödyntämisen” periaatteiden pohjalta (mineraalivaroja koskevan lain 7 §). Näiden sitovien sääntöjen ansiosta soveltamisalaan kuuluvat valtion omistamat yritykset suorittavat viranomaistehtäviä.

(715) Teollisuus- ja tietotekniikkaministeriö (MIIT), tiede- ja teknologiaministeriö ja luonnonvaraministeriö julkaisivat joulukuussa 2021 raaka-aineteollisuuden kehittämistä koskevan 14. viisivuotissuunnitelman ([253]). Suunnitelma kattaa useita tuotannonaloja, ja sillä tuetaan litium-, nikkeli- ja kobolttiyritysten ja teollisuusklustereiden perustamista; lisäksi ”luodaan mineraalivarantojärjestelmä, johon valtio ja yritykset osallistuvat yhdessä ja joissa yhdistetään tuotteiden ja luonnonvarojen alueelliset varannot. Parannetaan malmikaupan markkinajärjestelmää ja muodostetaan avoin, läpinäkyvä, oikeudenmukainen ja kohtuullinen hinnoittelumekanismi.” ([254])

(716) Mineraalivaroja koskevaa lakia ja raaka-aineita koskevaa 14. viisivuotissuunnitelmaa sovelletaan kansallisella tasolla ja niissä vahvistetaan varsin selvästi, että mineraalivarat kuuluvat valtiolle, mutta NEV-suunnitelmassa (2021–2035) esitetään näyttöä koko toimitusketjuun kohdistuvasta tuesta erityisesti NEV-ajoneuvojen (joihin kuuluvat sekä akkusähköajoneuvot että ladattavat hybridiajoneuvot) tuotannonalan kannustamiseksi. Suunnitelman mukaan ”kehitetään sähköakkujen koko arvoketjua ja kannustetaan yrityksiä parantamaan valmiuksiaan turvata keskeisten resurssien, kuten litiumin, nikkelin, koboltin ja platinan saanti”. ([255])

([249]) Saatavilla osoitteessa https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

([250]) Saatavilla osoitteessa https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Englanninkielinen versio saatavilla Kiinan kansankongressin (NPC) verkkosivustolla: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

([251]) Saatavilla osoitteessa https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html; englanninkielinen käännös saatavilla FAO:n verkkosivustolla: https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf

([252]) Esimerkiksi litium, kupari, bauksiitti, nikkeli, grafiitti, fosfori, kivennäisaineet.

([253]) Suunnitelman koko teksti saatavilla osoitteessa https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

([254]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

([255]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

(717) Uusien strategisten tuotannonalojen kehittämistä koskevassa 13. viisivuotissuunnitelmassa asetetaan seuraavat tavoitteet: ”ottaen huomioon uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen ja muiden tuotannonalojen kehityksen [Kiina] laajentaa erityislujien kevytmetalliseosten, korkean suorituskyvyn kuitujen, erityismetalliseosten, edistyneiden epäorgaanisten ei-metallimateriaalien, korkealaatuisen erityisteräksen, uusien näyttömateriaalien ja akkusähkömateriaalien tuotannonaloja (...) [ja] kasvattaa uusien materiaalien lisäarvoa, luo uusia materiaalimerkkejä ja parantaa kansainvälistä kilpailukykyä”. Suunnitelmaan sisältyy myös keskeinen tavoite 21: ”toteutetaan uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen laajamittainen käyttö ja organisoidaan uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen sähköakkujen parantamishankkeiden toteuttaminen”, mikä vahvistaa entisestään, että akkusektorin kehittäminen on keskeistä NEV-ajoneuvojen (mukaan lukien akkusähköajoneuvojen) kehittämistä koskevan tavoitteen kannalta.

(718) NDRC:n julkaisemaan teollisuuden rakennemuutoksia koskevaan ohjeistavaan luetteloon (määräys nro 49 [2019]) ([256]), joka on tullut voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020, sisältyy kolme tuotannonalaluokkaa – ”kannustettavat”, ”rajoitetut” ja ”vanhentuneet”– ja se osoittaa, miten valtio nimenomaisesti kannustaa ja tukee tiettyjen tuotannonalojen ja tietyn teknologian kehittämistä samalla kun se estää, rajoittaa ja jopa kieltää muiden tuotannonalojen kehittämisen. Kannustettaviksi tuotannonaloiksi ilmoitetaan kaikki akkusähköajoneuvojen toimitusketjun tärkeimmät osatekijät, kuten positiiviseen elektrodiin liittyvät materiaalit (esim. LFP), litiumioniakut, elektrolyytit, litiumin etsintähankkeet ([257]), korkean suorituskyvyn kuparifoliomateriaalit, grafiitti, alumiini ja teräs uusia energialähteitä hyödyntävää teollisuutta varten. Lisäksi todetaan, että valtio ei pidä akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa itsenäisenä toimialana vaan suunnittelee kokonaisvaltaista kehystä tämän tuotannonalan kehittämiselle ja sellaisten suotuisien markkinaolosuhteiden luomiselle, joiden avulla akkusähköajoneuvojen tuottajat voivat saada kilpailuetua ulkomaisiin toimijoihin nähden. Teollisuuden rakennemuutoksia koskeva vuoden 2019 ohjeistava luettelo korvattiin vuoden 2024 painoksella, joka tuli voimaan 1 päivänä helmikuuta 2024 ([258]). Uusimmalle luettelolle on ominaista, että siinä keskitytään entistä enemmän uusiin huipputeknologian ja vihreän teknologian aloihin, jotka kuuluvat ”kannustettavien tuotannonalojen” luokkaan, kuten älykäs valmistus, koneautomaatio, vihreä vety, johon liittyy hiilidioksidin talteenotto, hyödyntäminen ja varastointi sekä seuraavan sukupolven aurinkokennot.

(719) Vuosien 2021–2035 NEV-suunnitelmassa vahvistetaan poliittinen ohjeistus, joka koskee koko toimitusketjua keskeisistä raaka-aineista, kuten litiumista, nikkelistä ja koboltista, prosessin ja tuotannon tehokkuuden parantamiseen, jotta voidaan ”toteuttaa akkuteknologiaan liittyviä läpimurtotoimia; tehdä tutkimusta keskeisistä teknologioista, kuten positiivisista ja negatiivisista elektrodimateriaaleista, elektrolyyteistä, erottimista ja kalvoelektrodeista, ja vahvistaa teknistä tutkimusta tehokkaiden, kevyiden, turvallisten, edullisten ja pitkäikäisten akkujen puutteista”. ([259]) Akkusähköajoneuvojen akut kuuluvat myös IV luvun 2 jaksoon ”Keskeisten järjestelmien innovatiivisen käytön edistäminen”, jolla pyritään edistämään akkujen koko arvoketjun kehittämistä. Osana tätä yrityksiä kannustetaan varmistamaan keskeisten resurssien, kuten litiumin, nikkelin, koboltin ja platinan, saatavuus. Vuosien 2021–2035 NEV-suunnitelma ja vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma, joihin sisältyy säännöksiä myös verovapautuksista ja -kannustimista sekä valtion investointituesta, muodostavat tärkeimmät valtion suunnitelmat akkujen tuotannonalan osalta.

(720) Made in China 2025 on yksi esimerkki valtion kaikenkattavasta tuesta tuotannonalalle. Kyseessä on kansallinen strategia, josta ilmoitettiin vuonna 2015 ja jossa keskitytään kymmeneen keskeiseen sektoriin, jotka saavat erityistukea ja -huomiota vuoteen 2025 asti. Tuki annetaan valtion omistamien pankkien ei-kaupallisten lainojen muodossa samoin kuin vapautuksina tiettyjen vaatimusten ja määräysten noudattamisesta ja muina etuoikeuksina. Kiinan akkujen tuotannonala kuuluu aloihin, joita tuetaan NEV-ajoneuvoalan keskeisenä osana: ”Energiaa säästävät ja uusia energialähteitä hyödyntävät ajoneuvot: Tuetaan edelleen sähkö- ja polttokennoajoneuvojen kehittämistä (...) ja parannetaan keskeiseen teknologiaan, kuten akkuihin, ajomoottoreihin, tehokkaisiin polttomoottoreihin, kehittyneeseen voimansiirtoon, kevyisiin materiaaleihin ja älykkäisiin ohjausvalmiuksiin, liittyvää teknistä suunnittelua ja teollisuutta, **jotta voidaan muodostaa täydellinen teollisuusjärjestelmä ja innovointijärjestelmä keskeisistä komponenteista valmiisiin ajoneuvoihin** [lihavointi lisätty] ja edistää riippumattomia energiaa säästäviä ja uusia energialähteitä hyödyntäviä ajoneuvomerkkejä, jotta ne vastaisivat kansainvälistä korkeaa tasoa ([260]).”

([256]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

([257]) Jakso 11 (Petrokemianteollisuus) kohta 2: *”Harvinaisten mineraalivarojen, kuten rikin, kaliumin, boorin, litiumin ja bromin, etsiminen, kehittäminen ja kattava käyttö;* fosfaatin rikastushiekan kattavaan käyttöön liittyvän teknologian kehittäminen ja soveltaminen; alhaisen ja keskitason laatuluokan fosforiitti- ja fluoriittimalmin valinta ja käyttö; ja fosforiitti- ja fluoriittimalmiin liittyvien mineraalivarojen kattava käyttö.”

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

([259]) Ks. alaviite 237.

([260]) Ks. Made in China 2025 -suunnitelmaa koskeva valtioneuvoston ilmoitus, kohta III.6.6; saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

(721) NDRC:n ohjaavissa lausunnoissa uusiin strategisiin tuotannonaloihin tehtävien investointien laajentamisesta ja uusien kasvupisteiden ja kasvukeskusten vahvistamisesta (määräys nro 1409 [2020]) ([261]) todetaan, että valtion olisi luotava keskeisille aloille, kuten uusien materiaalien ([262]) ja NEV-ajoneuvojen alalle, teollisuusklustereita ja edistettävä uusien alueellisten kasvukeskusten perustamista, optimoitava liiketoimintaympäristö ja lisättävä vero- ja investointitukea. Ohjaavilla lausunnoilla edistetään myös kansallisia uusia strategisia tuotannonaloja hyödyntämällä ”vero-, maankäyttö-, rahoitus-, tiede- ja teknologiapolitiikkaa sekä osaamiseen ja teollis- ja tekijänoikeuksiin liittyvää politiikkaa”. ([263]) Ohjaavien lausuntojen jaksossa IV annetaan selkeät ohjeet rahoitus- ja investointituesta, kuten valtion varoista, riskipääomasta ja valtion rahoittamista teollisuusinvestointirahastoista. Ohjaavissa lausunnoissa kannustetaan rahoituslaitoksia lisäämään tukea keskeisille yrityksille tuotantoketjussa ja optimoimaan tuotantoketjun alku- ja loppupään yrityksille tarjottavat rahoituspalvelut; niissä myös kannustetaan pankkeja perustamaan rahoituspalvelukeskuksia tai liiketoimintayksiköitä uusia tuotannonaloja, myös NEV-ajoneuvojen tuotannonalaa, varten. Ohjaavissa lausunnoissa tuetaan nimenomaisesti viranomaisten, pankkien ja yritysten välistä yhteistyötä ja tuetaan sitä, että yritykset laskevat liikkeeseen joukkolainoja uusilla strategisilla tuotannonaloilla, myös NEV-ajoneuvojen tuotannonalalla. Rahoituksen tasolla asiasta vastaavat yksiköt ovat Kiinan keskuspankki, Kiinan pankki- ja vakuutussääntelykomissio (CBIRC), Kiinan valtion arvopaperiviranomainen ja NDRC. ([264])

(722) Lisäksi sekä akkujen tuottajat että akkujen tuotannossa käytettävien raaka-aineiden toimittajat kuuluvat kannustettavien tuotannonalojen luetteloon, ja niihin voidaan soveltaa alennettua 15 prosentin verokantaa.

(723) Keskustason suunnitelmissa ja toimintapoliittisissa asiakirjoissa esitetyissä tavoitteissa ja toimenpiteissä annetaan ohjeita akkujen ja NEV-ajoneuvojen alaan liittyvien tuotantoketjun alkupään tuotantopanosten kehittämiseksi akkusähköajoneuvojen koko tuotannonalan hyödyksi, mutta maakunta- ja paikallistason suunnitelmat on kohdennettu myös kunkin alueen ja sinne sijoittautuneiden yritysten erityispiirteiden mukaan. Niissä esitetään erityisesti yksityiskohtaisia tavoitteita kotimaisen teollisuuden paikallisten tuotanto- ja toimitusketjujen rakentamiseksi ja valvomiseksi ja otetaan huomioon kaikki teollisuuden kehittämisen osa-alueet ja annetaan selkeät ohjeet siitä, minkä tyyppisiä kannustimia yrityksille tarjotaan toimitusketjussa.

(724) On olemassa useita paikallisia mineraalivaroja koskevia suunnitelmia, jotka muodostavat maakuntien ja kaupunkien suuntaviivat mineraalivarojen etsinnälle ja louhinnalle ja joissa asetetaan tavoite mineraalivarojen etsinnälle ja kehittämiselle vuodeksi 2025. Yksi esimerkki on Yichunin mineraalivaroja koskeva suunnitelma (2021–2025) ([265]) Yichunin mineraalivaroja koskevan suunnitelman tavoitteena on rakentaa kansainvälisen mittaluokan litiumakkujen teollisuuskeskus. ([266]) Suunnitelmassa esitetään myös yksityiskohtainen katsaus suunniteltuihin uusiin kaivoksiin ja niiden lähistöllä olevaan teollisuuteen. Esimerkiksi Yichun Yashaniin rakennetaan tantaali-niobium-litium-kaivostoiminnan kehittämisalue, jonka tavoitteena on tukea Yichunin litiumakkujen ja uusia energialähteitä hyödyntävien tuotannonalojen klusterin kehittämistä 100 miljardin euron arvosta. ([267])

(725) Suiningin suunnitelma sisältää kehitystavoitteita (”vuoteen 2025 mennessä positiivisen elektrodimateriaalin [vuosituotanto] on yli 800 000 tonnia ja positiivisen elektrodimateriaalin lähtöaineen yli 500 000 tonnia”) ja vuotuisia tuotantotavoitteita (”vauhditetaan [...] tuotantoa siten, että litiumioniakkujen vuotuinen tuotantokapasiteetti olisi 100 gigawattituntia, josta sähköakkujen tuotantokapasiteetti on 60 gigawattituntia). [...] Edistetään sellaisen urbaanin litiumakkuenergiakompleksin rakentamista, jossa on viisi toimintoa (lataaminen, varastointi,

([261]) Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Englanninkielinen käännös saatavilla osoitteessa https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/

([262]) Jakso II(4): ”Parannetaan harvinaisten maametallien, vanadiinititaanin, volframimolybdeenin, litiumin, rubidiumcesiumin, grafiitin ja muiden erityisresurssien teknistä tasoa kaivos-, sulatus- ja syväjalostusyhteyksissä”.

([263]) Ohjaavat lausunnot uusiin strategisiin tuotannonaloihin tehtävien investointien laajentamisesta, jakso III(9).

([264]) Ohjaavat lausunnot uusiin strategisiin tuotannonaloihin tehtävien investointien laajentamisesta, jakso IV(15).

([265]) Saatavilla osoitteessa 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]) Ks. Yichunin mineraalivaroja koskevan suunnitelman luku 4, jakso 1.

([267]) Ks. Yichunin mineraalivaroja koskevan suunnitelman sarake 6.

valmistelu, korvaaminen ja myynti), ja pyritään varmistamaan, että kaupungin litiumakkuteollisuuden liiketoimintatulot ylittävät 100 miljardia yuania), sekä voittotavoitteita (”vuoteen 2025 mennessä (...) Pyritään saamaan aikaan kolme yritystä, joiden liiketoimintatulo on yli 10 miljardia yuania ja 15 yritystä, joiden liiketoimintatulo on yli 1 miljardi yuania, ja luodaan suurten, keskisuurten, pienten ja mikroyritysten porrastettu kehitysklusteri”, kun taas Shandongin kehittämissuunnitelmassa annetaan ohjeistusta myyntitavoitteista (”Vuosina 2021–2025 perustetaan yli 5–10 litiumakkualan johtavaa yritystä, jotka tuottavat sähköakkuja ja energiaa varastoivia akkuja, edistetään tukiyritysten ryhmää, joiden myyntitulot ovat 500 miljoonasta 1 miljardiin yuaniin, ja muodostetaan teollisuusklusteri, jossa on 50–100 litiumakkuihin liittyvän tuotantoketjun alku- ja loppupään yritystä”).

(726) Jiangxin maakunta on merkittävä litiumin tuotantokeskus, ja Yichun, jota kutsutaan ”Aasian litiumpääkaupungiksi” ([268]), sijaitsee siellä. Runsaiden litiumvarantojensa vuoksi maakunnassa kiinnitetään erityistä huomiota uusiin energiamateriaaleihin ja litiumakkualaan. Maakunnassa julkaistiin lokakuussa 2022 ilmoitus useista politiikkatoimista litiumakkujen tuotannonalan parantamiseksi ja vahvistamiseksi maakunnassa ([269]) (ilmoitus nro 21 [2022]), jäljempänä ’toimenpiteet’. Tukea annetaan toimitusketjun kaikille tasoille alkaen mineraalivarojen toimittamisesta litiumakkuteollisuuden perustamiseen. Toimenpiteillä on tarkoitus esimerkiksi perustaa ohjausrahastoja litiumvarojen etsintää, kehittämistä ja niihin tehtäviä investointeja varten. ([270]) Jiangxissa akkuteollisuutta tuetaan monentyyppisillä korvauksilla, palkkioilla ([271]) ja tuella, joka liittyy esimerkiksi maankäyttöön, sähkön käyttöön ([272]) ja kaasun käyttöön ([273]), mukaan lukien pääomasitoumukset ja vakuutuskorvaukset.

(727) Komissio totesi myös, että jo vuonna 2009 Yichunin kunta alkoi ohjata ja suojella kaupungin mineraalivaroja edistääkseen uusia energialähteitä hyödyntävän akkuteollisuuden kehittämistä. Näitä käsitellään Yichunin kunnan useissa lausunnoissa litiumvarojen hallinnan vahvistamisesta ([274]), jäljempänä ’Yichunin litiumvarat’. Lausuntojen 3 §:ssä määritellään, että Yichunin uusia energialähteitä hyödyntävän litiumakkuteollisuuden kehittämisen johtoryhmä vastaa kaupungin litiumvarojen kokonaisvaltaisen kehittämisen ja käytön ohjaamisesta ja koordinoinnista sekä litiumin vakaan tarjonnan varmistamisesta kaupungin akkuyrityksille. Kunnanhallitus ohjeistaa lisäksi 6 §:ssä litiumkaivosyrityksiä ”tukemaan ja auttamaan aktiivisesti [Yichunin] uusia energialähteitä hyödyntävien akkuyritysten kasvua ja vahvistamista, perustamaan [kaivos- ja akkuyritysten] välille pitkäaikaisia yhteistyöhön perustuvia ja molempia osapuolia hyödyttäviä strategisia kumppanuuksia”. Lausuntojen 7 §:ssä annetaan ohjeita käytössä olevasta hinnoittelumekanismista hintamonopolin estämiseksi. Johtoryhmän tehtävänä on ”johtaa uusia energialähteitä hyödyntävien litiumyritysten ja [kaivosyritysten] organisointia markkinoiden kehityssuuntauksen perusteella viitehinnan määrittämiseksi ja neuvotella ja määrittää yhtenäisesti näiden yritysten tarvitseman litiumkiilteen toimitushinta”.

(728) Myös Fujianin maakunnan suunnitelmissa ja Ningden kunnan suunnitelmissa on erityismääräyksiä tarjottavasta tuesta, ja joskus niissä jopa mainitaan nimenomaisesti tukea saaneet yritykset. Tämä koskee esimerkiksi maailman suurinta akkujen tuottajaa, CATL:ää, jonka päätoimipaikka sijaitsee ja jolla on merkittäviä tuotantolaitoksia kyseisessä maakunnassa.

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

([269]) Saatavilla osoitteessa http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml

([270]) Toimenpiteiden kohta 5.

([271]) Toimenpiteiden kohta 3.

([272]) Toimenpiteiden kohta 1.

([273]) Toimenpiteiden kohta 8.

([274]) Saatavilla osoitteessa https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml

(729) Uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kehittämistä koskevassa Fujianin maakunnan 13. viisivuotissuunnitelmassa todetaan, että ”CATL on keskiössä ja [Fujianin maakunta] edistää aktiivisesti esimerkiksi sähköakkujen teollisuusketjujen laajentamista” ([275]).

(730) Fujianin ohjaavilla lausunnoilla tuetaan investointeja laadukkaisiin hankkeisiin litiumakkujen, uusien energialähteiden ja uusien materiaalien alalla ja pyritään edistämään rahoituslaitosten yhteistyötä asiaan liittyvien tuotannonalojen ja erityisrahastojen kanssa investointien ja lainojen toteuttamiseksi, lisäämään luottotukea litiumakkujen, uusien energialähteiden ja uusien materiaalien tuotannonalojen hankkeisiin, mukaan lukien korkoalennustuki suurten tuotantokeskusten rakennushankkeille litiumakkujen, uusien energialähteiden ja uusien materiaalien tuotannonaloilla. Suunnitelmassa ehdotetaan myös sellaisen riippumattoman ja ”valvottavan” teollisen innovointijärjestelmän perustamista, jolla tuetaan innovaatioalustojen, kuten CATL:n elektrokemiallisen energianvarastointiteknologian kansallisen tutkimuskeskuksen, kehittämistä. Tässä tulee esiin kansallisen politiikan täytäntöönpano, jota paikallishallinto toteuttaa yhteistyössä yksityisen yrityksen kanssa. Yritysten, yliopistojen ja tutkimuskeskusten väliseen yhteistyöhön perustuvan sähköakkujen innovaatioalustan rakentaminen on itse asiassa yksi vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelman keskeisistä tehtävistä ([276]).

(731) Ningde Cityn erityissuunnitelmassa valmistusteollisuuden korkealaatuista kehittämistä varten 14. viisivuotissuunnitelman ([277]) aikana asetetaan tavoitteeksi litiumakkujen 350 gigawattitunnin tuotantokapasiteetin saavuttaminen vuoteen 2025 mennessä ja johtoaseman hankkiminen CATL:n kehittämisen avulla. CATL:n tiiviit yhteydet eri kuntien ja maakuntien viranomaisiin näkyvät myös CATL:n ja Guizhoun maakuntahallituksen vuonna 2021 allekirjoittamassa strategisessa yhteistyösopimuksessa ([278]), joka johti CATL:n Guizhoun uusia energialähteitä hyödyntävien ja energiaa varastoivien akkujen valmistuskeskushankkeeseen ([279]). Nämä tiiviit yhteydet on myös nimenomaisesti vahvistanut CATL Guizhoun liiketoimintajohtaja, jonka mukaan CATL Guizhou Company sitoutuu jatkossakin innovatiiviseen ja korkealaatuiseen kehittämiseen (...) ja tukee aktiivisesti ja noudattaa Gui’anin uuden alueen puoluetyöryhmän ja hallintokomitean asettamia korkealaatuisia kehittämistavoitteita ja edistää uusia energialähteitä hyödyntävien teollisuusketjujen luomista Guiyangiin ja Gui’aniin ([280]). Guiyang ja Gui’an sijaitsevat molemmat Guizhoun maakunnassa. Muita esimerkkejä viranomaisten tiiviistä osallistumisesta ovat kattava yhteistyösopimus Zhaoqingin hallituksen kanssa ([281]), strategista yhteistyötä koskeva sopimus Sichuanin maakunnan hallituksen ([282]) ja valtion omistaman sijoituskonsernin Shudao Investment Groupin ([283]) kanssa. CATL tekee myös litiumheksafluorifosfaattiin (litiumtyyppi, jotka käytetään elektrolyyttinä litiumioniakuissa) ja rautafosfaattiin liittyvää yhteistyötä valtion omistaman Guizhou Phosphate Chemical Groupin kanssa. Lisäksi CATL Guizhou, joka on CATL:n tytäryhtiö, perusti joulukuussa 2021 Guizhou Phosphate Chemical Group -ryhmän kanssa kaivosyhtiön Guizhou Shidai Mining Co., Ltd. ([284]) Guizhou Phosphate Chemical Group mainitaan Guizhoun toimintasuunnitelmassa, jossa asetetaan erityiset tuotantotavoitteet Guizhoun maakunnassa sijaitseville yrityksille, jotka tuottavat energiasiirtymässä käytettäviä materiaaleja. Suunnitelma sisältää selkeät tavoitteet litiumrautafosfaatin – elektrolyytin, joka johtaa ioneja anodin ja katodin välillä litiumioniakuissa – vuosituotannolle, ja siinä esitetään selkeästi, mitkä valtion ministeriöt ja yksiköt vastaavat näistä tavoitteista. Suunnitelmassa mainitaan useita yrityksiä, ja muun muassa Guizhou Phosphorus Chemical New Energyn vuosituotannon pitäisi olla 30 000 tonnia rautafosfaattia ja Guizhou Yunengin vuosituotannon 150 000 tonnia litiumrautafosfaattia.

([275]) Saatavilla osoitteessa https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf
([276]) Ks. vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelman jakso III (1).
([277]) Saatavilla osoitteessa https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf
([278]) Saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/en/news/790.html
([279]) Tiedot saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/news/6263.html
([280]) Ks. Guizhou Daily, 10.3.2023; saatavilla osoitteessa http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html
([281]) CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL, 12.10.2023. Saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/en/news/6122.html
([282]) Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL, 5.2.2024; saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/en/news/6213.html
([283]) CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL, 18.2.2024. Saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/en/news/6218.html
([284]) CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost, 4.1.2022. Saatavilla osoitteessa https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/

(732) CATL:n ja Nindgen kaupungin kehittäminen liittyvät erottamattomasti toisiinsa, sillä kaupunki asettaa tavoitteekseen vuoteen 2025 mennessä litiumakkujen 350 gigawattitunnin tuotantokapasiteetin ja teollisuuden johtoaseman saavuttamisen ”keskittymällä edistämään CATL:n ja CATL New Energy Technologyn kapasiteetin laajentamisen kolmatta, neljättä ja viidettä vaihetta ja CATL:n FAW-hankkeiden rakentamista, laajentamalla edelleen kahta suurta teollisuusjohtajaa (CATL ja CATL New Energy Technology), laajentamalla entisestään sähköakkujen tuotantokapasiteettia ja markkinaosuutta [...]. ([285]) Muita tukitoimenpiteitä ovat laitteiden hankintatuet ([286]), yritysten vuotuiseen tuotokseen perustuvat palkkiot ([287]) ja rahoitustuki ([288]).

(733) Shenzhenin osalta, jossa muun muassa BYD:n päätoimipaikka sijaitsee, Shenzhenin suunnitelmassa annetaan yksityiskohtaisia ohjeita siitä, minkä tyyppistä rahoitustukea pankkien ja rahoituslaitosten olisi annettava toimialalle koko sen toimitusketjussa tavaroiden hankinnasta uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kulutuksen lisäämiseen. Shenzhenin suunnitelman mukaan on esimerkiksi mahdollista ”tukea keskeisiä yrityksiä toimitusketjujen laskutuksessa ja kannustaa rahoituslaitoksia lisäämään toimitusketjun laskujen diskonttorahoitusta, [...] kannustaa rahoituslaitoksia keskittymään siihen, mihin suuntaan uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen tuotannonalan taloutta kehitetään, ja laatimaan koko elinkaaren kattavia rahoituspalveluja koskevia suunnitelmia, ja ottamaan käyttöön joustavia lainojen hinnoittelu- ja koronmaksumenetelmiä” ([289]). NEV-ajoneuvoja valmistavien yritysten osalta suunnitelmassa velvoitetaan rahoituslaitokset ”lisäämään luottotukea teknologiseen muutokseen, t&k-investointeihin ja tuotannon laajentamiseen sekä lisäämään keskipitkän ja pitkän aikavälin lainojen osuutta” ([290]) ja ”tutkimaan aktiivisesti ja kehittämään innovatiivisia tuotteita, kuten uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen panttioikeuslainoja ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tarkoitettuja lainoja ajoneuvoyritysten vihreän ja vähähiilisen kehityksen tukemiseksi” ([291]).

(734) Rahoituslaitokset tukevat sähköakkuyrityksiä muun muassa rahoitusvakuuksien, investointien ja lainojen kytkemisen ja syndikoitujen lainojen avulla ([292]), kun taas moottoreiden ja elektronisen ohjauksen alalla toimivia yrityksiä tuetaan muun muassa tiede- ja teknologialainoilla, riskipääomalla ja pääomarahoituksella. ([293]) Viimeisessä eli NEV-ajoneuvojen kulutukseen liittyvässä vaiheessa ”rahoituslaitoksia kannustetaan lisäämään tukeaan autokulutusluottoihin, tutkimaan uudenlaisia verkkolainatuotteita, ottamaan käyttöön uusia digitaalisia riskinhallintamenetelmiä, parantamaan asiakaskokemusta ja tarjoamaan eriytettyjä rahoituspalveluratkaisuja. ([294]) Lisäksi Shenzhenin suunnitelman mukaan ”tuetaan autoyhtiöitä, jotta ne perustavat kuluttajarahoitusyhtiöitä ja muita laitoksia tarjoamaan ammattimaisia rahoituspalveluja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kulutusta varten ja lisäämään edelleen näiden ajoneuvojen markkinaosuutta”. ([295]) Shenzhenin suunnitelman jaksossa III (1.9) kaavaillaan tukea rahoituslaitoksilta koko teollisuusketjuun kaikentyyppisille NEV-ajoneuvoihin liittyville yrityksille (pienet, keskisuuret, mikro- ja startup-yritykset) lainojen, ulkomaisten suorien sijoitusten, valtiontakausten, pankkilainojen riskikorvausrahastojen, avustusten ja tukien avulla. Lopuksi Shenzhenin suunnitelmassa suositellaan, että ”hyödynnetään Shenzhenin yritysjoukkolainojen liikkeeseenlaskun rahoitukseen tarkoitettuja tukihankerahastoja, joilla tuetaan tukikelpoisia NEV-ajoneuvoja valmistavia yrityksiä laskemalla liikkeeseen velkainstrumentteja, yritysjoukkolainoja ja muita yrityslainoja”. Teollisuutta tuetaan sekä kotimaassa että ulkomailla (”optimoidaan rajat ylittävät rahoituspalvelut, joilla tuetaan NEV-ajoneuvoja valmistavia yrityksiä, jotka laajentavat toimintansa ulkomaille”) ([296]).

(735) Suunnitelmissa korostetaan tarvetta syventää akku- ja sähköajoneuvoteollisuuden integrointia turvaamalla keskeiset raaka-aineet, alentamalla kustannuksia ja tukemalla akkuihin liittyvän t&k-toiminnan edistämistä, jotta voidaan parantaa akkusähköajoneuvojen suorituskykyä ja edistää niiden yleistymistä.

([285]) Ks. Ningden teollisuussuunnitelma, luku III, jakso 1.
([286]) Ks. Ningden toimenpiteet, kohta 2. Saatavilla osoitteessa https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm
([287]) Ks. esimerkiksi Ningden toimenpiteet, kohta 3.
([288]) Ks. esimerkiksi Ningden toimenpiteet, kohta 7: ”Kannustetaan valtion omistamia yrityksiä tutkimaan pääomarahastojen perustamista uusia energialähteitä hyödyntävän teollisuuden [toimitus]ketjuhankkeita varten”.
([289]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.7).
([290]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.1).
([291]) *Sama kuin edellä.*
([292]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.2).
([293]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.3).
([294]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.6).
([295]) *Sama kuin edellä.*
([296]) Shenzhenin suunnitelma, jakso III (1.12).

(736) Komissio myös totesi tässä jaksossa luetelluissa suunnitelmissa ja toimintapoliittisissa asiakirjoissa, että yritykset, jotka osallistuvat akkusähköajoneuvoteollisuuden tuotantopanosten tuotantoon ja jalostukseen, voivat saada etua useista etuuskohteluun perustuvista järjestelmistä, esimerkiksi seuraavista:

— Valtion varojen, riskipääoman ja valtion rahoittamien teollisuuden investointirahastojen saatavuus

— Joukkolainat

— Vientirajoitukset

— Valtion tukemat pääomasitoumukset

— Ohjausrahastot

— Vakuutuskorvaukset

— Maa, sähkö ja kaasu edullisempaan hintaan

— Lainat valtion omistamilta pankeilta ei-kaupallisin ehdoin

— Etuuskohteluun perustuva veropolitiikka

— Ostotuet

— Palkkiot

(737) Edellä mainitut asiakirjat ja näyttö vahvistavat, että Kiinan viranomaisten poliittisena tavoitteena on edistää akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehitystä muun muassa tukemalla akkujen ja niiden tuotantopanosten tuotannonalaa keskeisenä tekijänä tämän tavoitteen onnistuneen saavuttamisen kannalta.

(3) *Kiinan viranomaisten hyväksymät erityistoimenpiteet, joilla pyritään sen poliittisiin tavoitteisiin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi*

(a) *Julkinen tuki akkujen tuottajien ja niiden tuotantopanosten tuotannonalalle*

(738) Komissio yksilöi useita oikeudellisia lähteitä (johdanto-osan 736 kappaleessa mainittujen lisäksi), jotka osoittavat, että akkujen ja niiden tuotantopanosten tuotannonaloille annetaan julkista tukea, jonka lopullisena tavoitteena on kehittää näitä aloja akkusähköajoneuvojen tuottajien hyödyksi. Nämä lähteet osoittavat selvästi, että keskushallinto puuttuu voimakkaasti akkujen ja niiden tuotantopanosten tuotannonalojen toimintaan ja valvoo sitä tuotannon, myyntitavoitteiden sekä hintavalvonnan osalta. Kyseessä ei ole pelkkä tuotantopanosten toimittajia koskeva sääntelykehys, vaan kehys, jossa tuotantopanosten toimittajille annetaan valtuudet, joiden avulla ne ovat voineet kehittää viranomaistehtäviä, jotka liittyvät tuotantopanosten (eli akkujen ja litiumin) markkinointiin ja toimituksiin, jotta saavutettaisiin valtion tavoite kehittää NEV-ajoneuvojen, joihin akkusähköajoneuvot kuuluvat, tuotannonalaa. LFP:tä ja akkuja tukevat toimenpiteet osoittavat, että aikomuksena on kehittää akkusähköajoneuvojen teollisuutta tukemalla tuotantoketjun alkupään tuotantopanoksia. Kiinan viranomaisten tuen ansiosta tuotantopanosten toimittajille annetaan keinot suorittaa viranomaistehtäviä eli kehittää akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa.

(739) Komissio tutki myös, saivatko akkujen tuottajat Kiinan viranomaisilta taloudellista tukea, jonka ansiosta ne pystyivät panemaan täytäntöön kansallista politiikkaa ja toimimaan julkisina eliminä. Koska komission käytettävissä oli vain vähän tietoja yhteistyöstä kieltäytymisen vuoksi, sen oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin. Tältä osin komissio tukeutui CATL:ää koskeviin julkisesti saatavilla oleviin tietoihin sekä Geely- ja SAIC-ryhmiin etuyhteydessä olevien akkujen tuottajien toimittamiin tietoihin.

(740) CATL:ää koskevat saatavilla olevat tiedot osoittivat, että siitä voi tulla kannattava ja vaikutusvaltainen yritys valtion tuen ja Kiinan kotimarkkinoiden ominaispiirteiden ansiosta. Julkiset lähteet osoittavat erityisesti, että vuoteen 2020 asti sen nettotuloista viidennes tuli julkisesta rahoituksesta. ([297]) Tämä tuki vahvistui uudemmassa julkaisussa, jonka mukaan ”CATL sai 5,72 miljardia yuania (790 miljoonaa dollaria) vuonna 2023, mikä oli yli kaksinkertainen määrä edellisvuoteen verrattuna” ja tämän tuen osuus oli ”13 prosenttia sen nettovoitosta”. ([298])

(741) Komissio vahvisti myös, että Geely- ja SAIC-ryhmiin etuyhteydessä olevat akkujen tuottajat, jotka toimittivat kyselyvastauksen, saivat etua tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavasta tuesta, kuten etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta, verovapautus- ja alennusohjelmista ja avustuksista. Tämä vastaa myös johdanto-osan 735 kappaleessa kuvattuja komission päätelmiä.

(742) Koska etuyhteydettömät LFP-toimittajat eivät toimineet yhteistyössä, komissio ei pystynyt selvittämään, saivatko myös LFP-toimittajat etua valtion tuesta samalla tavalla kuin akkujen tuottajat. Kun otetaan huomioon voimassa oleva sääntelykehys ja kansallinen politiikka, komissio voi kuitenkin päätellä, että akkujen tuottajien tavoin myös LFP-tuottajat saivat etua valtion rahoitustuesta eri muodoissa.

(743) Näin ollen komissio päätteli, että Kiinan viranomaiset pitivät akkujen tuottajat ja LFP-tuottajat keinotekoisesti toiminnassa ja antoivat niille mahdollisuuden käyttää julkista valtaa, jotta ne voivat myydä akkuja ja LFP:tä riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan kiinalaisille akkusähköajoneuvojen tuottajille.

(b) *Akkujen hinnoittelua ja akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kustannusten alentamista koskevat Kiinan viranomaisten toimenpiteet*

(744) Kiinan viranomaiset toteuttivat useita toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että akut ja niiden tuotantopanokset toimitetaan edullisilla hinnoilla akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Lisäksi Kiinan viranomaiset varmistivat, että akkusähköajoneuvojen tuotannon kannalta tärkeiden tuotantopanosten kustannuksia tuotannonalalle alennettiin. Nämä toimenpiteet suosivat selvästi akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Muun muassa seuraavat asiakirjat osoittavat tämän.

(745) Akkujen kustannuksia koskevia erityisohjeita sisältyi jo NEV-suunnitelmaan 2012–2020, jonka mukaan vuoteen 2015 mennessä sähköakkumoduulien kustannusten olisi oltava alle 2 yuania/wattitunti ja kustannuksia olisi edelleen alennettava alle 1,5 yuaniin/wattitunti vuoteen 2020 mennessä. ([299]) Suunnitelmassa annettiin myös tehtäväksi perustaa 2–3 johtavaa sähköakkuyritystä, joiden tuotanto ja myynti on yli 10 miljardia wattituntia, ja muodostaa 2–3 perusyritystä positiivisten ja negatiivisten elektrodien, elektrolyyttien ja muiden keskeisten materiaalien tuotantoa varten. ([300]) Suunnitelmasta käy ilmi valtion keskeinen rooli tuotannonalan kehittämisessä ”soveltamalla valtion ohjauksen ja markkinavoimien yhdistelmää”. Alkuvaiheessa valtiolla on ”aktiivinen rooli ohjeistuksen ja poliittisten kannustimien suunnittelussa ja se kerää tieteellisiä, teknologisia ja teollisia resursseja, kannustaa energiaa säästävien ja uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen kehittämiseen ja tuotantoon sekä ohjaa markkinoiden kulutusta” ([301]). Tämä on tarkoitus saavuttaa valtion varojen kohdentamisella, verohelpotus-politiikalla ja rahoituslaitosten tuella. ([302])

(746) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelmassa, joka laadittiin Made in China 2025 -suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden mukaisesti, asetettiin kolme keskeistä tehtävää: ensinnäkin alennetaan edelleen korkealaatuisten sähköakkujen kustannuksia ja varmistetaan niiden tarjonta vuoteen 2018 mennessä; toiseksi pyritään saavuttamaan vuoteen 2020 mennessä järjestelmäkohtaiseksi energiatiheydeksi 260 wattituntia/kilogramma ja alentamaan kustannukset alle yhteen yuaniin/wattitunti; kolmanneksi, vuoteen 2025 mennessä energiatiheys on 500 wattituntia/kilogramma.

([297]) Ks. CATL 2020 Annual Report, ja lisäksi: Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, The New York Times, 22.12.2021; saatavilla osoitteessa 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]) NEV-suunnitelma 2012-2020, jakso 5(1).

([300]) NEV-suunnitelma 2012-2020, jakso 2(2).

([301]) NEV-suunnitelma 2012-2020, jakso 2(2).

([302]) NEV-suunnitelma 2012-2020, jakso 5(2) ja 5(3).

(747) Hintakattoja koskeva näyttö osoittaa, että Kiinan viranomaisten sääntelemien tavaroiden tarjonnasta tulee viranomaistehtävä, jonka suorittavat julkisina eliminä toimivat tuotantopanosten toimittajat. Kiinan viranomaiset asettavat hyvin tarkkoja laadullisia kehitystavoitteita markkinoiden vakauden saavuttamiseksi ja kustannusten alentamiseksi. Sen vuoksi akkuteollisuuden kasvua on koordinoitava ([303]) ja t&k-toiminta suunnataan litiumioniakkujen ([304]), jotka ovat akkusähköajoneuvojen tärkein akkutyyppi, parantamiseen. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelmassa esitettiin ”poliittisen tuen lisäämistä” ([305]). Poliittiseen tukeen sisältyy ”valtion ohjaava rooli” ja ”valmisteverovapautus, jos sähköakkutuote on tukikelpoinen; akkusähköyritykset voivat saada etua huipputeknologiayrityksille, teknologian siirtoon ja teknologian kehittämiseen tarkoitetuista verokannustimista”. ([306])

(748) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma kattaa myös valtion ja toimialajärjestöjen välisen suhteen, jota käsitellään suunnitelman jaksossa 4(3): ”otetaan täysimittaisesti huomioon toimialajärjestöjen ja muiden järjestöjen rooli ja vaihdetaan tietoja [...] poliittisista toimista ja ehdotuksista ja tehdään niitä koskevaa yhteistyötä, vahvistetaan tuotannonalan kurinalaista hallintoa ja edistetään sähköakkujen ja niihin liittyvien tuotannonalojen koordinoitua kehittämistä”. Toimialajärjestöjen roolia Kiinan talousjärjestelmässä tarkastellaan johdanto-osan 778 kappaleessa.

(749) Ennen kaikkea valtion puuttuminen toimintaan koko toimitusketjussa ja sen tavoite alentaa hintoja akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa hyödyttävällä tavalla käy ilmi akkuteollisuutta koskevasta ilmoituksesta, jossa kaavaillaan tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijoiden välistä yhteistyötä ”odotusten vakauttamiseksi, määrien ja hintojen selventämiseksi, tarjonnan varmistamiseksi ja kaikkia hyödyttävän yhteistyön varmistamiseksi”. ([307]) Akkuteollisuutta koskevassa ilmoituksessa myös ohjeistetaan paikallisia markkinavalvontaviranomaisia ”vahvistamaan valvontaa ja tutkimaan tarkasti hamstrausta, hintakiskontaa, epäreilua kilpailua ja muuta toimintaa litiumakkuteollisuuden tuotantoketjun alku- ja loppupäässä ja puuttumaan siihen markkinajärjestyksen säilyttämiseksi”. ([308])

(750) Tämä osoittaa edelleen, miten laaja-alaisesti Kiinan viranomaiset puuttuvat toimintaan ennakoivasti sen varmistamiseksi, että akkujen toimitusketjun hinnat alenevat, jotta voidaan edistää markkinavakautta akkusähköajoneuvojen tuottajien eduksi. Kiinan viranomaiset ovat siten määrittäneet näiden tavaroiden toimittamisen tiettyyn hintaan viranomaistehtäväksi, jonka suorittavat julkiset elimet.

(751) Valtion puuttuminen kotimaisiin raaka-aineiden hintoihin näkyy vielä selvemmin MIIT:n lehdistötiedotteissa. MIIT:n tiedottaja vahvisti Pekingissä huhtikuussa 2022 pidetyssä lehdistötilaisuudessa, jossa käsiteltiin sähköautoissa käytettävien raaka-aineiden hintojen nousua, että ”toteutamme toimia palauttaaksemme [raaka-aineiden hinnat] takaisin kohtuulliselle tasolle mahdollisimman pian” ja että ”ministeriö auttaa vauhdittamaan paikallisten resurssien kehittämistä Kiinassa” ja että ”sektorin vakaaseen toimintaan kohdistuu suurta painetta, joka edellyttää, että kaikki asiaan liittyvät osapuolet toimivat yhteistyössä”. ([309]) Tämä oli jatkoa MIIT:n ja raaka-aineteollisuudesta vastaavan osaston ja laiteteollisuudesta vastaavan ensimmäisen osaston maaliskuussa 2022 yhdessä NDRC:n hintaosaston ja valtion markkinasääntelyviranomaisen kanssa järjestämään symposiumiin, jossa käsiteltiin sähköakkujen tuotantoketjun alkupään raaka-aineiden hinnankorotuksista. ([310]) Kokoukseen osallistuivat Kiinan ei-rautametallien teollisuuden järjestö (CNMIA), Kiinan autonvalmistajien järjestö (CAAM) ja Kiinan autojen sähköakkujen teollisuuden innovaatioallianssi (CAPBIIA), muita teollisuuden organisaatioita sekä vastuuhenkilöt keskeisissä tuotantoketjun alku- ja loppupään yrityksissä, jotka toimivat litiumresurssien kehittämisen, litiumsuolan tuotannon, katodimateriaalien ja sähköakkujen alalla ja muissa teollisuusketjuissa. ([311])

([303]) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma, jakso 1(2).
([304]) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma, jakso 2(2).
([305]) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma, jakso 4(1).
([306]) Vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma, jakso 4(1).
([307]) Ks. akkuteollisuutta koskeva ilmoitus, kohta 2.
([308]) Sama kuin edellä.
([309]) Ministeriö vakauttaa autoteollisuuteen vaikuttavat hinnankorotukset, Kiinan kansantasavallan valtioneuvosto, 25.4.2022. Saatavilla osoitteessa https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html
([310]) Saatavilla osoitteessa https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao
([311]) Saatavilla osoitteessa https://m.yicai.com/news/101354043.html

(752) Kustannusten vähentämistä korostetaan erityisesti litiumioniakkuteollisuutta koskevissa valtion suuntaviivoissa eli vuoden 2021 standardoiduissa edellytyksissä, joissa ehdotetaan teknisiä standardeja, esimerkiksi akkuyksiköiden vähimmäisenergiatiheydeksi 180 Wh/kg ([312]), ja ohjeistetaan yrityksiä ”vähentämään valmistushankkeita, joilla vain laajennetaan tuotantokapasiteettia, vahvistamaan teknologista innovointia, parantamaan tuotteiden laatua ja alentamaan tuotantokustannuksia” ([313]).

(753) Komissio totesi myös, että joihinkin akkujen tuotannossa käytettäviin raaka-aineisiin sovelletaan vientirajoituksia, kuten vientivalvontatoimenpiteitä, eikä kotimaista arvonlisäveroa palauteta, jos ne viedään maasta. Näiden toimenpiteiden ilmoitettuna poliittisena tavoitteena on hillitä niiden vientiä ja luoda kotimaista ylitarjontaa, jotta kotimarkkinahinnat olisivat edulliset ja tarjontaa olisi riittävästi kotimaisen jatkojalostusteollisuuden, myös akkusähköajoneuvojen tuottajien, eduksi.

(754) Komissio totesi, että litiumrautafosfaattiin (LFP), joka on akuissa käytetty litiumtyyppi, ei sovelleta 13 prosentin alv-palautusta viennin yhteydessä, minkä vuoksi tämän raaka-aineen kotimarkkinahinta on keinotekoisesti alhaisempi kotimaista kulutusta varten.

(755) Kiinan viranomaiset ovat vuodesta 2006 alkaen asettaneet väliaikaisia vientirajoituksia grafiittiin liittyville tuotteille grafiittiin liittyvien tuotteiden väliaikaista vientivalvontaa koskevalla päätöksellä (ilmoitus nro 50 [2006]) ([314]). Päätöksen mukaan seitsemään grafiittiin liittyvään tuotetyyppiin ([315]) sovelletaan väliaikaisia vientivalvontatoimenpiteitä. Väliaikaiset vientivalvontatoimenpiteet kumottiin 20 päivänä lokakuuta 2023 grafiittituotteita koskevien väliaikaisten vientivalvontatoimenpiteiden optimoinnista ja mukauttamisesta annetulla ilmoituksella ([316]) (ilmoitus nro 39 [2023]), joka tuli voimaan 1 päivänä joulukuuta 2023. Samalla vientivalvontaluetteloon lisättiin kaksi uutta grafiittituotetyyppiä. Grafiittiin sovelletaan vientirajoituksia myös siten, että 13 prosentin kotimaista arvonlisäveroa ei palauteta, jos se viedään maasta ([317]).

(756) Komissio totesi myös, että joihinkin kuparityyppeihin sovelletaan 30 prosentin vientitullia vuoden 2022 tullimukautussuunnitelman ([318]) ja vuoden 2023 tullimukautussuunnitelman ([319]) mukaisesti. Lisäksi asianomaisen HS-koodin perusteella kannetaan 5–15 prosentin väliaikainen vientivero.

(757) Komissio totesi myös, että Kiina on konsolidoimassa – myös akkusähköajoneuvojen akkujen tuotantoon tarvittavien – harvinaisten maametallien tuotannonalaansa, jotta voidaan muun muassa valvoa hinnoittelutasoja ja turvata strategiset, taloudelliset ja kestävyystavoitteet. Joulukuussa 2021 kolme valtion yksikköä sulautui yhdeksi China Rare Earth Group Co. Ltd:ksi, joka kattaa noin 62 prosenttia raskaiden harvinaisten maametallien tarjonnasta Kiinassa. ([320]) Näin ollen viranomaiset toteuttivat kansallisella tasolla muita toimenpiteitä, kuten vientirajoituksia, joilla pyritään samaan tavoitteeseen eli lisäämään kotimaisille tuottajille halvoin hinnoin sellaisten raaka-aineiden tarjontaa, joita tarvitaan muun muassa akkusähköajoneuvojen tuotantoa varten.

(c) *Päätelmät*

(758) Akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa koskevat valtion suuntaviivat, lausunnot ja asetukset osoittavat siis, että valtio ohjaa tuotannonalaa kehittämään ja parantamaan toimintaansa alentamalla kustannuksia ja huolehtimalla keskeisten tuotantopanosten vakaasta tarjonnasta. Lisäksi valtio on perustanut järjestelmän, jolla akkujen ja niiden tuotantopanosten hinnoittelua valvotaan ja seurataan selkeästi ja jatkuvasti, jotta voidaan varmistaa, että akkusähköajoneuvojen tuotannonala voi hankkia niitä halvoin hinnoin ja riittävissä määrin.

([312]) Ks. standardoitujen edellytysten jakso III, 1 kohta.
([313]) Ks. standardoitujen edellytysten jakso I, 3 kohta.
([314]) Saatavilla osoitteessa http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html
([315]) HS-koodit: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 ja 8545900000.
([316]) Saatavilla osoitteessa http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml
([317]) HS-koodit: 38011000; saatavilla osoitteessa https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html
([318]) Saatavilla osoitteessa http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, ks. kohta 7.
([319]) Saatavilla osoitteessa https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, ks. kohta 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Kaikki edellä esitetty osoittaa, että Kiinan viranomaiset ovat ottaneet käyttöön keskus- ja paikallistasolla useita politiikkoja ja toimenpiteitä, jotka kohdistuvat akkujen ja tuotantopanosten toimittajiin, viime kädessä tukeakseen akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Kaikki nämä tuotantopanokset muodostavat merkittävän osan akkusähköajoneuvojen tuotantokustannuksista. Tämän politiikan perusteella Kiinan viranomaiset asettavat tavoitteita, joilla varmistetaan akkujen ja tuotantopanosten vakaa ja runsas tarjonta sekä halvemmat hinnat, mikä johtaa akkusähköajoneuvojen tuottajille koituvaan etuun kustannusten merkittävän alenemisen muodossa, jolloin ne pystyvät myymään akkusähköajoneuvoja halvemmilla hinnoilla, myös EU:n markkinoilla. Näyttöä akkujen tuottajille myönnetystä taloudellisesta tuesta käsitellään johdanto-osan 739–743 kappaleessa.

(1) *Tuotantopanosten toimittajien ja Kiinan viranomaisten välinen suhde*

(760) Analysoituaan oikeudellista ja taloudellista kehystä, jossa tuotantopanosten toimittajat toimivat ja johon vaikuttavat voimakkaasti Kiinan viranomaisten poliittiset tavoitteet akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi tuotantopanosten toimittajien kautta, komissio analysoi myös Kiinan akkujen kotimarkkinoiden ominaispiirteitä, näyttöä valtion läsnäolosta/omistuksesta tuotantopanosten toimittajissa sekä muita todisteita siitä, että Kiinan viranomaiset harjoittavat merkityksellistä määräysvaltaa kyseisissä yksiköissä (mukaan lukien niiden organisaatioon liittyvät piirteet, päätöksentekovallan ketjut ja yleinen suhde Kiinan viranomaisiin).

(761) Komissio hankki tietoja *akkujen kotimarkkinoiden rakenteesta*. Kuten 3.3.1.2 jaksossa selitetään, Kiinan viranomaiset eivät tehneet yhteistyötä siltä osin kuin kyseessä olivat Kiinan kotimarkkinoilla toimivat tuotantopanosten toimittajat, mukaan lukien akkusähköajoneuvojen akkujen toimittajat, eivätkä toimittaneet selvennyksiä tai ratkaisevan tärkeitä tietoja akkujen kotimarkkinoista. Näin ollen komission oli perustettava päätelmänsä perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti käytettävissä oleviin tietoihin.

(762) Komissio käytti neljää tietokokonaisuutta: tietoja, jotka esitettiin Rhodiumin ([321]) raportissa, Benchmark Mineral Intelligencen ([322]), jäljempänä 'BMI', esittämää akkukennomarkkinoiden maantieteellistä tasapainoa, China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance -järjestön ([323]) raporttia ja akkuja ostaneiden otokseen valittujen ryhmien toimittamia tietoja.

(763) Rhodium-raportissa esitetyt tiedot osoittavat, että "LG Energy Solutionia lukuun ottamatta Kiinan sähköajoneuvojen akkumarkkinoita hallitsevat kotimaiset toimijat" ([324]). Raportista käy erityisesti ilmi, että kiinalaisten omistuksessa olevilla akkujen valmistajilla oli yli 88 prosentin markkinaosuus Kiinan kotimarkkinoilla vuonna 2021, ja ulkomaisessa omistuksessa oleville akkujen valmistajille jää vain 4 prosentin markkinaosuus. Jäljelle jäävän 8 prosentin osalta ei ilmoitettu valmistajan kotimaata. Kun kuitenkin otetaan huomioon suurten ulkomaisten akkutoimittajien vähäinen osuus Kiinan markkinoilla ja se, että Kiinan viranomaiset eivät toimineet yhteistyössä, komissio päätteli, että muutkin tuottajat ovat kiinalaisten omistuksessa. Samassa raportissa vahvistettiin myös, että CATL:n osuus Kiinan markkinoista oli yli 52 prosenttia vuonna 2020. Koska päinvastaisia tietoja ei esitetty, komissio päätteli, että nämä havainnot pätevät myös tutkimusajanjakson aikana.

(764) Komissio vahvisti myös, että Rhodium-raportissa yksilöidyt kymmenen akkujen tuottajaa olivat joko CBIA:n (tai sen hallituksen) jäseniä, CIAPS:n jäseniä ja/tai osittain valtion omistuksessa. CBIA:n ja CIAPS:n jäsenten osuus markkinaosuudesta oli yli 86 prosenttia, ja varapuheenjohtajana toimivilla tai johtokunnassa toimivilla jäsenillä oli jonkin aikaa yli 62 prosentin markkinaosuus vuonna 2021. Raportissa todettiin myös, että voimassa on politiikkoja, joilla pyritään suosimaan kiinalaisia kotimaisia akkutoimittajia ([325]).

([321]) Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group, joulukuu 2022, jäljempänä 'Rhodium-raportti', s. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Ks. China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliancen raportti, julkaistu 11.1.2024; osoitteessa 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]) Rhodium-raportti, s. 41.

([325]) Rhodium-raportti, s. 58.

(765) BMI:n esittämä maantieteellinen akkukennomarkkinoiden tasapaino ([326]) osoittaa, että Kiinan akkujen tarjonnan osuus paikallisesta kysynnästä oli yli 170 prosenttia vuosina 2022 ja 2023, mikä viittaa myös kiinalaisten akkujen tuottajien selkeään määräävään asemaan paikallisilla markkinoillaan.

(766) China Automotive Power Battery Industry Innovation Alliance -järjestön raportissa todettiin, että asennetun kapasiteetin ([327]) markkinaosuudesta noin 97 prosenttia oli kiinalaisten kotimaisten akkujen tuottajien hallussa vuonna 2023. CBIA:n kiinalaisten akkuja tuottavien jäsenten osuus markkinaosuudesta oli vähintään 66 prosenttia, kun taas toiseksi suurin tuottaja BYD, jonka osuus Kiinan asennetusta kapasiteetista oli 27 prosenttia vuonna 2023, on osa CIAPS:ää. Yksi yritys, China Aviation Lithium Battery (CALB), oli sekä CBIA:n johtokunnan jäsen että valtion omistama yritys. Pelkästään CATL:n osuus oli yli 40 prosenttia Kiinan asennetusta kokonaiskapasiteetista vuonna 2023, ja se on CBIA:n johtokunnan jäsen.

(767) Komissio totesi myös, että CBIA ja CIAPS eivät julkaise täydellistä luetteloa jäsenistään verkossa. Komissio pystyi varmistamaan yritysten jäsenyyden CBIA:ssa, CIAPS:ssa ja muissa toimialajärjestöissä tarkastelemalla niiden vuosikertomuksia ja muita verkossa saatavilla olevia tietoja, kuten luetteloa niiden johtokunnan jäsenistä. Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja eikä saatavilla ollut virallisia julkisia tietoja, jotka kattaisivat täydellisen luettelon CBIA:n ja CIAPS:n jäsenistä, komissio päätteli, että vieläkin useammat akkujen toimittajat voisivat olla näiden järjestöjen jäseniä.

(768) SAIC-ryhmän akkuhankintojen arvosta ei voitu tehdä päätelmiä, koska ryhmä ei toiminut yhteistyössä, mutta komissio vahvisti, että kaikki sen ilmoittamat akkujen toimittajat sijaitsivat Kiinassa. Geely-ryhmän ostoista vähintään 65 prosenttia tehtiin yrityksiltä, jotka olivat joko CBIA:n tai CIAPS:n jäseniä tai osittain valtion omistuksessa. SAIC-ryhmän osalta voidaan todeta, että vaikka hankinta-arvoa tai -määrää koskevia tietoja ei voitu todentaa, asiakirja-aineistossa olevat tiedot osoittavat, että neljä sen tärkeintä akkujen toimittajaa olivat osittain suoraan tai välillisesti valtion omistuksessa, CBIA:n jäseniä tai tiiviissä yhteydessä siihen yhden tavarantoimittajan osakkaan (CATL) kautta.

(769) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että Kiinan kotimarkkinoita palvelevat lähes yksinomaan kotimaiset akkujen toimittajat. Merkittävä osa näistä tavarantoimittajista kuuluu CBIA:n ja CIAPS:n kaltaisiin järjestöihin ja/tai ne ovat valtion omistuksessa.

(770) Komissio tutki lisäksi Kiinan viranomaisten ja akkutoimittajien välistä suhdetta määrittääkseen, harjoittivatko viranomaiset merkityksellistä määräysvaltaa tarkasteltavana olevien yksikköjen ja niiden markkinakäyttäytymisen suhteen. Järjestöjen rooli on ratkaisevan tärkeä sen osoittamiseksi, miten Kiinan viranomaiset varmistavat niiden kautta viranomaisten poliittisten tavoitteiden toteuttamisen akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi.

(771) Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet mitään tietoja akkusähköajoneuvoihin tarkoitettujen akkujen kotimaisten toimittajien lukumäärästä eivätkä virallisia aihetodisteita muista tiedoista, komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti. Tätä varten komissio analysoi kahden otokseen valitun integroitumattoman ryhmän (Geely- ja SAIC-ryhmät) akkujen toimittajien tilannetta. Kuten edellä mainitaan, Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet pyydettyjä tietoja akkujen toimittajien ja/tai akkutuottajien järjestöjen omistajuudesta ja määräysvallasta. Lisäksi Geely- ja SAIC-ryhmien etuyhteydettömät akkujen toimittajat eivät toimittaneet kyselyvastausta eivätkä tietoja Kiinan viranomaisten omistuksesta ja määräysvallasta. Komission oli näin ollen haettava näitä tietoja julkisista lähteistä. Jos komissio ei löytänyt tietoja julkisista lähteistä, sen oli tehtävä päätelmiä perusasetuksen 28 artiklan perusteella.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/
([327]) Ks. alaviite 323, taulukko 4.

(772) SAIC-ryhmän osalta voidaan todeta, että vaikka ostoarvoa tai -määrää koskevia tietoja ei voitu todentaa, asiakirja-aineistossa olevat tiedot osoittivat, että SAIC-ryhmän neljä suurinta akkutoimittajaa, joiden osuus ryhmän akkuhankinnoista oli merkittävä, olivat osittain suoraan tai välillisesti valtion omistuksessa. Geely-ryhmän osalta todettiin, että sen 14 akkutoimittajasta kolme oli osittain valtion omistuksessa. Suuren osan SAIC- ja Geely-ryhmien akkujen toimittajista todettiin myös kuuluvan toimialajärjestöihin. Lisäksi komissio vahvisti, että Rhodium-raportissa esitetyistä kymmenestä suurimmasta akkujen tuottajasta, jotka toimivat Kiinan kotimarkkinoilla vuonna 2020, ainakin seitsemän oli osittain valtion omistuksessa. ([328])

(773) Kuten johdanto-osan 763 kappaleessa jo mainitaan, akkujen toimittajien, joiden todettiin kuuluvan joko CBIA:han tai CIAPS:ään, osuus Kiinan markkinoista vuonna 2020 oli yli 86 prosenttia. CALB on sekä CBIA:n johtokunnan jäsen että valtion omistama yritys (ks. johdanto-osan 765 kappale). CATL, Kiinan markkinoiden keskeinen toimija, jonka osuus Kiinan kotimarkkinoista oli 52 prosenttia vuonna 2020, toimittaa suoraan ja välillisesti (yhteisyritysten kautta) Geely- ja SAIC-ryhmille ja on CBIA:n johtokunnan jäsen.

(774) Koska Kiinan viranomaiset eivät toimineet yhteistyössä, komission oli tukeuduttava julkisesti saatavilla oleviin tietoihin määrittääkseen, mitkä näistä toimittajista ovat järjestöjen jäseniä. Komissio totesi, että CBIA ja CIAPS eivät julkaise täydellistä luetteloa jäsenistään verkossa. Komissio pystyi kuitenkin varmistamaan yritysten jäsenyyden CBIA:ssa, CIAPS:ssa ja muissa toimialajärjestöissä tarkastelemalla niiden vuosikertomuksia ja muita verkossa saatavilla olevia tietoja, kuten luetteloa niiden johtokunnan jäsenistä. Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja eikä saatavilla ollut virallisia julkisia tietoja, jotka kattaisivat täydellisen luettelon CBIA:n ja CIAPS:n jäsenistä, komissio päätteli, että vieläkin useammat akkujen toimittajat ovat todennäköisesti näiden järjestöjen jäseniä.

(775) CBIA julkaisee luettelon ainoastaan johtokunnan jäsenistä ja ”uusista jäsenistä”. Viimeksi mainittuihin kuuluvat jäsenet, jotka liittyivät maaliskuusta 2017 alkaen (järjestö perustettiin vuonna 1988). Verkossa olevien tietojen mukaan järjestössä on jäseninä yli 500 ryhmää ([329]). Komissio etsi tietoja verkossa saatavilla olevaan epätäydelliseen luetteloon sisältyneistä jäsenistä ja totesi, että siihen kuului joitakin valtion omistamia yrityksiä, mukaan lukien raaka-aineiden toimittajia ja akkujen valmistajia ja lisäksi myös valtion omistamia sijoitusrahastoja ja tutkimuslaitoksia. Tämän perusteella komissio päätteli, että Kiinan viranomaiset voisivat käyttää suoraa määräysvaltaa yksiköissä, jotka kattavat laajan joukon keskeisiä toimijoita akkujen ja akuissa tarvittavan litiumin sektorin lisäksi koko akkusähköajoneuvojen sektorilla. Se, että useat toimijat akkusähköajoneuvojen toimitusketjussa kuuluvat CBIA:han, vahvistaa näyttöä siitä, että Kiinan viranomaiset ovat luoneet kehyksen, joka kattaa toimitusketjun kaikki tasot.

(776) Komissio analysoi CBIA:n ja CIAPS:n perussääntöä arvioidakseen, missä määrin valtio valvoo järjestöjä ja niiden jäseniä. Tätä varten komission oli tukeuduttava täysin käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti, koska Kiinan viranomaiset kieltäytyivät toimittamasta tietoja maan markkinoiden ominaispiirteistä ja järjestöistä, joista komissio pyysi tietoja (näihin sisältyivät sekä CBIA että CIAPS – ks. johdanto-osan 279 kappale).

(777) Perusasetuksen 28 artiklan soveltamista koskevissa huomautuksissaan (ks. johdanto-osan 282 kappale) Kiinan viranomaiset kiistivät kaiken määräysvallan suhteessa CBIA:han ja virallisen yhteyden järjestöön. Tutkimuksessa kävi kuitenkin ilmi, että Kiinan viranomaisten väite, jonka mukaan sillä ei ollut määräysvaltaa suhteessa CBIA:han ja että sillä ei ole virallista yhteyttä järjestöön, oli asiasisällöltään virheellinen. Komissio totesi päinvastoin, että Kiinan viranomaiset harjoittavat määräysvaltaa suhteessa CBIA:han ja myös CIAPS:ään.

([328]) Rhodium-raportti, s. 58.

([329]) Ks. 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) CBIA on valtioneuvoston suoran hallinnoinnin alainen toimialajärjestö. Valtioneuvosto on Kiinan kansankongressin toimeenpaneva elin ja Kiinan valtionhallinnon ylin elin. Siihen kuuluu rajallinen määrä henkilöitä, muun muassa pääministeri, varapääministerejä ja pääsihteeri. CBIA:n perustamissäännön ([330]) 3 §:n mukaan järjestö ”kunnioittaa Kiinan kommunistisen puolueen yleistä johtajuutta ja [...] perustaa Kiinan kommunistisen puolueen järjestöjä, jotka harjoittavat puoluetoimintaa ja tarjoavat tarvittavat edellytykset puolueorganisaatioiden toiminnalle”. Näin ollen CBIA ei ole markkinatoimijoiden perustama riippumaton järjestö, joka toimii vapaan markkinatalouden periaatteiden mukaisesti, vaan Kiinan viranomaisten ohjaama yksikkö, jota se hallinnoi valtioneuvoston kautta, ja siten se vastaa Kiinan viranomaisten asettamien julkisen politiikan tavoitteiden saavuttamisesta.

(779) Monet kiinalaiset toimialajärjestöt määrittelevät roolinsa perussäännössään siten, että ne toimivat siltana valtion ja jäsentensä välillä. NDRC:n, siviiliasiainministeriön ja kahdeksan muun osaston vuonna 2016 antamissa toimialajärjestöjen ja kauppakamarien kokonaisvaltaista valvontaa koskevissa toimenpiteissä kehotettiin perustamaan puolueorganisaatioita toimialajärjestöihin ja kauppakamareihin ja kirjaamaan puolueen vahvistamista ([331]) koskevat vaatimukset toimialajärjestöjen perussääntöihin. Siitä huolimatta, että NDRC käynnisti vuonna 2019 toimen, jonka tarkoituksena oli erottaa toimialajärjestöt ja kauppakamarit institutionaalisesti valtiosta, ja tähän liittyvissä NDRC:n lausunnoissa ([332]) kaavailtiin virallisesti instituutioiden, toimintojen ja varojen erottamista toisistaan, niissä kuitenkin varmistettiin toimialajärjestöjen jatkuva taloudellinen riippuvuus valtion viranomaisista ja Kiinan kommunistisen puolueen jatkuva määräysvalta niihin nähden: ”Yhteiskunnallisten järjestöjen puolueen vahvistamista koskevasta toiminnasta vastaavien elinten on kaikilla tasoilla [...] lisättävä konkreettista ohjausta, edistettävä perusteellisesti puolueen vahvistamista hallintoelimistä erotetuissa toimialajärjestöissä ja kauppakamareissa, [...] vahvistettava kattavasti puolueen johtajuutta toimialajärjestöissä ja kauppakamareissa ja varmistettava, että puolueen toiminta ei keskeydy eikä puolueorganisaatioiden roolia heikennetä erottamisprosessissa. [...] Yhteiskunnallisten järjestöjen puolueen vahvistamista koskevasta toiminnasta vastaavien elinten on kaikilla tasoilla on kehotettava toimialajärjestöjä ja kauppakamareita sisällyttämään perussääntöihinsä puolueen vahvistamiseen liittyviä toimia koskeva vaatimus, jotta voidaan täydentää työskentelymekanismeja, joilla varmistetaan puolueorganisaatioiden osallistuminen tärkeitä kysymyksiä koskevaan päätöksentekoon, ja standardoida hallinto” ([333]). Lausunnoissa varmistettiin myös toimialajärjestöjen taloudellinen riippuvuus viranomaisista ja Kiinan kommunistisen puolueen täysi määräysvalta niihin nähden. ([334])

(780) CBIA:n toimeenpanovaltaa käyttää hallitus, jonka kaikkien jäsenten muodostama yleiskokous valitsee järjestön kaikkien jäsenten joukosta (perussäännön 21 §). Myös Kiinan viranomaiset osallistuvat täysimääräisesti hallituksen ehdokkaiden valintaan. CBIA:n perussäännön 22 §:n mukaan ehdokkaiden valinnasta vastaavaan komiteaan kuuluvat ”hallintoneuvoston edustajat” ja ”puoluejärjestön edustajat”. Jos hallitus ei voi kokoontua, puolueen vahvistamisesta vastaava johtoelin valitsee komitean jäsenet suoraan. Puolueen vahvistamisesta vastaavat elimet ovat vastuussa kaikesta puolueideologian laajentamiseen liittyvästä toiminnasta. Toimialajärjestöjen ja kauppakamareiden kattavaa erottamista hallintoelimistä koskevan uudistuksen täytäntöönpanosta annettujen lausuntojen, jäljempänä ’toimialajärjestöjä koskevat lausunnot’, mukaan yhteiskunnallisten järjestöjen puolueen vahvistamista koskevasta toiminnasta vastaavien elinten on ”vahvistettava kattavasti puolueen johtajuutta toimialajärjestöissä ja kauppakamareissa ja varmistettava, että puolueen toiminta ei keskeydy eikä puolueorganisaatioiden roolia heikennetä erottamisprosessissa. [...] *Yhteiskunnallisten järjestöjen puolueen vahvistamista koskevasta toiminnasta vastaavien elinten on kaikilla tasoilla on kehotettava toimialajärjestöjä ja kauppakamareita sisällyttämään perussääntöihinsä puolueen vahvistamiseen liittyviä toimia koskeva vaatimus, jotta voidaan täydentää työskentelymekanismeja, joilla varmistetaan puolueorganisaatioiden osallistuminen tärkeitä kysymyksiä koskevaan päätöksentekoon, ja standardoida hallinto*” ([335]). Myös jäsenten yleiskokous johtajien valitsemiseksi ja erottamiseksi on kutsuttava koolle puolueen vahvistamisesta vastaavan johtoelimen suostumuksella. Valtion vaikutusvaltaa

([330]) China Battery Industry Association, perustamisasiakirja, jäljempänä ’CBIA:n perustamisasiakirja; saatavilla osoitteessa http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html

([331]) Puolueen vahvistamista koskeva toiminta voi olla monen muotoista, mutta viime kädessä sen tavoitteena on lisätä puolueen vaikutusvaltaa esim. yrityksissä, järjestöissä ja hallinnoissa. Virallinen määritelmä puolueen vahvistamista koskevasta toiminnasta löytyy seuraavasta osoitteesta: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html; ”Puolueen vahvistamista koskevan toiminnan sisältö on monimuotoista ja siihen sisältää erilaisia tehtäviä, kuten poliittinen, ideologinen, organisatorinen, tyylillinen ja kurinalaisuuteen liittyvä osuus sekä korruption torjunta ja systeeminen osuus.”

([332]) Toimialajärjestöjen ja kauppakamareiden kattavaa erottamista hallintoelimistä koskevan uudistuksen täytäntöönpanosta annetut lausunnot, NDRC, siviiliasiat, 14.6.2019; saatavilla osoitteessa http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

([333]) Ks. NDRC-lausunnot, 4 jakso.

([334]) Ks. Kiina-raportti, 2.3.3 jakso, s. 24–25, ja NDRC:n lausunnot, 3(2) kohta, joiden mukaan hallintoelimiä kannustetaan ostamaan palveluja päteviltä toimialajärjestöiltä.

([335]) Ks. Kiina-raportin 2.3.3 jakso, s. 25–26, sekä NDRC:n lausuntojen 4 jakso.

järjestön päivittäisessä toiminnassa korostetaan myös perussäännön 36 §:ssä, jonka mukaan järjestön toiminnasta vastaavien henkilöiden on ”kunnioitettava Kiinan kommunistisen puolueen johtajuutta, tuettava kiinalaisiin ominaisuuksiin perustuvaa sosialismia sekä pantava määrätietoisesti täytäntöön puolueen linja, periaatteet ja politiikka ja heillä on oltava hyviä poliittisia ominaisuuksia”. Järjestön vastuuhenkilöihin kuuluvat puheenjohtaja, 23 varapuheenjohtajaa ja yksi pääsihteeri. Varapuheenjohtajiksi on nimitetty myös useita valtion omistamia yrityksiä. Edellä esitetyn perusteella CBIA on valtioneuvoston johdon alainen, minkä lisäksi Kiinan viranomaiset valvovat CBIA:n hallintoa ja sen toiminnasta vastaavia keskeisiä henkilöitä.

(781) Lisäksi järjestön perussäännön 46(5) §:n mukaan hallintoneuvosto raportoi järjestön toiminnassa esiintyvistä ongelmista puolueen vahvistamisesta vastaaville johtoelimille ja toimialan hallintoyksiköille. On syytä muistaa, että asiassa DS379 Kiinan valtion omistamien liikepankkien osalta tiedot, joilla on merkitystä arvioitaessa, onko yhteisö julkinen elin, sisälsivät myös näyttöä siitä, että pääjohtajat ovat valtion nimittämiä, jolloin Kiinan kommunistisella puolueella oli merkittävä vaikutusvalta heidän valinnassaan (ks. johdanto-osan 415 kappale).

(782) CBIA:n ja Kiinan viranomaisten välinen suhde vahvistetaan myös NDRC:n raporteissa ([336]) ja verkossa olevissa lehtiartikkeleissa. Pekingissä vuonna 2020 pidetyn CBIA:n 8. jäsenkongressin raportissa Kiinan kansallisen kevyen teollisuuden neuvoston (CNLIC), johon CBIA kuuluu ja jolta se saa ohjausta ([337]), puheenjohtaja Zhang Chonghe korosti, että CBIA on toiminut ”valtion hyvänä avustajana” ([338]) ehdottamalla muun muassa muutoksia useisiin teollisuuspolitiikkoihin ja esittämällä yritysten vaatimuksia valtiolle. CBIA:n tavoin CNLIC on valtioneuvoston SASAC:n alaisuudessa, ja sen toimialaan kuuluu osallistuminen teollisuussuunnitelmien ja -politiikan laatimiseen, kevyeen teollisuuteen keskittyvien teollisuusklustereiden ja -alueiden rakentaminen, teollisuuden käyttäytymisen standardointi ja muiden valtion ja asianomaisten ministeriöiden sille antamien tehtävien suorittaminen ([339]). Järjestö on itse asiassa aina sitoutunut ”**palvelemaan valtiota**” ([340]) (lihavointi lisätty).

(783) Samat seikat pätevät CIAPS:ään. Samoin kuin CBIA:n tapauksessa (johdanto-osan 779 kappale), toimeenpanovaltaa käyttää hallitus (21 §). Kiinan viranomaiset osallistuvat täysimääräisesti hallituksen ehdokkaiden valintaan. CIAPS:n perussäännön 22 §:n mukaan ehdokkaiden valinnasta vastaavaan komiteaan kuuluvat ”hallituksen edustajat”, ”hallintoneuvoston edustajat” ja ”puoluejärjestön edustajat”. Jos hallitus ei voi kokoontua, puolueen vahvistamisesta vastaava johtoelin valitsee komitean jäsenet suoraan. CBIA on siis valtioneuvoston johdon alainen, minkä lisäksi Kiinan viranomaiset valvovat CBIA:n hallintoa ja sen toiminnasta vastaavia keskeisiä henkilöitä. Lisäksi järjestön perussäännön 46(5) §:n mukaan hallintoneuvosto raportoi järjestön toiminnassa esiintyvistä ongelmista puolueen vahvistamisesta vastaaville johtoelimille ja toimialan hallintoyksiköille.

([336]) Ks. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Esimerkiksi NDRC:n teollisuusosaston ensimmäisen tason tarkastaja Xia Nong toivoi, että CBIA ”jatkaisi edelleen tehtävässään siltana ja linkkinä, kun otetaan huomioon uusi kehittyvä rinnakkaiskäyttö”.

([337]) CNLIC:hen kuuluvien järjestöjen luettelo on saatavilla osoitteessa http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([338]) Osallistumaan puolueen vahvistamiseen järjestön työn johtamiseksi ja akkuteollisuuden muutoksen ja parantamisen sekä vihreän kehityksen edistämiseksi, Sohu, 31.10.2020. Saatavilla osoitteessa https://www.sohu.com/a/428642882_118081

([339]) CNLIC:n perussääntö on saatavilla osoitteessa http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html

([340]) Meng Xiangfeng, CATL:n puheenjohtajan avustaja ja hänen valtuuskuntansa vierailivat järjestössä näkemystenvaihtoa varten, CBIA, 15.2.2023. Saatavilla osoitteessa http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html

(784) CIAPS:n perussäännön 21 §:n mukaan järjestön johtajien on ”kunnioitettava Kiinan kommunistisen puolueen johtajuutta, tuettava kiinalaisiin ominaisuuksiin perustuvaa sosialismia sekä pantava määrätietoisesti täytäntöön puolueen linja, periaatteet ja politiikka ja heillä on oltava hyviä poliittisia ominaisuuksia”. Kuten CBIA:nkin tapauksessa, jos hallitus ei voi kokoontua, puolueen vahvistamisesta vastaava johtoelin valitsee komitean jäsenet suoraan. CIAPS on siis valtioneuvoston johdon alainen, minkä lisäksi Kiinan viranomaiset valvovat järjestön hallintoa ja sen toiminnasta vastaavia keskeisiä henkilöitä.

(785) Kuten johdanto-osan 779 kappaleessa osoitetaan, Kiinan viranomaiset ovat ottaneet käyttöön järjestelmän, jolla varmistetaan, että kaikki järjestön johto- ja hallintoelimet, kuten hallitus, puheenjohtaja, varapuheenjohtajat ja pääsihteeri, valitaan niin, että edistetään Kiinan kommunistisen puolueen ja Kiinan viranomaisten poliittisia tavoitteita. Kuten jo johdanto-osan 197–203, 704 ja 705 kappaleessa selitetään kattavasti, Kiinan oikeudelliselle ja taloudelliselle ympäristölle, jossa akkusähköajoneuvojen tuotantopanosten toimittajat toimivat, on ominaista valtion vahva läsnäolo ja laaja määräysvalta. Näyttöä tällaisesta laajasta määräysvallasta löytyy muun muassa perustuslain 11 §:stä, jonka mukaan valtio nimenomaisesti harjoittaa valvontaa ja valvoo myös ei-julkisia talouden aloja (ks. erityisesti johdanto-osan 199 kappale).

(786) Lisäksi komissio on vahvistanut, että kommunistisen puolueen jäseniä ja organisaatioita toimii useiden akkutoimittajien parissa ja harjoittaa niissä laajaa vaikutusvaltaa. Yhtiöoikeuden ([341]) mukaan valtion omistamien yritysten lisäksi myös yksityisiin yrityksiin ”on perustettava Kiinan kommunistisen puolueen organisaatio, joka harjoittaa puolueen toimintaa Kiinan kommunistisen puolueen perustamiskirjan mukaisesti. Yrityksen on tarjottava tarvittavat puitteet puolueorganisaation toiminnalle.” Kiinan kommunistisen puolueen keskuskomitean ja valtioneuvoston vuonna 2017 antamat lausunnot terveen toimintaympäristön luomisesta yrittäjien kehittämiseksi, yrittäjyyden edistämisestä ja yrittäjien rooliin täysimittaisesta hyödyntämisestä ([342]) eivät jätä epäilyjä kommunistisen puolueen organisaatioiden roolista yrityksissä: ”Koulutetaan ja opastetaan yksityisiä yrittäjiä tukemaan puolueen johtajuutta ja puolueen vahvistamiseen liittyvää työtä yrityksissä. Perustetaan puolueen vahvistamiseen tarkoitettu toimintamekanismi ei-julkisiin yrityksiin ja parannetaan sitä, tutkitaan aktiivisesti erilaisia tapoja puolueen vahvistamiseen ja pyritään laajentamaan puolueorganisaation kattavuutta ja toimintaa ei-julkisissa yrityksissä. Otetaan täysimittaisesti huomioon puolueorganisaatioiden poliittisesti keskeinen rooli työntekijöiden kannalta ja poliittinen johtorooli yritysten kehittämisessä”. CATL:n kommunistisen puolueen jäsenet katsovat, että niiden ”puolueen vahvistamiseen liittyvä toimintaa johtaa myös yrityksen kehittymiseen” ([343]).

(787) Näyttöä Kiinan kommunistisen puolueen määräysvallasta valtion omistamien yritysten lisäksi myös yksityisissä yrityksissä vahvistavat CSRC:n vuonna 2018 antamat hallinnointi- ja ohjausjärjestelmää koskevat suuntaviivat ([344]) julkisesti noteeratuille yrityksille, joiden 5 §:n mukaan ”julkisesti noteerattuihin yrityksiin on perustettava yhtiöoikeuden säännösten mukaisesti Kiinan kommunistisen puolueen organisaatio, joka harjoittaa puoluetoimintaa. Julkisesti noteerattujen yritysten on tarjottava tarvittavat puitteet puolueorganisaation toiminnalle. Valtion määräysvallassa olevien julkisesti noteerattujen yritysten on yhtiöoikeuden ja asiaa koskevien säännösten mukaisesti sekä yhtiön pääomarakenteen, liiketoiminnan ja muiden tosiasiallisten ehtojen perusteella sisällytettävä yhtiöjärjestykseensä puolueen vahvistamista koskevaan toimintaan liittyviä vaatimuksia.” Tämä vahvistaa sen, että Kiinan kommunistinen puolue käyttää vaikutusvaltaa kaikentyyppisiin yrityksiin Kiinassa ja että se voi hyödyntää puolueen vahvistamiseen liittyviä yksiköitä yrityksissä vaikutusvaltansa käyttämiseksi. Jotkin Kiinan suurimmista akkujen valmistajista (CATL, BYD ja Gotion) on listattu Shenzhenin arvopaperipörssissä, ja niitä sitovat CRSC:n antamat suuntaviivat. Tämä vahvistetaan CATL:n perussäännön 12 §:ssä, jonka mukaan yrityksen ”on perustettava kommunistisen puolueen organisaatio ja harjoitettava puoluetoimintaa Kiinan kommunistisen puolueen peruskirjan määräysten mukaisesti. Yrityksen on tarjottava tarvittavat puitteet puolueorganisaation toiminnalle.” ([345])

([341]) Saatavilla osoitteessa http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml
([342]) Saatavilla osoitteessa http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm
([343]) Ks. lehdistötiedote https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html
([344]) Ks. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm
([345]) Ks. CATL:n yhtiöjärjestys, toukokuu 2022, saatavilla CATL:n verkkosivustolla osoitteessa https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) CATL:n puheenjohtaja ja pääjohtaja Zeng Yuqun on ollut myös All-China Federation of Industry and Commerce -järjestön (ACFIC) varapuheenjohtaja joulukuusta 2022 alkaen ([346]). ACFIC on Kiinan kommunistisen puolueen johtama kauppakamari, jonka ”muodostavat pääasiassa yksityiset yritykset ja yksityiset taloudelliset toimijat” ([347]). ACFIC:n perussäännön mukaan sen tarkoituksena on ”vahvistaa ja parantaa yksityisten talouden toimijoiden ideologista ja poliittista työtä” ja ”ohjata yksityisiä talouden toimijoita tietoisesti yhdistämään yksilöllinen kehityksensä kansalliseen kehitykseen” (1 § ja 1(2) §). ACFIC:n perussäännön 2 §:n mukaan järjestö on vastuussa myös Kiinan kommunistisen puolueen politiikan täytäntöönpanoa koskevista tutkimuksista. Järjestön ohjaavana periaatteena on myös auttaa hallitusta hallinnoimaan ja palvelemaan yksityistä taloutta (3 §).

(789) Kun otetaan huomioon muun muassa a) tässä jaksossa analysoitu Kiinan viranomaisten kiinalaisiin toimialajärjestöihin (eli CBIA:han ja CIAPS:ään) kohdistaman määräysvallan taso, b) se, että useimpien kiinalaisten kotimaisten akkujen tuottajien havaittiin kuuluvan niiden piiriin, ja c) se, että CATL, joka on Kiinan suurin akkujen tuottaja, nimitettiin CBIA:n varapuheenjohtajaksi ([348]) ja Kiinan kommunistisen puolueen johtaman kauppakamarin ACFIC:n varapuheenjohtajaksi nimenomaisesti siinä tarkoituksessa, että yksityisiä yrityksiä ohjeistetaan toteuttamaan Kiinan kommunistisen puolueen politiikkaa, komissio päätteli, että akkumarkkinoita hallitsevat useat yritykset, joita valtio hallinnoi ja valvoo sitä kautta, että ne ovat CBIA:n ja CPSIA:n jäseniä. Kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten osallistuminen järjestöjen johtoon ja niiden liiketoimintaa koskevien päätösten ohjaamiseen, Kiinan viranomaiset käyttävät merkityksellistä määräysvaltaa akkujen toimittajiin sitä kautta, että nämä ovat CBIA:n ja CPSIA:n jäseniä.

(2) *Akkujen toimittajien keskeiset ominaisuudet ja tehtävät*

(790) Tuotantopanosten toimittajien järjestäytyminen järjestöjen kautta ja niiden suhde Kiinan viranomaisiin osoittavat, että tuotantopanosten toimittajille on annettu toimivaltaa suorittaa viranomaistehtäviä. Sen sijaan, että tuotantopanosten toimittajat toimisivat vapaina markkinatoimijoina, ne suorittavat niille annettuja viranomaistehtäviä, joka liittyvät akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseen. Tuotantopanosten toimittajat suorittavat nämä tehtävät Kiinan viranomaisten suoralla tuella toimittaessaan keskeisiä tuotantopanoksia akkusähköajoneuvojen tuottajille riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(791) Kuten 3.1 jaksossa jo todetaan, komissio sai näyttöä siitä, että Kiinan viranomaisilla on täysi määräysvalta CBIA:han ja CIAPS:ään sekä niiden jäseniin nähden. Sen vuoksi komissio keskittyi tutkimuksessaan CBIA:n, CIAPS:n ja niiden jäsenten suorittamiin tehtäviin, joita voidaan pitää viranomaistehtävinä.

(792) CBIA osallistuu täysimääräisesti teollisuuspolitiikan muotoiluun antamalla lausuntoja ja ehdotuksia valtiolle sekä akkualaa koskevan lainsäädäntö- ja sääntelykehyksen täytäntöönpanoon. CBIA:n perussäännön II luvun 6 §:n 1 ja 10 momentissa todetaan nimenomaisesti, että järjestön toimintaan kuuluu ”osallistuminen akkuteollisuuden kehittämissuunnitelman laatimiseen ja organisointiin [...] ja valtion laatimien suunnitelmien ja niihin liittyvien politiikkojen täytäntöönpanon edistäminen” sekä ”valtion ja asianomaisten ministeriöiden hyväksymien tai valtuuttamien tehtävien suorittaminen”. Tässä yhteydessä komissio muistuttaa, että suunnitelmien täytäntöönpano ei ole pelkkä ohjeellinen kehys, vaan siitä säädetään laissa, myös Kiinan perustuslaissa. ([349])

(793) Komissio sai tähän liittyvää näyttöä CBIA:n verkkosivustolta. ([350]) CBIA osallistui yhdessä MIIT:n edustajien ja keskeisten yritysten, kuten CATL:n ja toisen pienemmän kiinalaisen akkujen tuottajan Sunwodan, kanssa kokoukseen, jonka tarkoituksena oli laatia 14. viisivuotissuunnitelma akkuteollisuuden kehittämiseksi ([351]) ja ehdottaa tarkistuksia, jotka liittyivät muun muassa teollisuuspolitiikkaan, kotimaisiin ja ulkomaisiin kuluttaja-

([346]) CATL:n puheenjohtaja Zeng Yuqun valittiin All-China Federation of Industry and Commerce -järjestön uudeksi varapuheenjohtajaksi, The Paper, 13.12.2022. Saatavilla osoitteessa https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html

([347]) Ks. ACFIC:n perussääntö; saatavilla osoitteessa https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/

([348]) Ks. http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html

([349]) Kiina-raportti, luku 4.3.1, s. 93, sekä Kiinan kansantasavallan perustuslain 62, 67 ja 89 §; saatavilla osoitteessa https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Ks. ”China Battery Industry Association holds a discussion meeting on the formulation of the 14th Five-Year Plan for the Development of the Battery Industry”, China Battery Industry Association, 23.8.2021. Saatavilla osoitteessa http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html

([351]) Lopullisessa muodossaan ”14. viisivuotissuunnitelma energian varastoinnin kehittämiseksi”. Saatavilla osoitteessa https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf

markkinoihin sekä vihreään kehitykseen. CBIA:n verkkosivustolla raportoitujen tietojen mukaan työryhmä ja MIIT tekivät tiivistä yhteistyötä suunnitelman valmistelemiseksi, ”jotta siitä voi tulla ohjaava asiakirja, jonka avulla voidaan johtaa toimialaa ja palvella viranomaisia ja yrityksiä”.

(794) CBIA:lla todettiin myös olevan poikkeukselliset valtuudet ”vahvistaa toimialan kurinalaisuutta” ja säännellä järjestön, toimialan ja jäsenten toimintaa sekä koordinoida jäsenten suhteita ([352]). Toimialan vahvistaminen, kurinalaisuus ja markkinakäyttäytyminen ovat erityisohjeita useissa kansallisissa suunnitelmissa, kuten johdanto-osan 747 ja 748 kappaleessa todetaan. CBIA:n perussäännön 11 §:n mukaan jäsenten on noudatettava järjestön määräyksiä ja pantava täytäntöön sen päätökset.

(795) CBIA:n perussääntöön sisältyvän näytön lisäksi sen verkkosivustolla olevan järjestön esittelyn yhteydessä todetaan, että sen tarkoituksena on ”vastata yritysten ja tuotannonalan vaatimuksiin, säännellä yritysten ja tuotannonalojen käyttäytymistä, turvata jäsenten legitiimit oikeudet ja edut, panna täytäntöön kansallisia politiikkoja ja lakeja, edistää koko tuotannonalan talouden, teknologian ja hallinnon jatkuvaa parantamista sekä edistää koko tuotannonalan kehitystä, [...] edistää alan markkinoita [...] ja koordinoida yritysten tuotantoon, myyntiin ja vientiin liittyviä kysymyksiä ” ([353]). CBIA:n manifestin ([354]) mukaan sen tehtävänä on ”palvella jäsenten tarpeita, kehittää tuotannonalaa ja palvella hallintoa kattavasti” ja tavoitteena on ”luoda ensiluokkainen järjestö, joka johtaa maailmanlaajuisen akkuteollisuuden kehittämistä”. Perussäännön 2 §:n mukaan sen toimialaan kuuluu myös toimiminen siltana valtion ja järjestön jäsenten välillä. CBIA:n perussäännön 10(2) §:n mukaan jäsenet myös valvovat järjestön toimintaa.

(796) CIAPS on toinen akkuteollisuuteen liittyvien yritysten ja laitosten järjestö. Järjestön tarkoituksena ei ole ainoastaan palvella jäseniään vaan myös auttaa niitä laajentumaan koti- ja ulkomaisille markkinoille sekä edistää tuotannonalan yleistä teknologista ja teollista kehitystä. CBIA:n tavoin CIAPS:n perussäännön 3 §:n ([355]) mukaan järjestö kunnioittaa Kiinan kommunistisen puolueen johtajuutta, noudattaa kansallista politiikkaa ja harjoittaa puoluetoimintaa. CIAPS:n tehtävänä on myös antaa ministeriöille suosituksia akkuteollisuutta koskevan politiikan ja sääntelyn muotoilusta (6(1) §) ja toimia linkkinä valtion ja jäsenten välillä välittämällä jäsenten vaatimukset valtiolle ja avustamalla jäseniä valtion politiikan täytäntöönpanossa (6(1) §), organisoida alaa koskevien sääntöjen ja määräysten muotoilua, avustaa valtiota markkinakäyttäytymisen sääntelyssä, laajentaa markkinoita jäsenille, luoda edellytykset oikeudenmukaiselle ja asianmukaiselle kilpailuympäristölle ja turvata jäsentensä ja tuotannonalan edut (6(3) §). Perussäännön 6(14) §:n mukaan järjestö ”suorittaa ministeriöiden sille antamat tehtävät ja toteuttaa muita toimia, jotka hyödyttävät tuotannonalaa”. CIAPS:än jäsenillä on myös valtuudet valvoa järjestön toimintaa (10 §).

(797) Lisäksi CIAPS:n perussäännön 11 §:ssä asetetaan jäsenille velvoitteita, joiden mukaan jäsenten on ”noudattava järjestön peruskirjaa ja erilaisia määräyksiä ja pantava täytäntöön järjestön päätökset”.

(798) Näin ollen CIAPS suorittaa valtion puolesta neuvoa-antavia tehtäviä ja toimii välittäjänä Kiinan viranomaisten ja järjestön jäsenten välillä, minkä lisäksi sillä on erityisvaltuudet säännellä jäsentensä ja myös muiden akkuteollisuudessa toimivien yksiköiden markkinakäyttäytymistä. Vastaavia määräyksiä toimijoiden markkinakäyttäytymisestä ja hinnoittelumekanismista on perussäännössään Shenzhenin akkuteollisuuden järjestöllä (SBIA), johon Sunwoda kuuluu. SBIA on Shenzhenin hallinnon alaisuudessa, ja sen perussäännössä määrätään nimenomaisesti sen jäsenten välisten hintakiistojen koordinoinnista. SBIA:n perussäännössä todetaan erityisesti, että ”hintasääntöelyosaston ohjeistamana valvotaan tuotteiden tai palvelujen hinnoittelua alalla, koordinoidaan jäsenten välisiä hintakiistoja ja pidetään yllä reilua kilpailua” ([356]).

([352]) Ks. CBIA:n perussäännön 6(8) §.
([353]) Saatavilla osoitteessa http://www.chinabattery.org/detail/1101.html
([354]) Ks. http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html
([355]) Saatavilla osoitteessa https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html
([356]) Ks. SBIA:n perussääntöjen 8(8) §, saatavilla osoitteessa http://www.szbattery.org/bylaws.html

(799) Samoin kuin CBIA:n tapauksessa, CIAPS:n jäsenille annetaan viranomaisten toimivaltaa sikäli, että niillä on valtuudet yksin ja yhdessä vaikuttaa järjestöön ja tehdä päätöksiä sen puolesta sekä suorittaa tehtäviä valtion puolesta akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi. Nämä järjestöt suorittavat myös viranomaistehtäviä, koska niiden tehtävänä on panna täytäntöön Kiinan viranomaisten politiikka, jonka mukaan akkuja ja raaka-aineita tarjotaan halvoin hinnoin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi, ja valvoa, että kaikki asianomaiset toimittajat noudattavat tätä politiikkaa täysimääräisesti. Tämän perusteella komissio katsoi, että CIAPS ja sen jäsenet ovat WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettuja ”julkisia elimiä”.

(800) Komissio arvioi vielä, onko akkujen toimittajilla erikseen ja erityisesti CATL:llä, joka on Kiinan kotimarkkinoilla merkittävä toimija, viranomaisten toimivaltaa ja käyttävätkö ne tätä toimivaltaa viranomaistehtävien suorittamiseksi. Näyttö osoitti, että akkujen toimittajat noudattavat ja panevat täytäntöön 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa esitettyjä Kiinan viranomaisten poliittisia tavoitteita ja suorittavat siten viranomaistehtäviä.

(801) Viranomaistehtäviä suorittavan julkisen elimen tyypillistä roolia havainnollistaa osuvasti CATL:n toiminta akkujen ja akkusähköajoneuvojen markkinoilla, kun se on rakentanut strategisten yhteisyritysten verkoston seuraavien valtion omistamien yritysten kanssa: Faw, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang’an Automotive ja hiljattain BAIC. ([357]) Nämä kumppanuudet osoittavat tiiviitä valtiollisia yhteyksiä, jotka paitsi auttavat vahvistamaan CATL:n asemaa hyödyttävät myös akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa siinä mielessä, että ne varmistavat vakaan tarjonnan näille akkusähköajoneuvojen tuottajille eräältä CBIA:n johtokunnan jäseneltä ([358]). Samassa hengessä CATL allekirjoitti myös Geely-konsernin kanssa yhteisyrityssopimuksen ([359]), jonka tavoitteena on varmistaa ”vakaa tarjonta” ja ”alentaa osien hankintahintaa ja siten parantaa sähköautojen kilpailukykyä”. Tämä osoittaa, että tällainen dynamiikka ei rajoitu valtion omistamiin akkusähköajoneuvojen tuottajiin vaan vaikuttaa myös yksityisomistuksessa olevien yritysten käyttäytymiseen.

(802) Etuyhteydessä olevien yritysten kanssa harjoitettavan liiketoiminnan osalta komissio totesi, että CATL:n yhtiöjärjestyksen 46 §:ssä määrätään, että yhtiön ja siihen etuyhteydessä olevien osapuolten väliset liiketoimet voidaan vapauttaa siitä, että ne toimitetaan yhtiökokoukselle keskustelua varten, jos ”valtio määrää etuyhteydessä olevan osapuolen liiketoimen hinnoittelusta”. ([360]) Vastaava määräys sisältyy CATL:n liiketoimia koskevaan hallintajärjestelmään (22 §) ([361]). Komissio katsoi, ettei ole mitään syytä, miksi tällainen määräys olisi tarpeen, jos tuotannonalalla ei olisi valtion vahvistamia hintoja, erityisesti raaka-aineiden ja/tai akkujen oston/myynnin yhteydessä. Kun otetaan huomioon edellä mainitut CATL:n ja valtion omistamien akkusähköajoneuvojen tuottajien yhteisyritykset, CATL:n ja kahden otokseen valitun integroitumattoman tuottajan yhteisyritykset sekä Geely- ja SAIC-ryhmien CATL:ltä hankkimien akkujen suuri osuus, vaikuttaa siltä, että Kiinan viranomaisilla on keskeinen rooli akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle toimitettavien akkujen hinnoittelussa ja että CATL käyttää viranomaisten toimivaltaa tehtäviensä suorittamisessa.

([357]) FAW/CATL perustivat uuden yrityksen, Ningden, joka on suosittu tuotemerkki, kumppanina kuusi valtion omistama yritystä, Sohu, 26.4.2024. Saatavilla osoitteessa https://www.sohu.com/a/310427005_205282

([358]) SAIC:n osalta ks.”CATL, SAIC’s joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II”, Gasgoo, 22.6.2021. Saatavilla osoitteessa https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html;
Ks. viimeinen kappale: ”Tämän sopimuksen ansiosta ne voivat aloittaa keskustelut monista eri aloista, kuten yhteisestä kehityksestä, vakaasta tarjonnasta [...].”
FAW:n osalta ks. ”China’s FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL”, Yicai, 28.2.2019; saatavilla osoitteessa https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: ”FAW:n osalta yhdistymisellä voidaan varmistaa voimanlähteiden vakaa tarjonta kilpailukykyiseen hintaan.”
GAC:n osalta ks. ”GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures”, GAC Group, 19.7.2018. Saatavilla osoitteessa https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931 ”GAC:n osalta yhteistyöllä varmistetaan uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen keskeisten komponenttien vakaa tarjonta, vähennetään hankintakustannuksia ja parannetaan sen kilpailukykyä markkinoilla.”

([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) Koska CATL on Kiinan johtava akkujen tuottaja, jonka osuus kotimaisista akkumarkkinoista on 52 prosenttia ([362]), se on myös laajasti mukana kansallisissa ja paikallisissa suunnitelmissa, erityisesti Guizhoussa ja Fujianissa. Guizhoussa CATL allekirjoitti useita yhteistyösopimuksia paikallishallinnon kanssa, kuten johdanto-osan 730 kappaleessa todetaan. Lisäksi CATL:n elektrokemiallisen energianvarastointiteknologian kansallisen tutkimuskeskuksen perustamisessa tulee esiin yksi vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelman ([363]) keskeisistä tehtävistä (johdanto-osan 729 kappale). CATL ”Kiinan litiumakkuteollisuuden kehittämisen keskeisenä toimijana otti johtoaseman ja perusti elektrokemiallisen energianvarastointiteknologian kansallisen tutkimuskeskuksen” ([364]). Tutkimuskeskus koostuu kuudesta yliopistosta (mm. Tsinghua University ja Xiamen University), kahdesta tutkimusyksiköstä (China Electric Power Research Institute ja China Automotive Technology R&D Center) sekä seitsemästä tuotantoketjun alku- ja loppupään yrityksestä (mm. Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd). Tutkimusyksiköt ja Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd ovat valtion omistuksessa.

(804) Elektrokemiallisen energianvarastointiteknologian kansallinen tutkimuskeskus on yksi tuoreimmista esimerkeistä siitä, että CATL suorittaa keskeisiä kansallisia tehtäviä. Esimerkiksi CATL:n vuonna 2019 julkaisemassa yritysten yhteiskuntavastuuta koskevassa raportissa yritys korostaa, että sen vuoden 2016 tärkeimpiä saavutuksia olivat muun muassa seuraavat: ”se toteutti uusia energialähteitä hyödyntäviin ajoneuvoihin ja älykkäisiin verkkoihin liittyviä erityisiä t&k-toimia kansallista keskeistä t&k-suunnitelmaa koskevan 13. viisivuotissuunnitelman mukaisesti; *se perusti CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co. Ltd. Academician Expert Workstationin; se perusti Jiangsu CATL Technology Co., Ltd:n*” ([365]).

(805) Komissio totesi, että valtion omistamien yritysten kanssa tehtävän yhteistyön ja keskeisten kansallisten tehtävien suorittamisen lisäksi CATL alkoi vuonna 2023 tarjota hinnanalennuksia, mikä sai muut toimijat seuraamaan esimerkkiä markkinaosuutensa säilyttämiseksi. Verkossa olevien tietojen mukaan CATL tarjosi autonvalmistajille litiumkarbonaattia hintaan 200 000 CNY/tonni – mikä on alhaisempi kuin noin 470 000 CNY:n/tonni markkinahinta – joka tarjottiin joillekin asiakkaille, kuten Li Auto, NIO, Huawei ja Zeekr, joka on yksi Geely-ryhmän tuotemerkeistä – niiden asiakasuskollisuuden vahvistamiseksi ([366]). CATL:n etuuskohteluohjelma kohdistuu joihinkin ”strategisiin” yrityksiin, joiden on hankittava 80 prosenttia akuistaan CATL:ltä seuraavien kolmen vuoden aikana. ([367]) Heinäkuussa 2023 akkuvalmistaja pyysi väitetysti myös katodimateriaalien toimittajia tarjoamaan 5–10 prosentin alennuksen litiumkarbonaatin hinnoista ([368]). Pysyäkseen CATL:n tasalla muut akkujen valmistajat ottivat käyttöön vastaavan alennuksen. ([369]) Tämän CATL:n tarjoaman alennuksen vahvisti Geely-ryhmän otokseen valittujen tuottajien todennetuista vastauksista saatu näyttö. Todettiin, että Zeekr-tuotemerkin valmistamiin malleihin sovellettiin tutkimusajanjakson aikana akkujen osalta suurempaa tukimarginaalia kuin muihin tuottajiin.

(806) Edellä esitetyn perusteella komissio tutki tarkemmin, vaikuttiko se, että akkujen toimittajille annettiin viranomaisten toimivaltaa ja että niitä pidettiin ”julkisina eliminä”, kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuottajien hintoihin.

([362]) Rhodium-raportti, s. 42.

([363]) Ks. vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelman jakso III (1).

([364]) Elektrokemiallisen energianvarastointiteknologian kansallisen tutkimuskeskuksen palkintoseremonia järjestettiin CATL:ssä, CATL, 22.1.2019. Saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/news/4041.html

([365]) Ks. CATL CSR-raportti 2019, s. 10; saatavilla osoitteessa https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf

([366]) Ks. ”CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers”, DigTimes Asia, 20.2.2023. Saatavilla osoitteessa https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html

([367]) Sama kuin edellä.

([368]) Ks. ”CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices”, CnEVPost, 20.7.2023. Saatavilla osoitteessa https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/

([369]) Ks. ”CATL launches 'lithium ore rebate' plan to car companies, setting off a price war in the battery industry”, 36kr, 17.2.2023. Saatavilla osoitteessa https://36kr.com/p/2135430109806721

(807) Komissio päätteli johdanto-osan 798 kappaleessa, että sekä CBIA:lle että CIAPS:lle annettiin viranomaisten toimivaltaa säännellä ja ohjata jäsentensä taloudellista toimintaa akkusähköajoneuvojen tuotannonalan hyödyksi. CBIA:n tapauksessa sille annetaan toimivalta ”vahvistaa teollisuuden kurinalaisuutta” ja ”säännellä järjestöä, toimialaa ja jäsenten käyttäytymistä” ([370]). Auttaakseen jäseniään parantamaan ”reaalitalouden valmiuksiaan” järjestö ehdottaa rahoituspalvelualustan perustamista ”reaalitalouden tueksi”. ([371]) CBIA:lle on myös annettu valtuudet ja tehtäväksi ”koordinoida yrityksen tuotantoon, myyntiin ja vientiin liittyviä kysymyksiä”. ([372]) Järjestelmässä noudatetaan akkuteollisuutta koskevaa ilmoitusta (ks. johdanto-osan 748 kappale), jonka mukaan akkualan tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijoiden käyttäytymistä olisi valvottava ja säänneltävä. Kuten jo johdanto-osan 748 kappaleessa todettiin, akkuteollisuutta koskevassa ilmoituksessa ohjeistetaan paikallisia markkinavalvontaviranomaisia ”vahvistamaan valvontaa ja tutkimaan tarkasti hamstrausta, hintakiskontaa, epäreilua kilpailua ja muuta toimintaa litiumakkuteollisuuden tuotantoketjun alku- ja loppupäässä ja puuttumaan siihen markkinajärjestyksen säilyttämiseksi”. ([373]) Tämä tehtävä on lähtökohtaisesti annettu kaikille julkisille elimille, olipa kyseessä CBIA ja CIAPS tai niiden jäsenet.

(808) Kun otetaan huomioon kyseisille toimialajärjestöille ja niiden jäsenille annettu toimivalta hinnoittelumekanismien suhteen, komissio tarkasteli vaikutusta, joka valtion valvonnalla toimialajärjestöissä on akkujen ja litiumin/LFP:n osalta.

(809) Kuten jo 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa todetaan, Kiinan viranomaiset ovat perustaneet toimialajärjestöjen verkoston, ja niiden jäsenille on annettu viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä, koska niille on annettu valtuudet valvoa järjestöä, johon ne kuuluvat, ja järjestölle on puolestaan annettu valtuudet suorittaa viranomaistehtäviä. Tämä havainto perustuu erityisesti CBIA:n ja CIAPS:n kaltaisten järjestöjen vaikutukseen Kiinassa sovellettaviin lainsäädäntö-, sääntely- ja normatiivisiin puitteisiin. Komissio totesi kaikkien järjestöjen ja niiden jäsenten osalta, että nämä valtuudet eivät rajoitu politiikan ja lainsäädännön laatimiseen, vaan niihin kuuluu myös teollisuuden kurinalaisuuden vahvistaminen siten, että järjestöt sääntelevät jäsentensä käyttäytymistä ja vahvistavat jopa kiinalaisten yritysten raaka-aineiden hinnat ja markkinakäyttäytymisen.

(810) Kuten 3.3.1.2 jaksossa mainitaan, Kiinan viranomaisten yhteistyöstä kieltäytymisen vuoksi komissio ei saanut kyselyvastausta yhdeltäkään etuyhteydettömältä akkujen toimittajalta eikä mitään tietoja Kiinan akkumarkkinoista, kuten niiden rakenteesta, talouden toimijoiden omistajuudesta tai hintatasosta. Kaksi otokseen valittua ryhmää, joilla oli yhteisyrityksiä CATL:n kanssa, otti siihen yhteyttä, mutta se kieltäytyi toimittamasta kyselyvastausta, joten komissio ei saanut keskeisiä tietoja, joiden perusteella se olisi voinut arvioida CATL:n tilannetta.

(811) Koska SAIC-ryhmä ei toimittanut todennettavissa olevia tietoja, komissiolla oli käytettävissään vain joitakin tietoja, jotka koskivat ainoastaan Geely-ryhmää, kuten 3.3.2.3 jaksossa mainitaan. Kun otetaan huomioon, että kyseisen yrityksen markkinaosuus Kiinan markkinoilla on paljon pienempi kuin SAIC-ryhmän ja näin ollen se hankkii akkuja vähemmän, näitä tietoja ei sinänsä pidetty riittävinä, jotta voitaisiin tehdä merkityksellisiä päätelmiä siitä, miten valtion määräysvalta sähköakkualan toimialajärjestössä vaikuttaa akkusähköajoneuvojen tuottajilta veloitettaviin akkujen hintoihin. Tämän vuoksi komission oli tukeuduttava muihin käytettävissä oleviin tietoihin.

(812) Tällaisia tietoja olivat julkisesti saatavilla olevat tiedot, kuten BMI:ltä ([374]) saadut markkinaseurantatiedot, tiedot Kiinan akkumarkkinoiden suurimmasta toimijasta, CATL:stä, Geely-ryhmään liittyvät todennetut hankintatiedot ja todennetut tiedot, jotka liittyivät SAIC-ryhmään etuyhteydessä olevaan akkujen toimittajaan.

([370]) CBIA:n perussäännön 6(8) §.
([371]) CBIA:n perussäännön 6(6) §.
([372]) Ks. CBIA, Johdanto.
([373]) Sama kuin edellä.
([374]) Datan toimittaja ja markkinaseurantatietojen julkaisija sähköajoneuvojen litiumioniakkujen toimitusketjun osalta; https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

(813) BMI:n tiedoissa esitetään litiumioniakkukennojen kuukausittaiset hinta-arviot Kiinan, Euroopan, Aasian (Kiinaa lukuun ottamatta) ja Pohjois-Amerikan markkinoilla noudettuna-tasolla. Tutkimusajanjaksosta voidaan todeta, että NMC-kennon noudettuna lähettäjältä -hinta kilowattituntia kohti oli vähintään 10 prosenttia ja jopa 30 prosenttia korkeampi EU:n, Pohjois-Amerikan tai Aasian markkinoilla kuin Kiinan markkinoilla NMC:n kemikaaleista riippumatta (111, 523, 622 tai 811). Koska LFP-kennojen hintoja ei ollut julkisesti saatavilla niiden arviointia varten eivätkä Kiinan viranomaiset toimineet yhteistyössä, Kiinan ja muiden markkinoiden välistä hintaeroa pidettiin pätevänä myös LFP-kennojen osalta. Vertailua tarkasteltaessa olisi otettava huomioon, että kiinalaisten akkujen tuottajien markkinaosuus EU:n ja Pohjois-Amerikan markkinoilla oli yli 60 prosenttia ([375]) vuosina 2022 ja 2023, joten kiinalaisia akkujen tuottajia voidaan pitää hintojen määrittäjinä näillä markkinoilla. Vaikka hintavertailu osoittaa, että hinnat muilla kuin Kiinan markkinoilla ovat järjestelmällisesti korkeammat, komissio katsoi, että tämä analyysi tehtiin varovaisesti, koska hintavertailussa käytettiin noudettuna-hintoja, joten kuljetuskustannuksia Kiinasta näille markkinoille ei otettu huomioon. Jos kuljetuskustannukset otetaan huomioon, hintaero olisi vielä suurempi, kun otetaan huomioon kiinalaisten akkujen tuottajien markkinaosuus näillä markkinoilla.

(814) CATL:n osalta tarkempien tietojen puuttuessa komissio analysoi CATL:n vuosikertomuksia vuosilta 2021–2022 ([376]). Niistä kävi ilmi, että heikentynyttä kannattavuutta Kiinan kotimarkkinoilla kompensoi vientipuolelta saatu suurempi voitto. Yritys ilmoitti korkeista bruttovoittomarginaaleista sekä kotimaisilla että ulkomaisilla akkujen markkinoilla joulukuussa 2021, mutta suuntaus kääntyi kesäkuussa 2022, jolloin yritys alkoi menettää kannattavuuttaan Kiinan kotimarkkinoilla mutta kasvatti voittomarginaaliaan vientipuolella. Koska CATL ei toiminut yhteistyössä (sekä sen vuoksi, että Kiinan viranomaiset kieltäytyivät yhteistyöstä, että sen vuoksi, että CATL kieltäytyi toimittamasta kyselyvastausta kahteen otokseen valittuun ryhmään etuyhteydessä olevan akkujen toimittajan ominaisuudessa), komissio tukeutui käytettävissä oleviin tietoihin ja päätteli, että kannattavuuden heikkeneminen Kiinan kotimarkkinoilla johtui valtion politiikasta, jolla pyrittiin toimittamaan akkuja akkusähköajoneuvojen tuottajille kotimarkkinoilla riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan. Tällainen politiikka ei kuitenkaan vaikuttanut vientimarkkinoihin, joten kannattavuus pysyi vakaana ja jopa kohosi CATL:n näiltä markkinoilla tarjoamien korkeampien hintojen seurauksena. Tämä osoittaa selvästi, että CATL ei pystynyt maksimoimaan voittojaan Kiinassa ja tekemään järkeviä liiketoimintapäätöksiä tavanomaisena markkinatoimijana, joka toimii avoimessa markkinataloudessa. Sen sijaan Kiinan viranomaisten politiikka pakotti CATL:n toimittamaan akkuja halvemmilla hinnoilla kotimaiselle akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, ja se pystyi saavuttamaan normaalin voittotason vain akkujen viennissä, koska sen hintoihin ei vaikuttanut Kiinan viranomaisten politiikka, jolla suositaan akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Tällaisen käytännön vahvistavat myös CATL:n yhtiöjärjestyksen ja liiketoimia koskevan hallintajärjestelmän määräykset (ks. johdanto-osan 801 kappale), joiden mukaan valtio määrittää etuyhteydessä olevien yksiköiden kanssa toteutettavien liiketoimien hinnat.

(815) Geely-ryhmä osti akut yksikköinä ja moduuleina sekä etuyhteydettömiltä että etuyhteydessä olevilta toimittajilta eri yksiköidensä kautta. Koska Geely-ryhmällä ja CATL:llä on yhteisyrityksiä, näiden kahden yrityksen katsottiin olevan etuyhteydessä toisiinsa tässä menettelyssä. Tämän perusteella komissio totesi, että suurin osa hankinnoista tehtiin etuyhteydessä olevilta yrityksiltä.

(816) Myös SAIC- ja Geely-ryhmiin etuyhteydessä olevat akkujen toimittajat myivät akkuja vientiin tutkimusajanjaksolla. Komissio vahvisti, että tällainen vienti tapahtui korkeammilla hinnoilla (kw/h) kuin Geely-ryhmän etuyhteydettömille toimittajille maksama hinta. Lisäksi komissio vahvisti, että SAIC- ja Geely-ryhmiin etuyhteydessä olevat akkujen toimittajat veivät samoja akkuja huomattavasti korkeampaan hintaan kuin niistä veloitettiin kotimarkkinoilla. Malleista riippuen hintaero oli yli 25 prosenttia, mikä viittaa erilaiseen hintakäyttäytymiseen akkujen myyntikohteesta riippuen ja tukee johdanto-osan 813 kappaleessa esitettyjä päätelmiä.

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

([376]) CATL:n vuosikertomus 2022, s. 17 ja 18, ja CATL:n puolivuotiskertomus 2023, s. 15 ja 148.

(817) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että sähköakkualan toimialajärjestöihin ja niiden jäseniin kohdistuva valtion määräysvalta johtaa kotimaisten akkusähköajoneuvon tuottajien etuuskohteluun. Tarkemmin sanottuna akkujen tuottajat veloittavat kotimarkkinoiden akkusähköajoneuvojen tuottajilta halvempia hintoja kuin vientimarkkinoilla. Näin ollen komissio päätteli, että julkisina eliminä toimivat akkujen tuottajat toteuttivat kansallista politiikkaa, jonka tavoitteena oli tarjota akkuja kotimaisille akkusähköajoneuvojen tuottajille riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(3) *Päätelmät*

(818) Edellä analysoitujen tietojen perusteella komissio katsoi, että akkuja toimittaville yrityksille on annettu julkista toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä siten, että ne panevat täytäntöön 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa tarkoitettua Kiinan viranomaisten politiikkaa sen sijaan, että ne toimisivat vapaiden markkinoiden periaatteiden mukaisesti voittojensa maksimoimiseksi. Kiinan viranomaisten politiikka vaikuttaa selvästi yritysten päätöksiin ja johtoon, jotta ne voivat toimittaa akkuja halvemmilla hinnoilla akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi sekä noudattaa tuotantotavoitteita koskevia ohjeita, minkä vuoksi niiden ei voida katsoa ilmaisevan käyttäytymistä vapaassa markkinataloudessa. Vientimarkkinoiden ja kotimaisen hinnoittelun vertaamisesta saatu näyttö vahvistaa lisäksi, että Kiinassa toimivat akkujen tuottajat noudattavat Kiinan viranomaisten politiikkaa vapaiden markkinoiden periaatteiden sijaan.

(819) Kun lisäksi otetaan huomioon kiinalaisten toimialajärjestöjen (eli CBIA:n ja CIAPS:n), joihin akkujen toimittajat kuuluivat, suorittamat tehtävät ja Kiinan viranomaisten laaja vaikutusvalta järjestöihin sekä toimivalta, jonka tällaisten järjestöjen jäsenet saavat niihin kuulumisen kautta, komissio päätteli, että CBIA:n ja CIAPS:n toimintaan osallistuminen antoi jäsenille julkista toimivaltaa, eli jäsenet voivat yksin ja yhdessä vaikuttaa ja tehdä päätöksiä järjestön puolesta sekä suorittaa tehtäviä valtion puolesta akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi. Nämä järjestöt suorittavat myös viranomaistehtäviä, koska niiden tehtävänä on panna täytäntöön Kiinan viranomaisten politiikka, jonka mukaan akkuja tarjotaan halvemmin hinnoin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan eduksi, ja valvoa, että kaikki asianomaiset toimittajat noudattavat tätä politiikkaa täysimääräisesti. Kiinan viranomaisten suunnitelmien ja kaikkien järjestöjä koskevien tiukkojen valvontamekanismien vuoksi näiden järjestöjen ja niiden jäsenten sekä muiden tavarantoimittajien toimet ovat itse asiassa Kiinan viranomaisten toimia.

(820) Kiinan kotimarkkinoiden ominaispiirteet sekä akkualan toimialajärjestöjen, niiden jäsenten ja akkujen ja LFP:n toimittajien käyttämät ja valvomat hinnoittelumekanismit vahvistavat osaltaan päätelmää, jonka mukaan niille on annettu viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä. Kiinan viranomaiset loivat ympäristön, jossa akkuja ja LFP:tä toimitettaisiin akkusähköajoneuvojen tuottajille riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(821) Tämän perusteella komissio päätteli, että akkujen toimittajia on pidettävä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuina julkisina eliminä.

(b) Akkujen toimittajat, jotka toimivat Kiinan viranomaisten valtuuttamina tai määrääminä yksityisinä eliminä

(822) Vaikka akkujen tuottajia ei pidettäisikään julkisina eliminä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla, komissio vahvisti tässä jaksossa kuvattujen tietojen perusteella, että Kiinan viranomaiset valtuuttivat tai määräsivät ne huolehtimaan tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvista tehtävistä perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitetulla tavalla jäljempänä esitetyistä syistä. Näin ollen niiden käyttäytymisen voidaan joka tapauksessa katsoa johtuvan Kiinan viranomaisista.

(823) Perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdan toisen luetelmakohdan mukaan tuen katsotaan olevan kyseessä jos viranomaiset ”valtuuttavat tai ohjaavat yksityisen tahon huolehtimaan yhdestä tai useammasta i, ii ja iii alakohdassa tarkoitetusta tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvasta tehtävästä, ja noudatettava käytäntö ei todellisuudessa eroa julkisten viranomaisten tavallisesti noudattamasta käytännöstä”. Perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdassa kuvattu tehtävä tulee kyseeseen, kun ”julkiset viranomaiset antavat käyttöön muita kuin yleisiin perusrakenteisiin kuuluvia tavaroita tai palveluita tai ostavat tavaroita”. Nämä säännökset vastaavat WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan iii ja iv alakohtaa, ja niitä olisi tulkittava ja sovellettava asiaa koskevan WTO:n oikeuskäytännön mukaisesti.

(824) WTO-paneeli katsoi asiassa *US–Export Restraints*, että WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan iv alakohdassa olevat termit ”valtuuttaa” ja ”ohjata” edellyttävät, että viranomaisten toimiin on sisällyttävä delegoinnin ajatus (valtuuttamisen tapauksessa) tai käskemisen ajatus (ohjaamisen tapauksessa). Paneeli hylkäsi Yhdysvaltojen syy ja seuraus -väitteet ja edellytti nimenomaista ja selkeää delegointia tai käskyä. Myöhemmässä asiassa (*US – Countervailing duties on DRAMS*) valituselin katsoi kuitenkin, että sanojen ”valtuuttaa” ja ”ohjaa” korvaaminen sanoilla ”delegoi” ja ”määrää” on normina liian jäykkä. Valituselimen mukaan ”valtuuttamista” tapahtuu, kun viranomaiset antavat vastuun yksityiselle elimelle ja ”ohjaaminen” viittaa tilanteeseen, jossa viranomaiset harjoittavat auktoriteettiaan yksityiseen elimeen nähden. Molemmissa tapauksissa viranomaiset käyttävät yksityistä elintä sijaisena taloudellisen tuen myöntämiseksi, ja ”useimmissa tapauksissa yksityisen elimen valtuuttamiseen tai ohjaamiseen voidaan odottaa liittyvän jonkinlaista uhkailua tai johdattelua”.

(825) Samalla WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan iv alakohdassa jäseniä kielletään ottamasta käyttöön tasoitustoimenpiteitä pelkästään siksi, että ”julkiset viranomaiset käyttävät yleistä säädösvaltaansa” tai ”tiettyjen olosuhteiden vuoksi ja kyseisten markkinoiden toimijoiden tekemien vapaiden valintojen vuoksi viranomaisten toimenpiteet joko synnyttävät tai eivät synnytä tiettyä tulosta”. Valtuuttamisessa ja ohjaamisessa on kyse ”viranomaisten aktiivisemmista toimista eikä vain kannustamisesta”. WTO ei myöskään katsonut, että ”se, että yksityiselle elimelle jätetään harkintavaltaa, olisi väistämättä ristiriidassa tämän yksityisen elimen valtuuttamisen tai ohjaamisen kanssa […]. Vaikka voi olla tapauksia, joissa yksityiselle elimelle jätetty harkintavalta on niin laaja, että on mahdotonta asianmukaisesti päätellä, että kyseinen yksityinen elin on valtuutettu tai määrätty (suorittamaan tiettyä tehtävää), tämä on tosiseikkoja/näyttöä koskeva kysymys, jota on käsiteltävä tapauskohtaisesti.” Näiden WTO:n päätösten mukaisesti kaikki viranomaisten toimenpiteet, joilla voidaan myöntää etuja, eivät vastaa perusasetuksen 3 artiklan ja WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaista taloudellista tukea.

(826) Tiivistetysti voidaan todeta, että asiaa koskevissa WTO:n päätöksissä määrätään seuraavaa:

i. määritettäessä, onko kyseessä WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan mukainen ”taloudellinen tuki”, olisi keskityttävä pikemminkin julkisten viranomaisten toiminnan luonteeseen kuin sen vaikutuksiin tai tuloksiin. Toisin sanoen viranomaiset tunnetusti puuttuvat markkinoiden toimintaan sääntelijöinä, ja näin tehdessään ne aiheuttavat vaikutuksia markkinoille ja niiden toimijoille. Tässä mielessä valtio voi oikeutetusti määrätä vientiveroja saadakseen tuloja, jos kansainvälisillä markkinoilla on erittäin kilpailukykyinen hyödyke. Sitä vastoin vientirajoitusten asettaminen ei ole perusteltua silloin, kun tällaisen välineen käyttäminen yhdessä muiden mekanismien kanssa hyödykkeiden pitämiseksi kotimarkkinoilla ja toimittajien pakottamiseksi myymään alle markkinahintojen on ilmiselvästi osa viranomaisten kehittelemää laajempaa suunnitelmaa, jonka tarkoituksena on tukea tiettyä tuotannonalaa tai tuotannonalojen ryhmää sen kilpailukyvyn parantamiseksi. Näin ollen viranomaisten toimien luonne sekä niiden asiayhteys, kohde ja tarkoitus ovat olennaisia ”taloudellisen tuen” arvioinnissa;

ii. ”valtuuttaminen” tai ”ohjaaminen” tarkoittaisi tietyn osapuolen nimenomaista ja selkeää, tiettyyn tehtävään tai velvollisuuteen liittyvää tointa, mikä eroaa huomattavasti tilanteesta, jossa valtio osallistuu markkinoiden toimintaan jollakin tavalla, jolla voi olla tai olla olematta tietty tulos, kun otetaan huomioon tosiseikat ja toimijoiden vapaa valinta kyseisillä markkinoilla. Valtuuttamisen ja ohjaamisen käsitteiden taustalla oleva avainkysymys on viime kädessä se, onko kyseinen menettelytapa eli taloudellinen tuki tavaroiden tarjoamisena riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, viranomaisista johtuvaa vai onko se silti yksityisten toimijoiden vapaa valinta, kun otetaan huomioon markkinanäkökohdat, kuten sääntelylliset rajoitukset;

iii. WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan iv alakohta on käytännössä toimenpiteiden kiertämistä koskeva säännös, ja näin ollen valtuuttamisen tai ohjaamisen osoittaminen edellyttää, että julkiset viranomaiset antavat vastuun yksityiselle elimelle tai käyttävät valtaansa yksityiseen elimeen nähden taloudellisen tuen toteuttamiseksi. Useimmissa tapauksissa yksityisen elimen valtuuttamiseen tai ohjaamiseen voidaan odottaa liittyvän jonkinlaista uhkailua tai johdattelua, mitä voitaisiin puolestaan käyttää todisteena valtuuttamisesta tai ohjaamisesta. Viranomaisilla on kuitenkin todennäköisesti käytössään muita keinoja, joilla ne voivat käyttää valtaansa yksityiseen elimeen nähden ja jotka voivat olla käskyä hienovaraisempia tai niihin ei liity samaa pakonomaisuutta;

iv. viranomaisten toimien ja yksityisen elimen menettelytavan välillä on oltava ”todistettavissa oleva yhteys”. Ei ole mitään syytä, miksi viranomaisten valtuutuksen tai ohjauksen osoittaminen ei voisi perustua aihetodisteisiin (kuten implisiittiset ja epäviralliset valtuutukset tai komennot), edellyttäen, että tällainen näyttö on todistusvoimaista ja vakuuttavaa. Tältä osin näyttö viranomaisten aikomuksesta tukea jatkojalostusteollisuutta (esim. julkisesti ilmoitettujen toimintapolitiikkojen, hallituksen päätösten tai muiden valtiollisten toimien avulla) tai sellaisten muiden viranomaisten toimenpiteiden olemassaolo, joilla varmistetaan tietty tulos markkinoilla (esim. viennin rajoittaminen yhdessä viranomaisten sellaisen toimenpiteen kanssa, jolla estetään kyseisten rajoitusten kohteena olevia toimijoita varastoimasta tuotteitaan tai pyritään pitämään kyseisen tuotteen kotimarkkinahinnat alhaisina), voivat olla merkityksellisiä määritettäessä, onko WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdan iv alakohdan mukainen ”taloudellinen tuki” olemassa (erityisesti iii alakohdassa tarkoitettuna välillisenä järjestelynä, jolla viranomaiset voivat antaa käyttöön tavaroita). Joissakin olosuhteissa viranomaisten antama ”ohjeistus” voi olla ohjaamista. Lisäksi yksityinen elin voi olosuhteista riippuen päättää olla suorittamatta toimintoa, josta se on valtuutettu tai määrätty vastaamaan, huolimatta mahdollisista kielteisistä seurauksista. Tämä ei kuitenkaan osoita, että yksityistä elintä ei olisi valtuutettu tai määrätty.

(827) Kyseisen oikeuskäytännön mukaisesti ja olettaen, että akkujen toimittajat ovat perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdassa tarkoitettuja ”yksityisiä elimiä”, komissio tarkasteli yhtäältä Kiinan viranomaisten toimien luonnetta eli sitä, liittyykö Kiinan viranomaisten toimintaan akkujen tuottajien valtuuttaminen tai ohjaaminen tarjoamaan akkuja riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan BEV-ajoneuvojen tuottajille, ja toisaalta akkujen toimittajien toimintaa eli sitä, toimittavatko akkujen tuottajat tuotantopanoksia kiinalaisille akkusähköajoneuvojen tuottajille riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan ja näin ollen, onko Kiinan viranomaisten toimien ja Kiinan viranomaisten sijasta toimivien akkujen toimittajien toiminnan välillä osoitettavissa oleva yhteys. Lopuksi komissio arvioi, kuuluisiko akkujen toimittajien suorittama tehtävä normaalisti viranomaisten tehtäviin (onko akkujen tarjoaminen akkusähköajoneuvojen tuottajille Kiinassa normaalia valtion toimintaa) ja poikkeaako tällainen tehtävä käytännössä viranomaisten normaalisti noudattamista käytännöistä (poikkeaako tuottajien suorittama tuotantopanosten tarjoaminen käytännössä siitä, mitä viranomaiset olisivat itse tehneet).

(828) WTO:n oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 822–826 kappale) perusteella komissio analysoi ensin, onko Kiinan viranomaisten Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle antama tuki, eli akkujen tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan tosiasiallisesti kyseessä olevien valtion toimenpiteiden tavoite eikä pelkästään yleisen sääntelyvallan käytön ”sivuvaikutus”. Tutkimuksessa tarkasteltiin erityisesti, olivatko havaitut akkujen alhaisemmat hinnat osa viranomaisten tavoitteita vai vain valtion yleisen sääntelyn tahaton sivutuote. Komissio päätteli, että Kiinan viranomaisten eri toimenpiteiden tavoitteena oli tukea akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa ja että akkujen hintojen aleneminen oli näiden toimenpiteiden tavoite; toimenpiteiden täytäntöönpanosta vastasivat toimialajärjestöt, joilla on velvollisuus noudattaa ja panna täytäntöön näitä suunnitelmia.

(829) Kiinan viranomaiset toteuttivat vuosien mittaan useita toimenpiteitä poliittisen tavoitteensa saavuttamiseksi. Edellä olevassa 3.1 jaksossa esitetään yksityiskohtaisesti tausta ja asiayhteys, joissa tulee esiin, miten tärkeänä Kiinan viranomaiset pitävät akkusähköajoneuvojen tuotannonalan ja siihen liittyvien tuotannonalojen kehittämistä.

(830) Kuten 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa selitetään yksityiskohtaisesti, Kiinan viranomaiset ovat ottaneet käyttöön joukon toimenpiteitä, joita sovelletaan kaikkiin yrityksiin riippumatta siitä, ovatko ne valtion omistuksessa vai yksityisomistuksessa ja joiden tarkoituksena on ohjata niitä toimittamaan akkuja halvoin hinnoin. Erityisesti vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma sisältää akkujen hinnoittelua koskevia erityisiä ohjeita, joiden mukaan vuoteen 2020 mennessä pyritään saavuttamaan järjestelmäkohtaiseksi energiatiheydeksi 260 wattituntia/kilogramma ja alentamaan kustannukset alle yhteen yuaniin/wattitunti. Vuoteen 2025 mennessä energiatiheyden olisi oltava 500 wattituntia/kilogramma.

(831) Akkuteollisuutta tuetaan voimakkaasti Kiinassa. Valtion eri elimet ovat antaneet suuren joukon määräyksiä akkualan eri näkökohtien valvonnasta, kuten 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa osoitetaan, ja tällaisia ovat erityisesti vuoden 2017 akkutoimintasuunnitelma (ks. johdanto-osan 708–710 kappale), NEV-suunnitelma 2012–2020 (johdanto-osan 744 kappale) sekä Jiangxin, Fujianin ja Shenzhenin toimenpiteet (johdanto-osan 725–733 kappale). Komissio löysi keskus- ja paikallistason politiikasta näyttöä siitä, että akkujen tuottajat saivat etua useista tukitoimenpiteistä, joita käsitellään johdanto-osan 735 kappaleessa. Näitä ovat esimerkiksi palkkiot, maan, sähkön ja kaasun tarjoaminen halvempaan hintaan, valtion omistamien pankkien myöntämät lainat ei-kaupalliselta pohjalta ja etuuskohteluun perustuva veropolitiikka. Komissio vahvisti myös, että Geely- ja SAIC-ryhmiin etuyhteydessä olevat akkujen tuottajat, jotka toimittivat kyselyvastauksen, saivat etua etuuskohteluun perustuvasta politiikasta, kuten etuuskohteluun perustuvasta rahoituksesta, verovapautus- ja alennusohjelmista ja avustuksista (ks. johdanto-osan 740 kappale).

(832) Antamalla taloudellista tukea akkujen tuottajille Kiinan viranomaiset ohjasivat yrityksiä lisäämään ja tukemaan akkujen kotimaista tarjontaa akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi. Tällainen tuki kannustaa akkujen toimittajia mukauttamaan käyttäytymisensä täysin Kiinan viranomaisten poliittisiin tavoitteisiin, jotka koskevat akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämistä.

(833) Lisäksi komissio vahvisti jo edellä olevassa jaksossa, miten Kiinan viranomaiset varmistavat akkujen toimittajien tietynlaisen käyttäytymisen kiinalaisten toimialajärjestöjen (eli CBIA:n ja CIAPS:n) kautta, jotka eivät ole riippumattomia toimialajärjestöjä, kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten niihin kohdistaman määräysvallan taso (ks. johdanto-osan 777–784 kappale) ja niiden suorittamat tehtävät (ks. johdanto-osan 791–798 kappale). CBIA:n ja/tai CIAPS:n jäseninä olleiden akkujen toimittajien markkinaosuus Kiinan asennetusta kokonaiskapasiteetista oli 86 prosenttia vuonna 2020 ja 93 prosenttia vuonna 2023, kuten johdanto-osan 763 ja 772 kappaleessa jo todetaan. Komissio totesi myös, että edellä mainitut kiinalaiset toimialajärjestöt eivät olleet riippumattomia järjestöjä, jotka toimivat vapaan talouden periaatteiden mukaisesti, vaan yksikköjä, joita Kiinan viranomaiset ohjaavat ja hallinnoivat valtioneuvoston kautta (ks. johdanto-osan 777–784 kappale). Molempien järjestöjen todettiin erityisesti suorittavan viranomaistehtäviä, ja niiden tehtävänä on avustaa valtion politiikan täytäntöönpanossa ja säännellä jäsentensä käyttäytymistä. Järjestöille ja niiden jäsenille annetaan valtuudet ”vahvistaa tuotannonalan kurinalaisuutta” ja ”säännellä järjestön, tuotannonalan ja jäsenten käyttäytymistä” sekä CBIA:n tapauksessa myös ”koordinoida yritysten tuotantoon, myyntiin ja vientiin liittyviä kysymyksiä”. Näin ollen nämä kaksi järjestöä suorittavat viranomaistehtäviä, koska niiden tehtävänä on panna täytäntöön Kiinan viranomaisten politiikka, jonka mukaan akkuja tarjotaan halvemmin hinnoin akkusähköajoneuvojen kotimaisen tuotannonalan eduksi, ja valvoa, että kaikki asianomaiset toimittajat noudattavat tätä politiikkaa täysimääräisesti. Tämän perusteella komissio katsoi, että CBIA ja CIAPS ovat WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettuja ”julkisia elimiä”.

(834) Lisäksi CBIA:n 7. jäsenkongressissa todettiin, että ”järjestön olisi otettava täysimittaisesti huomioon roolinsa toimialan itsesääntelyelimenä, kannettava tärkeä vastuu, joka liittyy markkinakäyttäytymisen ylläpitämiseen, alan ohjaamiseen asianmukaiseen kilpailuun, sääntöihin liittyviin rajoituksiin, kurinalaisuuden valvontaan ja kehityksen optimointiin, [...] **rajoitettava käyttäytymistä, joka häiritsee markkinajärjestystä, vahingoittaa alan etuja ja imagoa ja rankaistava siitä**, ja pyrittävä luomaan oikeudenmukainen ja asianmukainen kehitysympäristö akkuteollisuudelle” [lihavointi lisätty] ([377]). Tämä osoittaa, että jäsenten on noudatettava järjestön ohjeita, joilla pyritään sääntelemään jäsenten taloudellista käyttäytymistä Kiinan viranomaisten politiikan noudattamiseksi, jotta ne välttäisivät CBIA:n niihin kohdistamat seuraamukset. Lisäksi se osoittaa, että Kiinan viranomaiset valtuuttavat järjestöjen kautta akkujen tuottajat noudattamaan tiettyä käyttäytymistä. Lisänäyttöä siitä, että Kiinan viranomaiset osallistuvat aktiivisesti markkinoiden toimintaan ja puuttuvat asiaan, kun hintoihin ja tarjontaan liittyviä ongelmia ilmenee, on saatu MIIT:n vuonna 2022 antamista lehdistötiedotteista (johdanto-osan 750 kappale), joissa MIIT sitoutui ”palauttamaan [raaka-aineiden hinnat] takaisin kohtuulliselle tasolle mahdollisimman pian” ([378]).

([377]) Ks. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html
([378]) Ks. alaviite 308.

(835) Lisäksi komissio totesi, että CATL:n yhtiöjärjestyksessä ja liiketoimia koskevan hallintajärjestelmän määräyksissä (ks. johdanto-osan 801 kappale) todetaan, että on tapauksia, joissa valtio määrittää etuyhteydessä olevien yhteisöjen kanssa toteutettavien liiketoimien hinnat. Koska CATL on ylivoimaisesti suurin toimittaja kotimarkkinoilla ja sillä on yhteisyrityksiä valtion omistamien akkusähköajoneuvojen tuottajien sekä kahden otokseen valitun integroitumattoman tuottajan kanssa ja koska CATL ei toiminut yhteistyössä, komissio päätteli, että Kiinan viranomaisilla on keskeinen rooli akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle toimitettaviin akkuihin liittyvässä hintamekanismissa ja että CATL:n toiminta ei ole vapaiden markkinoiden toimijan toimintaa kotimarkkinoilla.

(836) Tästä on osoituksena myös CATL:n irrationaalinen toiminta koti- ja vientimarkkinoilla (johdanto-osan 813 kappale), minkä vuoksi CATL uhraa voittoja myydäkseen akkuja Kiinan kotimarkkinoilla. Sen irrationaalinen toiminta osoittaa, että Kiinan viranomaisten politiikka ohjasi sitä toimittamaan akkuja halvemmilla hinnoilla kotimaiselle akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle sen sijaan, että se noudattaisi markkinavetoista toimintaa, jonka mukaan sen kannattaisi myydä akkuja pääasiassa vientimarkkinoilla, joilla se olisi voinut optimoida voittonsa merkittävästi tutkimusajanjaksolla. Kuten johdanto-osan 738–742 kappaleessa selitetään, Kiinan viranomaiset antoivat myös taloudellista tukea akkujen toimittajille sen varmistamiseksi, että kyseiset yritykset voivat jatkaa toimintaansa ja kehittää kapasiteettiaan edelleen, jotta ne voivat jatkaa Kiinan viranomaisten ohjaamaa irrationaalista toimintaansa tarjoamalla akkuja alhaisin hinnoin ja riittäviä määriä akkusähköajoneuvojen tuottajille sen sijaan, että ne suuntaisivat myyntinsä vientiin, jolloin ne olisivat saaneet merkittävää voittoa.

(837) Komissio katsoi, että käytettävissä olevan näytön perusteella Kiinan viranomaisten toiminta oli aktiivisempaa kuin pelkkä kannustaminen, kuten WTO:n valituselin edellyttää. ([379]) Kiinan viranomaisten toteuttamat toimenpiteet rajoittavat akkujen tuottajien toimintavapautta rajaamalla käytännössä niiden tuotteiden myyntihintaa koskevat liiketoimintapäätökset siihen, mistä on etua akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, kuten 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa käsitellyt suunnitelmat osoittavat. Kiinan viranomaisten rooli on ollut paljon laajempi kuin tavanomainen puuttuminen markkinoiden toimintaan akkualan sääntelijänä. Asiaankuuluvilla toimenpiteillä on säännelty markkinoiden yleisiä näkökohtia, minkä lisäksi niillä on edellytetty akkualan yrityksiltä tietynlaista käyttäytymistä. Kaikki nämä toimenpiteet toteutettiin, jotta akkuyritykset pystyisivät tarjoamaan akkuja halvemmilla hinnoilla akkusähköajoneuvojen tuotannonalan hyödyksi. Tämä aikomus on käynyt ilmi lukuisista poliittisista julkilausumista ja toimista, joita käsitellään 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa.

(838) Velvoittamalla akkuyritykset noudattamaan näitä toimenpiteitä, joiden täytäntöönpanoa valvoivat toimialajärjestöt, joilla on velvollisuus noudattaa ja panna täytäntöön näitä suunnitelmia, Kiinan viranomaiset epäsivät niiltä mahdollisuuden valita vapaasti myyntistrategiansa markkinanäkökohtien mukaisesti. Toisin sanoen nämä toimenpiteet muodostavat selvästi todistettavissa olevan yhteyden valtion toimien ja yksityisten akkuyritysten toiminnan välillä. Kiinan viranomaiset käyttivät akkuyrityksiä välittäjinä akkusähköajoneuvojen tuottajien tukemiseksi.

(839) Lopuksi komissio arvioi, eroaako tuottajien tuotantopanosten tosiasiallinen tarjonta todellisessa mielessä siitä, mitä viranomaiset olisivat tehneet itse. Komissio katsoi, että näin on tapahtunut. Sen sijaan, että Kiinan viranomaiset toimittaisivat akkuja suoraan akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle Kiinan viranomaisten julkisen politiikan tavoitteiden saavuttamiseksi eli tämän tuotannonalan kehityksen vauhdittamiseksi, ne kannustavat eri toimenpiteiden avulla yksityisiä tahoja tekemään niin sen puolesta. Lisäksi siinä määrin kuin tällaiseen tavaroiden tarjoamiseen viranomaisten toimesta kuuluu liittyy menoja (kuten tuotantopanoksiin liittyvä tuki tai tulon menetys tarjoamalla tavaroita riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan), tällainen toimi olisi ymmärrettävä tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvaksi tehtäväksi ([380]).

([379]) Valituselimen raportti, DS 296, 115 kohta.

([380]) Ks. paneelin raportti, United States – Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea, WT/DS296, 21.2.2005, alaviite 57 (”Katsomme, että viittauksen ”tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluviin” tehtäviin olisi ymmärrettävä viittaavaan myös vero- ja tulomenoihin liittyviin tehtäviin. (...) Siltä osin kuin lainoihin ja rakenneuudistustoimenpiteisiin liittyy vero- tai tulomenoja, ne voivat kuulua kyseisen määräyksen soveltamisalaan.”)

(840) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että Kiinan viranomaisten hyväksymä toimenpidekokonaisuus johtaa taloudellisen tuen myöntämiseen siten, että valtio tarjoaa akkuja riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan akkusähköajoneuvojen kiinalaisille tuottajille perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdan mukaisesti. Kiinan viranomaiset kannustavat akkujen toimittajia tarjoamaan akkuja riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan ([381]) akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle siten, että niiden toiminnan on katsottava johtuvan Kiinan viranomaisista, eikä se ole pelkästään Kiinan viranomaisten toimien tahaton tulos. Kiinan viranomaiset varmistavat, että akkujen hintoja valvotaan toimialajärjestöjen kautta ja että akkujen tuottajille myönnetään tukea Kiinan viranomaisten poliittisten tavoitteiden noudattamiseksi.

3.7.2.1.2. Etu, erityisyys ja tukimäärän laskeminen

(a) *Etu*

(841) Kuten 3.3.1.2 jaksossa selitetään, yksikään etuyhteydetön LFP:n tai akkujen valmistaja-toimittaja ei toimittanut komissiolle tietoja vastaamalla Kiinan tuotantopanosten toimittajille tarkoitettuun kyselylomakkeeseen. Koska kahden otokseen valitun integroitumattoman tuottajan ja CATL:n välillä oli yhteys, myös CATL:ää pyydettiin täyttämään kyselylomake, mutta se ei tehnyt niin.

(842) Tämän vuoksi komission oli käytettävä perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti käytettävissä olevia tietoja voidakseen määrittää etuuden tason otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille, jotka ostivat akkuja kotimarkkinoilta.

(843) Komissio päätteli, että akkujen toimittajia pidettiin julkisina eliminä tai yksityisinä yrityksinä, jotka Kiinan viranomaiset valtuuttivat ja/tai ohjasivat toimittamaan akkuja riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(844) Komissio arvioi perusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan ja 6 artiklan d alakohdan mukaisesti tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrän sen edun mukaan, joka vastaanottajalle todettiin koituneen tutkimusajanjakson aikana.

(845) Määrittääkseen edun esiintymisen ja määrän komissio arvioi ensin, voitaisiinko Kiinan hintoja käyttää asianmukaisena vertailuarvona.

(846) Kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten yhteistyöstä kieltäytyminen ja siitä johtuva Kiinan kotimaisia akkumarkkinoita koskevien tietojen puute, komissio katsoi, että vertailuarvoa ei ollut asianmukaista perustaa Kiinan kotimarkkinoiden hintoihin, koska todettiin, että CBIA:n tai CPIA:n jäseniä olevien akkujen toimittajien markkinaosuus oli suuri ja Kiinan markkinat olivat vääristyneet kotimaisten akkutoimittajien toteuttaman kansallisen ja alakohtaisen politiikan (ks. 3.7.2.1 jakso) ja erityisesti hinnoitteluun liittyvän politiikan vuoksi.

(847) Komissio yksilöi kaksi mahdollista lähdettä asianmukaisen vertailuarvon määrittämiseksi akuille: Bloomberg New Energy Financials, jäljempänä 'BNEF', ja Benchmark Mineral Intelligence, jäljempänä 'BMI' ([382]). BNEF oli hyödyllinen tietolähde, mutta sen käyttö ei kuitenkaan mahdollistanut vertailuhintojen laskemista tutkimusajanjaksolle kuukausittaisten hintojen perusteella. BNEF:ssä ei myöskään yksilöity kemikaalien hintaa maantieteellisen alueen mukaan. Siinä ei myöskään annettu noudettuna-hintoja, joten erilaiset toimitusehdot voisivat vaikuttaa hintavertailuihin. BMI-tiedot ([383]) puolestaan mahdollistivat vertailuarvojen laskemisen tutkimusajanjaksolle kemikaalien (LFP ja NMC) ja maantieteellisen alueen osalta noudettuna-tasolla. Siinä voitiin myös painottaa NMC-akkujen eri kemikaaleja (111, 523, 622, 811) sen perusteella, mikä niiden kysyntä sähköajoneuvojen alalla on. Siinä kuitenkin ilmoitettiin hinnat kw/h ainoastaan akkukennojen eikä akkuyksiköiden tasolla. Kun otetaan huomioon tarkkuus ajanjakson, maantieteellisen alueen, kemian ja toimitusehtojen osalta, BMI:tä pidettiin sopivimpana lähteenä kennojen vertailuhinnan määrittämiseksi. Lisäksi valitusta lähteestä käytetyt noudettuna-hinnat olivat varovainen vaihtoehto, koska todelliset akkuhankinnat on voitu toteuttaa eri toimitusehdoin, mukaan lukien erilaiset kuljetuskustannukset.

([381]) Ks. myös etua koskeva 3.7.2.1 jakso.

([382]) Datan toimittaja ja markkinaseurantatietojen julkaisija sähköajoneuvojen litiumioniakkujen toimitusketjun osalta; https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

([383]) Alueita olivat Pohjois-Amerikka, Aasia, Kiina ja Eurooppa.

(848) Laskiessaan vastaavan vertailuarvon NMC-akkukennolle Kiinan ulkopuolella ([384]), komissio käytti keskimääräistä vertailuhintaa, joka oli painotettu NMC:n akkujen kemikaalien kysynnän perusteella sähköajoneuvojen sektorilla BMI:n ilmoittamalla tavalla. Koska Kiinan ulkopuolisille LFP-akkukennoille ei ollut olemassa vertailuarvoa, katsottiin, että on kohtuullista määrittää tämä hinta soveltamalla NMC-akkukennojen vertailuarvon suhdetta Kiinassa ja Kiinan ulkopuolella ([385]).

(849) Voidakseen laskea vastaavan vertailuarvon akkuyksiköille komissio käytti Kiinan ulkopuolisia LFP- ja NMC-akkukennojen vertailuarvoja, jotka on kuvattu edeltävissä johdanto-osan kappaleissa, ja sovelsi BNEF:n ([386]) julkaisemien julkisesti saatavilla olevien tietojen perusteella kenno-yksikkö-suhdetta. Kenno-yksikkö-suhde vahvistettiin yhden yhteistyössä toimineen ryhmän tiedoista, jotka sisältyvät asiakirja-aineistoon.

(850) Geely-ryhmän saama etu laskettiin ottamalla huomioon otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien akuista (kennoista, moduuleista ja yksiköistä) tosiasiallisesti maksaman määrän ja vahvistetun vertailuarvon perusteella normaalisti maksettavaksi tulevan määrän välinen erotus.

(851) Kuten johdanto-osan 815 kappaleessa selitetään, komissio vahvisti, että kaksi etuyhteydessä olevaa akkujen toimittajaa myi akkuja vientiä varten huomattavasti korkeampaan hintaan kuin samoja akkuja Kiinan kotimarkkinoilla.

(852) SAIC-ryhmän akkuhankinnoista ei voitu tehdä tarkkoja päätelmiä 3.3.2 jaksossa kuvatun yhteistyön puutteen vuoksi, mutta komissio vahvisti, että ainakin neljä suurinta akkujen toimittajaa olivat valtion omistuksessa, CBIA:n jäseniä ja/tai niillä oli siihen läheinen yhteys CATL:n kautta. Geely-ryhmän todettiin hankkivan yli 65 prosenttia akuistaan yrityksiltä, jotka kuuluivat jompaankumpaan näistä järjestöistä. Edellä esitetyn perusteella ja muiden tietojen puutteessa tämän katsottiin edustavan tilannetta akkujen kotimarkkinoilla Kiinassa.

(853) Näin ollen katsottiin, että nämä kaksi otokseen valittua integroitumatonta tuottajaa ostivat akut keskeisiltä toimijoilta, joita pidetään ”julkisina eliminä” tai Kiinan viranomaisten valtuuttamina ja määrääminä yksityisinä eliminä, ja että kiinalaiset akkusähköajoneuvojen tuottajat saivat etua akuista, jotka myytiin riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

(854) Lisäksi Kiinan viranomaisten osittaisen yhteistyöstä kieltäytymisen vuoksi komissiolla ei ollut olennaisia tietoja akkujen toimittajien markkinatilanteesta Kiinassa eikä mahdollisesti tarvittavista oikaisuista.

(855) Tämän perusteella komissio päätteli, että Kiinan markkinoilla vallitsevat olosuhteet eivät oikeuta oikaisuja, koska alkuperämaassa ei ole markkinaolosuhteita ja perusasetuksen 6 artiklan d alakohdan ii alakohdan säännösten mukaisesti, ja laski sen vuoksi vertailuarvon käyttäen edellä kuvattua menetelmää.

(b) *Erityisyys*

(856) Kiinan viranomaisten soveltamat toimenpiteet oli suunnattu hyödyttämään yksinomaan NEV-ajoneuvojen tuotannonalaa, johon akkusähköajoneuvot kuuluvat, koska toimenpiteiden kohteena olevia akkuja käytetään ainoastaan NEV-ajoneuvojen tuotannonalalla.

Lisäksi 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa käsitellyissä säädöksissä ja eri asiakirjoissa yksilöidään selvästi akkusähköajoneuvojen tuotannonala kyseisten toimenpiteiden edunsaajaksi.

(857) Sen vuoksi komissio päätteli, että tuet, jotka annetaan tarjoamalla akkuja riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, eivät ole yleisesti saatavilla vaan ne ovat erityisiä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti. Asianomaiset osapuolet eivät myöskään toimittaneet näyttöä siitä, että tämän muotoiset tuet riippuisivat objektiivisista arviointiperusteista tai edellytyksistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti.

([384]) Kiinan ulkopuolinen vertailuarvo perustui Pohjois-Amerikassa, Euroopassa ja Aasiassa sovellettuihin hintoihin, joissa Kiinaa ei otettu huomioon.

([385]) Kiinan vertailuarvo perustui Kiinassa sovellettaviin hintoihin. Kiinan ulkopuolinen vertailuarvo perustui Pohjois-Amerikassa, Euroopassa ja Aasiassa sovellettuihin hintoihin, joissa Kiinaa ei otettu huomioon.

([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) *Tuen määrän laskeminen*

(858) Komissio analysoi hintoja kilowattituntia kohti ja otti huomioon kemikaalit (NMC v. LFP), akkutyypin (moduuli v. yksikkö) ja etuyhteyden. Tämän perusteella se päätteli, että ostohinnat etuyhteydessä olevilta yrityksiltä olivat keskimäärin ([387]) korkeammat kuin ostohinnat etuyhteydettömiltä toimittajilta. Ero oli yli 8 prosenttia ja joissakin tapauksissa jopa 20 prosenttia tietyissä kemikaalien ja akkutyypin yhdistelmissä.

(859) Näiden erojen vuoksi komissio analysoi asiakirja-aineistossa olevat siirtohintoihin liittyvät tiedot määrittääkseen, voitiinko tällaisten liiketoimien katsoa tapahtuneen markkinaehtoisesti. Asiakirja-aineistossa olevat tiedot eli hintasopimukset eivät kuitenkaan sisältäneet tältä osin mitään tietoja. Koska Geely-ryhmä ei väittänyt, että tällaiset liiketoimet olisivat markkinaehtoisia, komissio ei voinut käyttää näitä hintoja vaan korvasi ne etuyhteydettömille toimittajille samankaltaisista tuotteista kilowattituntia kohti maksetulla hinnalla. Tietyt Geely-konserniin kuuluvat yritykset eivät ostaneet etuyhteydettömiltä tavarantoimittajilta, jolloin käytettiin samanlaisten tuotteiden painotettua keskimääräistä hintaa kilowattituntia kohti Geely-ryhmän tasolla. Vertailu tehtiin kilowattituntien perusteella ottaen huomioon akun kemia (LFP vai NMC) sekä akkutyyppi (kenno, moduuli vai yksikkö). Koska moduuleille ei ollut olemassa sovellettavaa vertailuarvoa, varovaisena vaihtoehtona käytettiin kennojen hintojen vertailuarvoa. Vertailuarvot perustuivat BMI:n ([388]) esittämiin akkukennojen hintoihin ottaen huomioon keskimääräiset LFP- tai NMC-kennojen hinnat Kiinan ulkopuolella tutkimusajanjaksolla (ks. edellä olevat johdanto-osan kappaleet).

(860) Kun otetaan huomioon SAIC-ryhmän osittainen kieltäytyminen yhteistyöstä siltä osin kuin on kyse akkujen toimittamisesta ja sitä koskevista tiedoista (ks. 3.3.1.4 jakso), komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin. Tätä varten se käytti akkuja merkittävän määrän ostaneen toisen otokseen valitun ryhmän tietoja. Tarkastelluista liiketoimista jätettiin pois tietyt akut, jotka on tarkoitettu akkusähköajoneuvojen malleihin, jollaisia SAIC ei myy.

Akkujen tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
Geely-ryhmä	10,32 %
SAIC-ryhmä	13,24 %

3.7.2.2. Valtion tarjoama LFP riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

(861) Kuten edellä todettiin, yksi otokseen valituista vientiä harjoittavista tuottajista (BYD-ryhmä) on vertikaalisesti integroitunut. Näin ollen komissio tutki tämän ryhmän osalta, voisiko tämän ryhmän valmistamissa malleissa käytettävien akkujen tuotannossa tarvittavien keskeisten raaka-aineiden toimittaminen olla tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavaa tukea. Tässä vaiheessa komissio keskittyi tutkimaan akuissa käytettyä keskeistä komponenttia, LFP:tä, jonka osuus akun tuotantokustannuksista on yli 25 prosenttia.

(862) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen toteaminen edellyttää perusasetuksen 3 ja 4 artiklan mukaisesti kolmea tekijää: 1) taloudellinen tuki, 2) etu ja 3) erityisyys. Komissio tarkastelee näitä seikkoja jäljempänä.

3.7.2.2.1. *Taloudellinen tuki*

(a) Julkisina eliminä toimivat LFP:n toimittajat

(863) Komissio analysoi ensin, voitiinko LFP:n toimittajien katsoa olevan julkisia elimiä sikäli, että tämän keskeisen raaka-aineen tarjoamisen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan voitaisiin katsoa johtuvan Kiinan viranomaisista perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla. Kuten 3.5.1 jaksossa (ks. johdanto-osan 409–418 kappale) selitetään yksityiskohtaisesti, julkisen elimen olemassaoloa koskevaa

([387]) Etuyhteydessä olevien ja etuyhteydettömien toimittajien hintavertailu tehtiin ottamalla huomioon ostomäärät, jotta voitiin laskea painotettu keskimääräinen hintaero.

([388]) Datan toimittaja ja markkinaseurantatietojen julkaisija sähköajoneuvojen litiumioniakkujen toimitusketjun osalta; https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/

oikeudellista vaatimusta on tulkittava WTO:n oikeuskäytännön mukaisesti. Asiaa koskevan oikeuskäytännön (ks. johdanto-osan 409–418 kappale) perusteella olisi tutkittava, ovatko tuotantopanoksia toimittavat kiinalaiset tuotantopanosten tuottajat ”julkisia elimiä” (eli yhteisöjä, joilla on, jotka käyttävät tai joille on annettu valtuudet suorittaa viranomaistehtäviä), ottaen asianmukaisesti huomioon i) sen maan oikeudellinen ja taloudellinen ympäristö, jossa tutkittavat yksiköt toimivat, ii) kyseisten yksiköiden ja valtion välinen suhde sekä iii) näiden yksiköiden keskeiset ominaisuudet ja tehtävät.

i) *Kiinassa vallitseva oikeudellinen ja taloudellinen ympäristö*

(864) Komissio tarkasteli jo johdanto-osan 704–758 kappaleessa Kiinassa vallitsevaa oikeudellista ja taloudellista ympäristöä ja osoitti, miten Kiinan viranomaiset ovat luoneet niin tuotantopanoksia (mukaan lukien raaka-aineet, kuten LFP) kuin keskivaiheen tuotantopanoksia (kuten akut) koskevan kehyksen, jolla varmistetaan, että tuotantopanosten toimittajat noudattavat Kiinan viranomaisten poliittisia tavoitteita akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi. Toimenpiteitä, joita Kiinan viranomaiset ovat ottaneet käyttöön saavuttaakseen poliittisen tavoitteensa eli tukeakseen akkusähköajoneuvojen toimitusketjun tärkeimpiä tuotannonaloja, jotka kattavat sekä akkujen tuotannossa käytetyt tuotantoketjun alkupään keskeiset materiaalit että akut, käsitellään 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa.

(865) Erityisesti mineraalivaroja koskeva laki ja mineraalivaroja koskevan lain täytäntöönpanosäännöt (ks. johdanto-osan 723 kappale) osoittavat, miten valtio katsoo mineraalivarojen kuuluvan valtiolle ja että valtiolla täysi määräysvalta varojen jakamisen suhteen ja se voi päättää, kuka saa kaivosoikeudet ja mitkä ovat louhimisen rajat. Raaka-aineita koskevalla 14. viisivuotissuunnitelmalla (ks. johdanto-osan 714 kappale) tuetaan sellaisen mineraalivarojen varantojärjestelmän perustamista, jossa valtio ja yritykset toimivat yhdessä. Kiinan viranomaiset ovat luoneet järjestelmän, jonka avulla ne voivat täysin valvoa mineraalivaroja.

(866) Akkujen tuotannossa käytettävien raaka-aineiden toimittajille on tarjolla useita kannustimia, kuten verokannustimia (ks. johdanto-osan 721 kappale), ohjausrahastoja, palkintoja ja pääomasitoumuksia (ks. johdanto-osan 720 kappale).

(867) Lisäksi komissio totesi, että litiumrautafosfaattiin ei sovelleta 13 prosentin alv-palautusta viennin yhteydessä, minkä vuoksi se on kotimaista kulutusta varten halvempaa kuin vientiä varten ja sitä on runsaasti tarjolla (ks. johdanto-osan 753 kappale). Näyttöä Kiinan viranomaisten puuttumisesta uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen raaka-aineiden hinnoitteluun saatiin MIIT:n vuonna 2022 antamista lehdistötiedotteista (ks. johdanto-osan 750 kappale), joiden mukaan valtio sitoutui palauttamaan NEV-ajoneuvoissa käytettävien raaka-aineiden (myös litiumin) hinnat takaisin kohtuulliselle tasolle.

(868) Kaikki edellä esitetty osoittaa, että Kiinan viranomaiset ovat ottaneet käyttöön keskus- ja paikallistasolla useita politiikkoja ja toimenpiteitä, jotka kohdistuvat tuotantopanosten toimittajiin, viime kädessä tukeakseen akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa. Kaikki nämä tuotantopanokset muodostavat merkittävän osan akkusähköajoneuvojen tuotantokustannuksista. Kiinan viranomaisten politiikalla varmistetaan tuotantopanosten vakaa ja runsas tarjonta sekä halvemmat hinnat, minkä tuloksena akkusähköajoneuvojen tuottajat saavat etua tuista kustannusten merkittävän alenemisen muodossa, jolloin ne pystyvät myymään akkusähköajoneuvoja halvemmilla hinnoilla, myös EU:n markkinoilla.

(a) *LFP:n toimittajien ja Kiinan viranomaisten välinen suhde*

(869) Analysoituaan oikeudellista ja taloudellista kehystä, jossa tuotantopanosten toimittajat toimivat ja johon vaikuttavat voimakkaasti Kiinan viranomaisten poliittiset tavoitteet akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi tuotantopanosten toimittajien kautta, komissio analysoi myös Kiinan LFP:n kotimarkkinoiden ominaispiirteitä, näyttöä valtion läsnäolosta/omistuksesta tuotantopanosten toimittajissa sekä muita todisteita siitä, että Kiinan viranomaiset harjoittavat merkityksellistä määräysvaltaa kyseisissä yksiköissä (mukaan lukien niiden organisaatioon liittyvät piirteet, päätöksentekovallan ketjut ja yleinen suhde Kiinan viranomaisiin).

(870) LFP on litiumkarbonaatista johdettu litiumtyyppi. Litiumkarbonaattia voidaan hankkia sekä Kiinasta että sen ulkopuolelta – suurin osa Kiinan litiumkarbonaatin tuonnista tulee Chilestä ja Argentiinasta ([389]) – mutta verkossa saatavilla olevien tietojen mukaan noin 75 prosenttia maailmanlaajuisesta litiumin jalostuksesta tapahtuu

([389]) Perustuu Kiinaa koskeviin Global Trade Atlas -tuontitilastoihin (GTA), HS-koodi 28369100, lokakuu 2022–syyskuu 2023.

Kiinassa. ([390]) Tämä tarkoittaa sitä, että maailma on litiumin jalostuksen suhteen riippuvainen Kiinasta, ja Kiinan määräävä asema näillä markkinoilla mahdollistaa sen, että se voi määrittää hinnat kansainvälisellä näyttämöllä. Tämä kävi selvästi ilmi myös tiedoista, jotka koskivat muualta maailmasta peräisin olevan LFP:n tuontia Kiinaan ja jotka osoittivat, että kolmansista maista hankittiin vain mitättömiä määriä LFP:tä ([391]).

(871) Komissio ei löytänyt julkisista lähteistä muita tietoja valtion omistuksesta ja määräysvallasta LFP:n toimitusmarkkinoiden osalta. Koska Kiinan viranomaiset (ks. 3.3.1.2 jakso) ja BYD-ryhmä siihen etuyhteydessä olevan tärkeimmän toimittajansa osalta (ks. 3.3.4 jakso) eivät toimineet yhteistyössä, komissio päätteli, että on todennäköistä, että valtion omistajuuden ja määräysvallan taso LFP:n toimittajien parissa on suurempi kuin taso, johon se päätyi käytettävissään olevien tietojen perusteella.

(872) Verkossa saatavilla olevat tiedot litiumin tuottajien markkinaosuudesta Kiinassa ([392]) osoittivat, että BYD-ryhmän toimittamien tietojen voitiin katsoa edustavan Kiinan kotimarkkinoita. Komissio tarkasteli ainoan otokseen valitun vertikaalisesti integroituneen tuottajan (BYD-ryhmän) toimittamia tietoja ja katsoi sen edustavan koko Kiinan LFP-markkinoita. Komissio yksilöi yhdeksän tavarantoimittajaa, jotka toimittivat LFP:tä BYD-ryhmälle. Jos komissio ei löytänyt tietoja julkisista lähteistä, sen oli tehtävä päätelmiä perusasetuksen 28 artiklan perusteella.

(873) Komissio vahvisti, että kaikki nämä yhdeksän kiinalaista litiumin toimittajaa sijaitsivat Kiinassa. Näin ollen komissio päätteli, että Kiinan LFP-markkinoita hallitsevat kotimaiset toimittajat.

(874) Komissio vahvisti myös, että LFP-toimittajien toimintaa sääntelevät samat järjestöt kuin akkujen tuottajien toimintaa eli CBIA ja CIAPS ([393]), mikä tarkoittaa sitä, että LFP:n toimittajiin sovelletaan 3.7.2.1 jaksossa käsiteltyjä säännöksiä. CBIA ja CIAPS eivät julkaise täydellistä luetteloa jäsenistään verkossa, kuten johdanto-osan 773 kappaleessa todetaan. Komissio pystyi varmistamaan yritysten jäsenyyden CBIA:ssa, CIAPS:ssa ja muissa toimialajärjestöissä tarkastelemalla niiden vuosikertomuksia ja muita verkossa saatavilla olevia tietoja, kuten luetteloa niiden johtokunnan jäsenistä. Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet tietoja eikä saatavilla ollut virallisia julkisia tietoja, jotka kattaisivat täydellisen luettelon CBIA:n ja CIAPS:n jäsenistä, komissio katsoi, että vieläkin useammat tavarantoimittajat voisivat olla näiden järjestöjen jäseniä. Komissio totesi, että BYD-ryhmän yhdeksästä LFP:n toimittajasta ainakin kaksi oli CBIA:n jäseniä ja myös osittain valtion omistuksessa. Myös kahden muun toimittajan todettiin olevan osittain valtion omistuksessa. Yhden valtion osittain omistaman yrityksen vuosikertomuksen mukaan sitä hallinnoitiin myös yrityksenä, jolla on valtion pääomaa. ([394]) Erään toisen yrityksen todettiin olevan CIAPS:n jäsen. Kyseisen valtion omistaman yrityksen ja muiden CBIA:n ja CIAPS:n jäsenten osuus otokseen valitulle vientiä harjoittavalle tuottajalle toimitetun LFP:n kokonaismäärästä oli 90 prosenttia ja kokonaisarvosta jopa 92 prosenttia tutkimusajanjaksolla. Yksi suurimmista tavarantoimittajista ei ollut pelkästään CBIA:n jäsen vaan kuului myös sen johtokuntaan. Näin ollen komissio totesi, että useat LFP:n toimittajat, jotka edustavat suurinta osaa BYD:n hankkiman LFP:n kokonaismäärästä ja ovat myös suurimpia markkinatoimijoita, olivat CBIA:n ja/tai CIAPS:n jäseniä.

(875) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että Kiinan LFP:n kotimarkkinoita hallitsevat pääosin kotimaiset toimittajat, jotka ovat suurelta osin CBIA:n, CIAPS:n ja Hunan Battery Industry -järjestön kaltaisten järjestöjen jäseniä ja/tai valtion omistuksessa.

([390]) Ks. The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts, Bloomberg, 1.12.2022; saatavilla osoitteessa https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/

([391]) Perustuu Kiinaa koskeviin GTA-tuontitilastoihin, HS-koodi 28429040, lokakuu 2022–syyskuu 2023.

([392]) Ks. "China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list", ESCN, 16.10.2023. Saatavilla osoitteessa 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, s. 29

([394]) Ks. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.

(876) Komissio tutki lisäksi Kiinan viranomaisten ja LFP:n toimittajien välistä suhdetta määrittääkseen, harjoittivatko viranomaiset merkityksellistä määräysvaltaa tarkasteltavana olevien yksikköjen ja niiden markkinakäyttäytymisen suhteen.

(877) Komissio löysi myös näyttöä kommunistisen puolueen vaikuttamisesta puolueen vahvistamiseen liittyvien järjestöjen kautta joissakin BYD-ryhmän tärkeimmissä LFP:n toimittajissa. Samalla tavoin kuin CATL:n tapauksessa (ks. johdanto-osan 786 kappale) kolmen BYD-ryhmän LFP:n toimittajan yhtiöjärjestyksessä oli erityisiä määräyksiä Kiinan kommunistisen puolueen organisaatioiden perustamisesta ja puoluetoiminnasta yrityksessä.

(878) Komissio totesi, että 89 prosenttia BYD-ryhmälle toimitetun LFP:n kokonaismäärästä ja jopa 91 prosenttia kokonaisarvosta tutkimusajanjaksolla oli peräisin LFP:n toimittajilta, jotka kuuluvat CBIA:han ja/tai CIAPS:ään. Eräs merkittävä LFP:n toimittaja oli myös osittain valtion omistuksessa ja sitä hallinnoitiin sen vuosikertomusten mukaan yrityksenä, jolla on valtion pääomaa.

(879) Kun otetaan huomioon a) Kiinan viranomaisten harjoittaman määräysvallan taso 3.7.2.1.1 jakson ii alakohdassa analysoituihin kiinalaisiin toimialajärjestöihin (CBIA ja CIAPS) nähden, b) se, että suurin osa kiinalaisista kotimaisista LFP-tuottajista kuului näihin järjestöihin, oli valtion omistuksessa tai niitä hallinnoitiin yrityksenä, jolla on valtion pääomaa (ks. johdanto-osan 873 kappale) ja c) se, että useiden LFP-toimittajien yhtiöjärjestykseen sisältyi määräyksiä kommunistisen puolueen järjestöjen perustamisesta yritykseen (ks. johdanto-osan 876 kappale), komissio päätteli, että LFP:n markkinoita hallitsevat useat yritykset, joita valtio hallinnoi ja valvoo sitä kautta, että ne ovat jäseniä toimialajärjestöissä, kuten CBIA:ssa ja CIAPS:ssä. Kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten osallistuminen järjestöjen johtoon ja niiden liiketoimintaa koskevien päätösten ohjaamiseen, Kiinan viranomaiset kykenevät käyttämään merkityksellistä määräysvaltaa akkujen toimittajiin sitä kautta, että ne ovat CBIA:n ja CPSIA:n jäseniä.

(b) *Litiumin toimittajien keskeiset ominaisuudet ja tehtävät*

(880) Koska Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet mitään tietoja akkusähköajoneuvoihin tarkoitettujen litiumin ja akkujen kotimaisten toimittajien lukumäärästä eivätkä virallisia aihetodisteita muista tiedoista, komission oli turvauduttava käytettävissä oleviin tietoihin perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti. Tätä varten komissio analysoi ainoan otokseen valitun vertikaalisesti integroituneen tuottajan (BYD-ryhmän) ilmoittamien litiumin toimittajien tilannetta. Jos komissio ei löytänyt tietoja julkisista lähteistä, sen oli tehtävä päätelmiä perusasetuksen 28 artiklan perusteella.

(881) Komissio totesi, että jotkin näistä toimittajista olivat suoraan tai välillisesti osittain valtion omistuksessa. Komissio vahvisti erityisesti, että BYD-konsernin tärkein LFP:n toimittaja Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd oli osittain valtion omistuksessa, koska vähintään 21,9 prosenttia sen osakkeista oli valtion omistuksessa vuonna 2022 ([395]). Tästä ilmeisestä valtion osittaisesta omistuksesta huolimatta yritystä hallinnoitiin valtion omistamana osakeyhtiönä ([396]). Myös kolmen muun BYD-ryhmän tavarantoimittajan todettiin olevan osittain suoraan tai välillisesti valtion omistuksessa. ([397]) Lisäksi komissio vahvisti Kiinan kommunistisen puolueen jäsenten ja järjestöjen läsnäolon ja laajan vaikutusvallan useissa yrityksissä, jotka toimittivat LFP:tä BYD-ryhmälle. Puitteita, joissa Kiinan kommunistisen puolueen järjestöt toimivat yrityksissä, ja niiden tarkoitusta kuvataan johdanto-osan 785 ja 786 kappaleessa. BYD-ryhmän litiumin toimittajien – joiden osuus sen LFP:n hankintojen arvosta tai määrästä oli yli 90 prosenttia – todettiin kuuluvan WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettuihin ”julkisina eliminä” toimiviin toimialajärjestöihin, ja niiden kuuluminen järjestöön antoi jäsenille saman julkisen elimen vallan.

(882) Komissio arvioi, onko LFP:n toimittajille annettu viranomaisten toimivaltaa ja käyttävätkö ne tätä toimivaltaa viranomaistehtävien suorittamiseksi. Näyttö osoitti, että LFP:n toimittajat noudattavat ja panevat täytäntöön 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa esitettyjä Kiinan viranomaisten poliittisia tavoitteita ja suorittavat siten viranomaistehtäviä.

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

([396]) Ks. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, s. 82.

([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, s. 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, s. 88.

(883) Koska Kiinan viranomaiset eivät toimineet yhteistyössä (ks. 3.2.3 jakso), komission oli tukeuduttava verkossa saatavilla oleviin tietoihin. Komissio löysi näyttöä siitä, että LFP:n toimittajat suorittivat kansallisia tehtäviä esimerkiksi Anjun alueella (Suining City, Sichuan) ja Yunnanissa. Nämä kaksi hanketta koskevat Hunan Yuneng New Energy Materialsin – joka on Kiinan suurin LFP-tuottaja ([398]) ja jonka tärkeimmät asiakkaat ovat BYD ja CATL ([399]) – tytäryrityksiä. Lisäksi sekä BYD että CATL kuuluivat tutkimusajanjaksolla Hunan Yuneng New Energy Materialsin osakkeenomistajiin yhdessä valtion omistaman yritysryhmän kanssa ([400]).

(884) Suiningin alue on erityisen tärkeä sen litiumvarantojen vuoksi. Kuten johdanto-osan 724 kappaleessa jo todetaan, komissio löysi näyttöä kansallisista suunnitelmista, jotka sisältävät säännöksiä vuotuisesta tuotannosta, voittotavoitteista ja kehitystavoitteista (esimerkiksi vuoteen 2025 mennessä yli 800 000 tonnia positiivisia elektrodimateriaaleja ja yli 500 000 tonnia positiivisten elektrodien lähtöaineita). Näissä puitteissa Kiinan johtava LFP-tuottaja Hunan Yuneng New Energy Materials ja Suiningin kaupunki allekirjoittivat vuonna 2021 sopimuksen sellaisen hankkeen rakentamisesta, joka tuottaa vuosittain 110 000 tonnia litiumakkujen positiivisia elektrodimateriaaleja ([401]). Tämä on yksi useista sopimuksista, jotka on allekirjoitettu akkualan yritysten kanssa Kiinan litiumteollisuuden pääkaupungin perustamiseksi, mikä on yksi Suiningin suunnitelman keskeisistä tavoitteista.

(885) Vuonna 2021 Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials allekirjoitti Anningin kuntaviranomaisten kanssa sopimuksen tuotantolinjan perustamisesta Anningin teollisuuspuistoon ([402]). Yunnan Yuneng on yksi johdanto-osan 883 kappaleessa mainitun Hunan Yuneng New Energy Materialsin tytäryhtiöistä. Tämä sopimus on osa Dianzhongin New Area -alueen rakentamiseen liittyviä laajempia sopimuspuitteita, kuten Yunnanin maakunnan hallintoviranomaisten verkkosivustolla todetaan: ”**Uusia energialähteitä hyödyntävän akkuteollisuuden kehittämistä Yunnanin maakunnassa koskevassa kolmivuotisessa toimintasuunnitelmassa (2022–2024)**, jäljempänä ’Yunnanin toimintasuunnitelma’, [lihavointi lisätty] todetaan selvästi, että Dianzhong New Area -alueelle ja muihin paikkoihin rakennetaan uusia energialähteitä hyödyntävien akkujen valmistusteollisuuden tukikohtia. Alueen puoluetyökomitea ja hallintokomitea asettivat välittömästi tavoitteeksi ”100 miljardin euron akkuteollisuusklusterin perustamisen Anningiin kattavan teollisuusketjun aikaan saamiseksi. Keskitytään keskeisten materiaalien, kuten positiivisten ja negatiivisten elektrodien, kalvojen, kuparifolion/alumiinifolion, elektrolyyttien, kuorten ja muiden apumateriaalien tuotantoon uusia energialähteitä hyödyntäviä akkuja varten, keskitytään akkukennojen ja akkuyksiköiden tuotantoon ja valmistukseen, edistetään investointeja ja pyritään muodostamaan kattava teollisuusketju yhteen paikkaan ja perustamaan tärkeä kansallinen vihreä ja uusia energialähteitä hyödyntävä akkuteollisuusklusteri Anningin alueelle 14. viisivuotissuunnitelman loppuun mennessä” ([403]). Näin ollen todetun näytön perusteella Anningin teollisuuspuistoon rakennettavien tuotantolinjojen tarkoituksena on myös Yunnanin toimintasuunnitelmaan sisältyvien tavoitteiden saavuttaminen.

(886) Edellä esitetyn perusteella komissio tutki tarkemmin, vaikuttiko se, että LFP:n toimittajille annettiin viranomaisten toimivaltaa ja että niitä pidettiin ”julkisina eliminä”, kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuottajien hintoihin.

(887) Koska yksikään etuyhteydetön tai etuyhteydessä oleva litiumin toimittaja ei toiminut yhteistyössä, kuten 3.3.1.2 jaksossa selitetään, komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin. Tältä osin on syytä muistaa, että komission saatavilla ei ollut raaka-aineiden kotimarkkinoiden rakennetta ja hinnoittelumekanismia koskevia ratkaisevan tärkeitä tietoja. Sen vuoksi komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin, ja se katsoi, että vertikaalisesti integroituneen otokseen valitun tuottajan toimittamat tiedot havainnollistavat tilannetta LFP:n Kiinan kotimarkkinoilla.

([398]) Ks. China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms, S&P Global, 9.5.2023; saatavilla osoitteessa https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms

([399]) Ks. Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%, Energy Trend, 24.4.2023, saatavilla osoitteessa https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html

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

([401]) Ks. https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html

([402]) Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster, Yunnan Province Government, 8.7.2022; saatavilla osoitteessa https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

([403]) *Sama kuin edellä.*

(888) Komissio päätteli johdanto-osan 795 kappaleessa, että sekä CBIA:lle että CIAPS:lle annettiin viranomaisten toimivaltaa säännellä ja ohjata jäsentensä taloudellista toimintaa akkusähköajoneuvojen tuotannonalan eduksi ja että samat toimialajärjestöt sääntelevät myös LFP:n toimittajien toimintaa (ks. johdanto-osan 873 kappale).

(889) LFP on litiumkarbonaatista johdettu litiumtyyppi, ja Kiinan hallitseva asema sen jalostusmarkkinoilla tarkoittaa sitä, että Kiina kykenee määrittämään sen hinnat kansainvälisillä markkinoilla. Kuten johdanto-osan 869 kappaleessa jo kuvataan, komissio totesi, että Kiinaan tuotiin LFP:tä vain vähäisiä määriä ([404]), mikä osoittaa, että Kiinan kotimaiset tavarantoimittajat ovat hintojen määrittäjiä ennemminkin kuin hintaseuraajia ja niillä on harkintavaltaa hinnoittelukäyttäytymisessään, kun otetaan huomioon Kiinan hallitseva asema LFP.n jalostajana.

(890) Tämän vahvisti myös se, että BYD-ryhmän LFP-toimittajista 100 prosenttia sijaitsi Kiinassa.

(891) Itse hintojen osalta komissio vahvisti, että ainoan integroituneen akkusähköajoneuvojen tuottajan keskimääräinen kuukausittainen LFP:n ostohinta laski [40–60] prosenttia tutkimusajanjakson aikana, kun taas saman Kiinasta peräisin olevan tuotteen keskimääräinen kuukausittainen vientihinta pysyi vakaana samalla ajanjaksolla ([405]). Tällainen hintojen lasku oli havaittavissa kaikkien BYD-konsernin suurimpien LFP-toimittajien osalta. Komissio katsoo, että tämä vahvistaa sen, että Kiinan viranomaiset varmistavat käytössä olevan mekanismin, erityisesti toimialajärjestöjen ja LFP:n tuottajille suunnattujen tukitoimenpiteiden, avulla, että LFP:tä tarjotaan akkusähköajoneuvojen tuottajille halvoilla hinnoilla ja että LFP:n toimittajat noudattavat tiukasti käytössä olevaa hintamekanismia. LFP:n tuottajien on suoritettava viranomaistehtäviä toimittaessaan LFP:tä kotimaisille tuottajille sen sijaan, että ne toimisivat rationaalisesti talouden toimijoina.

(892) BYD:n tärkeimmän tavarantoimittajan osalta komissio totesi, että sen BYD-ryhmän kanssa tekemään sopimukseen sisältyi hintaan liittyvä määräys, jolla varmistettiin, että se saisi etua edullisimmasta toimituksesta ([406]) eli että se ei maksaisi korkeampaa hintaa kuin mikään muu Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd:n asiakas. Tämä vahvistetaan myös saman yrityksen julkaisemassa listautumisantia koskevassa esitteessä, jonka mukaan ”Sopimuspuoli A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] sitoutuu tarjoamaan sopimuspuoli B:lle [BYD-ryhmä] mahdollisimman suotuisat litiumrautafosfaatin toimitusehdot (mukaan lukien litiumrautafosfaatin toimitus, määrä, toimitushinta), eikä hinta saa olla korkeampi kuin sopimuspuolen A muille asiakkaille myymien samankaltaisten tuotteiden alin hinta”. ([407]) Samassa asiakirjassa todetaan myös, että BYD-ryhmä on Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd:n strateginen sijoittaja.

(893) CATL on sekä Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd:n strateginen sijoittaja että sen merkittävä asiakas ([408]), mutta komissio totesi johdanto-osan 801 kappaleessa, että sen yhtiöjärjestyksen mukaan ”valtio määrää etuyhteydessä olevan osapuolen liiketoimen hinnoittelun” ([409]). Kun otetaan huomioon näiden kahden yrityksen välinen suhde ja koska päinvastaista näyttöä ei esitetty, komissio katsoi, että valtio asetti CATL:n LFP:stä maksaman hinnan. Tämä kattaa suuren osan Kiinan markkinoilta ostetusta, akkusähköajoneuvojen tuottajille tarkoitetusta LFP:stä, koska CATL on suurin ”riippumaton” akkujen tuottaja Kiinassa ([410]).

(894) Kun otetaan huomioon, että Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd:n on tarjottava BYD-ryhmälle LFP:n kannalta edullisimmat toimitusehdot hintojen suhteen (ks. johdanto-osan 891 kappale), komissio päätteli, että CATL ja BYD-ryhmä, jotka ovat Kiinan markkinoiden kaksi suurinta akkujen tuottajaa, ostivat LFP:tä edullisimmalla hinnalla, jonka valtio on asettanut hyödyntämällä hintamekanismia, jonka Kiinan viranomaiset ovat suunnitelleet niin, että siitä on etua akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle.

([404]) Perustuu Kiinaa koskeviin GTA-tuontitilastoihin, HS-koodi 28429040, lokakuu 2022–syyskuu 2023.
([405]) Perustuu Kiinaa koskeviin GTA-vientitilastoihin, HS-koodi 28429040, lokakuu 2022–syyskuu 2023.
([406]) Tämä tarkoittaa sitä, että tavarantoimittajan ehdot BYD-ryhmälle eivät saa olla epäedullisempia kuin ehdot, joita se tarjoaa muille asiakkaille. Esimerkiksi tavarantoimittajan hinta BYD-ryhmälle ei saa olla korkeampi kuin muilta asiakkailta samasta tuotteesta veloitettava hinta.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s 1.1.47
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf
([410]) Rhodium-raportti, s. 41.

(895) Edellä esitetyn perusteella komissio vahvisti, että LFP:n toimittajat eivät voi vapaasti asettaa hintoja tavanomaisten markkinanäkökohtien mukaisesti ja maksimoida voittojaan. Tätä havainnollistaa paitsi Kiinan viranomaisten puuttuminen markkinoiden toimintaan (ks. johdanto-osan 750 kappale) myös hinnanmuodostusmekanismi, josta saavat etua akkujen ja akkusähköajoneuvojen tuotannonalan tärkeimmät talouden toimijat (ks. johdanto-osan 891–893 kappale). Edellä esitetty vahvistaa, että LFP:n toimittajat toimittavat akkusähköajoneuvojen tuottajille tätä tuotantopanosta riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, mistä koitui etua akkusähköajoneuvojen tuottajille.

(c) *Päätelmät*

(896) Edellä analysoitujen tietojen perusteella komissio päätteli, että LFP:n toimittajille on annettu viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä. Kiinan viranomaisten suunnitelmien ja järjestöjä koskevien tiukkojen valvontamekanismien vuoksi näiden järjestöjen ja niiden jäsenten sekä muiden tavarantoimittajien toimet ovat itse asiassa Kiinan viranomaisten toimia.

(897) Komissio katsoi samoin, että myös litiumfosfaattia toimittavilla yrityksillä on viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä, koska myös niiden on myös noudatettava 3.7.2 jaksossa kuvattua Kiinan viranomaisten politiikkaa sen sijaan, että ne toimisivat vapaiden markkinoiden periaatteiden mukaisesti voittojensa maksimoimiseksi. Kiinan viranomaisten politiikka vaikuttaa selvästi yritysten päätöksiin ja johtoon, jotta ne voivat toimittaa LFP:tä halvemmilla tai asetetuilla hinnoilla akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi sekä noudattaa tuotantotavoitteita koskevia ohjeita, minkä vuoksi niiden ei voida katsoa ilmaisevan käyttäytymistä vapaassa markkinataloudessa. Kotimarkkinoiden ja vientimarkkinoiden hinnoittelun vertaamisesta saatu näyttö vahvistaa lisäksi, että Kiinassa toimivat LFP:n tuottajat noudattavat Kiinan viranomaisten politiikkaa vapaiden markkinoiden periaatteiden sijaan.

(898) Kiinan kotimarkkinoiden ominaispiirteet sekä akkualan toimialajärjestöjen, niiden jäsenten ja LFP:n toimittajien käyttämät ja valvomat hinnoittelumekanismit vahvistavat osaltaan päätelmää, jonka mukaan niille on annettu viranomaisten toimivaltaa ja ne suorittavat viranomaistehtäviä.

(899) Tämän vuoksi komissio katsoi, että Kiinan viranomaiset loivat ympäristön, jossa LFP:tä tarjotaan vertikaalisesti integroituneille akkusähköajoneuvojen ja akkujen tuottajille, kuten CATL:lle, joka toimii valtion politiikkaa toteuttavana julkisena elimenä, riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan. Tämän perusteella komissio päätteli, että akkualan toimialajärjestöjä, mukaan lukien CBIA ja CIAPS, näiden järjestöjen jäseniä ja kaikkia muita akkujen ja litiumin toimittajia pidetään myös WTO:n tukisopimuksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan 1 alakohdassa tarkoitettuina julkisina eliminä, koska niillä ei ole muuta vaihtoehtoa kuin noudattaa Kiinan viranomaisten yleisiä poliittisia tavoitteita akkusähköajoneuvojen tuottajien eduksi.

(b) LFP:n tuottajat, jotka toimivat Kiinan viranomaisten valtuuttamina tai määrääminä julkisia tehtäviä hoitavina yksityisinä eliminä

(900) Sen päätelmän lisäksi, että LFP:n tuottajat ovat perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja julkisia elimiä, komissio tutki, antoivatko Kiinan viranomaiset taloudellista tukea valtuuttamalla tai määräämällä LFP:n tuottajia (yksityisinä tahoina) myymään akkuja akkusähköajoneuvojen tuottajille riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdan mukaisesti.

(901) Tämä analyysi perustuu johdanto-osan 822–826 kappaleessa kuvattuun sovellettavaan oikeudelliseen vaatimukseen. Komissio analysoi ensin, onko Kiinan viranomaisten Kiinan akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle antama tuki eli LFP:n tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan tosiasiallisesti kyseessä olevien valtion toimenpiteiden tavoite eikä pelkästään yleisen sääntelyvallan käytön ”sivuvaikutus”. Tutkimuksessa tarkasteltiin erityisesti, olivatko havaitut LFP:n alhaisemmat hinnat osa viranomaisten tavoitteita vai vain valtion yleisen sääntelyn tahaton sivutuote. Komissio päätteli, että Kiinan viranomaisten eri toimenpiteiden tavoitteena oli tukea akkusähköajoneuvojen tuotannonalaa ja että LFP:n hintojen aleneminen oli näiden toimenpiteiden tavoite; toimenpiteiden täytäntöönpanosta vastasivat toimialajärjestöt, joilla on velvollisuus noudattaa ja panna täytäntöön näitä suunnitelmia.

(902) Kiinan viranomaiset toteuttivat vuosien mittaan useita toimenpiteitä poliittisen tavoitteensa saavuttamiseksi. Edellä olevassa 3.2 jaksossa esitetään yksityiskohtaisesti tausta ja asiayhteys, joissa tulee esiin, miten tärkeänä Kiinan viranomaiset pitävät akkusähköajoneuvojen tuotannonalan ja siihen liittyvien tuotannonalojen kehittämistä.

(903) Kiinassa tuetaan voimakkaasti LFP:n tuotannonalaa yhdessä akkujen tuotannonalan kanssa. Valtion eri elimet ovat antaneet suuren joukon määräyksiä akkualan ja akkujen tuotantoketjun alkupään materiaalien eri näkökohtien valvonnasta, kuten 3.7.2.1.1 jakson i alakohdassa osoitetaan, ja tällaisia ovat erityisesti mineraalivaroja koskeva laki ja mineraalivaroja koskevan lain täytäntöönpanosäännöt (ks. johdanto-osan 723 kappale) sekä raaka-aineita koskeva 14. viisivuotissuunnitelma (ks. johdanto-osan 714 kappale). Näyttöä Kiinan viranomaisten puuttumisesta uusia energialähteitä hyödyntävien ajoneuvojen raaka-aineiden hinnoitteluun saatiin MIIT:n vuonna 2022 antamista lehdistötiedotteista (ks. johdanto-osan 750 kappale), joiden mukaan valtio sitoutui palauttamaan NEV-ajoneuvoissa käytettävien raaka-aineiden (myös litiumin) hinnat takaisin kohtuulliselle tasolle.

(904) Lisäksi komissio on jo vahvistanut, että kiinalaiset toimialajärjestöt (eli CBIA ja CIAPS) eivät ole riippumattomia toimialajärjestöjä, kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten niihin kohdistaman määräysvallan taso (ks. johdanto-osan 777–784 kappale) ja niiden suorittamat tehtävät, jotka osoittavat, että niille on annettu viranomaisten toimivaltaa (ks. johdanto-osan 791–798 kappale). Esimerkiksi CIAPS:n jäsenille annetaan valtuudet ”vahvistaa tuotannonalan kurinalaisuutta” ja ”säännellä järjestön, tuotannonalan ja jäsenten käyttäytymistä”, ja CBIA:n jäsenillä on valtuudet ”koordinoida yritysten tuotantoon, myyntiin ja vientiin liittyviä kysymyksiä”. Näin ollen nämä kaksi järjestöä suorittavat viranomaistehtäviä, koska niiden tehtävänä on panna täytäntöön Kiinan viranomaisten politiikka, jonka mukaan LFP:tä tarjotaan halvemmin hinnoin akkusähköajoneuvojen kotimaisen tuotannonalan eduksi, ja valvoa, että kaikki asianomaiset toimittajat noudattavat tätä politiikkaa täysimääräisesti.

(905) Tämä vahvistaa sen, että LFP:n toimittajat eivät toimi vapaina markkinatoimijoina Kiinan kotimarkkinoilla eivätkä tee taloudellisesti rationaalisia päätöksiä, mistä on osoituksena LFP:n kotimarkkina- ja vientihintojen kehittyminen siten, että ne noudattavat täysin erilaisia suuntauksia (ks. johdanto-osan 919 kappale). Tällainen irrationaalinen käyttäytyminen osoittaa, että Kiinan viranomaisten politiikka ohjaa toimittamaan LFP:tä halvemmilla hinnoilla kotimaiselle akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Tämän vahvistavat myös johdanto-osan 892 kappaleessa esitetyt havainnot, joiden perusteella komissio päätteli, että valtio vahvistaa suoraan ja välillisesti suurimman osan etuyhteydessä olevilta toimittajilta ostetun LFP:n (eli CATL:n ja BYD:n ostaman) hinnoista markkinoilla.

(906) Lisäksi komissio löysi keskus- ja paikallistason politiikasta näyttöä siitä, että LFP:n toimittajat ovat oikeutettuja useisiin tukitoimenpiteisiin, joita käsitellään 3.7.2.1.1. jakson i alakohdassa. On muistettava, että yksikään tuotantoketjun alkupään toimittaja ei toiminut yhteistyössä tässä tutkimuksessa, minkä vuoksi komissio ei pystynyt selvittämään, olivatko LFP:n toimittajat saaneet etua 3.7.2.1.1. jakson i alakohdassa luetelluista tukitoimenpiteistä. Komissio vahvisti, että BYD:n tärkein LFP-toimittaja Hunan Yuneng New Energy Materials sai monenlaisia suoria avustuksia niiden tuloveroetujen lisäksi, joihin se on oikeutettu huipputeknologiayrityksen asemansa ([411]) ansiosta.

(907) Tämän perusteella ja kun otetaan huomioon Kiinan viranomaisten luoma tukikehys, on kohtuullista päätellä, että myös muut LFP:n toimittajat saavat etua tällaisista kannustimista, joilla Kiinan viranomaiset ohjaavat yrityksiä lisäämään ja tukemaan LFP:n kotimaista tarjontaa akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kehittämiseksi.

(908) Lisäksi CBIA:han ja/tai CIAPS:ään kuuluvien LFP-toimittajien osuus oli yli 90 prosenttia BYD-ryhmälle toimitetun LFP:n kokonaismäärästä ja kokonaisarvosta tutkimusajanjaksolla, kuten jo johdanto-osan 873 kappaleessa todetaan. Komissio totesi myös, että edellä mainitut kiinalaiset toimialajärjestöt eivät olleet riippumattomia järjestöjä, jotka toimivat vapaan talouden periaatteiden mukaisesti, vaan yksikköjä, joita Kiinan viranomaiset ohjaavat ja hallinnoivat valtioneuvoston kautta (ks. 3.7.2.1.1 jakson a alakohdan ii alakohta). Molempien järjestöjen todettiin erityisesti suorittavan viranomaistehtäviä (ks. johdanto-osan 781 ja 783 kappale), ja niiden tehtävänä on avustaa valtion politiikan täytäntöönpanossa ja säännellä jäsentensä käyttäytymistä. Se, että järjestöille ja niiden jäsenille annetaan valtuudet ”vahvistaa tuotannonalan kurinalaisuutta” ja ”säännellä järjestön, tuotannonalan ja jäsenten käyttäytymistä” sekä CBIA:n tapauksessa myös ”koordinoida yritysten tuotantoon, myyntiin ja vientiin liittyviä kysymyksiä”, osoittaa järjestöjen olevan julkisia elimiä, joille Kiinan viranomaiset ovat antaneet valtuudet ohjata jäseniään mukauttamaan taloudellisia päätöksiään akkusähköajoneuvojen tuotannonalan eduksi.

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

(909) Komissio katsoi, että käytettävissä olevan näytön perusteella Kiinan viranomaisten toiminta oli aktiivisempaa kuin pelkkä kannustaminen, kuten WTO:n valituselin edellyttää. ([412]) Kiinan viranomaisten toteuttamat toimenpiteet rajoittavat LFP:n tuottajien toimintavapautta rajaamalla käytännössä niiden tuotteiden myyntihintaa koskevat liiketoimintapäätökset siihen, mistä on etua akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, kuten 3.2 jaksossa käsitellyt suunnitelmat osoittavat. Kiinan viranomaisten rooli on ollut paljon laajempi kuin tavanomainen puuttuminen markkinoiden toimintaan sääntelijänä. Asiaan liittyvillä toimenpiteillä, kuten LFP:n vientirajoituksilla ja LFP:n toimittajille suunnatuilla tukitoimenpiteillä, paitsi säänneltiin markkinoiden yleisiä näkökohtia myös edellytettiin LFP:n toimittajilta erityistä toimintaa. Kaikki nämä toimenpiteet toteutettiin, jotta LFP:n toimittajat pystyisivät tarjoamaan LFP:tä halvemmilla hinnoilla akkusähköajoneuvojen tuotannonalan eduksi. Tämä aikomus on käynyt ilmi lukuisista poliittisista julkilausumista ja toimista, joita käsitellään 3.7.2.1.1 ja 3.7.2.2.1 jaksossa.

(910) Velvoittamalla LFP:n toimittajat noudattamaan näitä toimenpiteitä, joiden täytäntöönpanoa valvoivat toimialajärjestöt, joilla on velvollisuus noudattaa ja panna täytäntöön näitä suunnitelmia, Kiinan viranomaiset epäsivät niiltä mahdollisuuden valita vapaasti myyntistrategiansa markkinanäkökohtien mukaisesti. Toisin sanoen nämä toimenpiteet muodostavat selvästi todistettavissa olevan yhteyden valtion toimen ja yksityisten akkuyritysten toiminnan välillä. Kiinan viranomaiset käyttivät akkuyrityksiä välittäjinä akkusähköajoneuvojen tuottajien tukemiseksi.

(911) Lopuksi komissio arvioi, eroaako LFP:n tosiasiallinen tarjonta todellisessa mielessä siitä, mitä viranomaiset olisivat tehneet itse. Komissio katsoi, että näin on tapahtunut. Sen sijaan, että Kiinan viranomaiset toimittaisivat LFP:tä suoraan akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle Kiinan viranomaisten julkisen politiikan tavoitteiden saavuttamiseksi eli tämän tuotannonalan kehityksen vauhdittamiseksi, ne kannustavat eri toimenpiteiden avulla yksityisiä tahoja tekemään niin sen puolesta. Lisäksi siinä määrin kuin tällaiseen tavaroiden tarjoamiseen viranomaisten toimesta liittyy menoja (kuten tuotantopanoksiin liittyvä tuki tai tulon menetys tarjoamalla tavaroita riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan), tällainen toimi olisi ymmärrettävä tavanomaisesti julkisille viranomaisille kuuluvaksi tehtäväksi.

(912) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että Kiinan viranomaisten hyväksymä toimenpidekokonaisuus johtaa taloudellisen tuen myöntämiseen siten, että valtio tarjoaa LFP:tä riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan akkusähköajoneuvojen kiinalaisille tuottajille perusasetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan iv alakohdan mukaisesti.

3.7.2.2.2. *Etu, erityisyys ja tukimäärän laskeminen*

(a) Etu

(913) Kuten 3.3.1.2 jaksossa selitetään, yksikään etuyhteydetön LFP:n tai akkujen valmistaja-toimittaja ei toimittanut komissiolle tietoja vastaamalla Kiinan tuotantopanosten toimittajille tarkoitettuun kyselylomakkeeseen. Etuyhteydessä oleva BYD:n LFP-toimittaja ei vastannut kyselylomakkeeseen, eikä komissio voinut arvioida, voitiinko hintaa, jolla BYD-ryhmä osti LFP:tä, pitää markkinaehtoisena.

(914) Tämän vuoksi komission oli perusasetuksen 28 artiklan mukaisesti tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin voidakseen määrittää etuuden tason otokseen valituille vientiä harjoittaville tuottajille, jotka ostivat LFP:tä ja akkuja kotimarkkinoilta.

(915) Komissio päätteli johdanto-osan 895–898 kappaleessa, että LFP:n toimittajia pidettiin julkisina eliminä tai yksityisinä yrityksinä, joita Kiinan viranomaiset valtuuttivat ja määräsivät.

(916) Komissio arvioi perusasetuksen 3 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan ja 6 artiklan d alakohdan mukaisesti tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrän sen edun mukaan, joka vastaanottajalle todettiin koituneen tutkimusajanjakson aikana.

(917) Sen vuoksi komissio arvioi ensin, voisivatko hinnat Kiinassa muodostaa asianmukaisen vertailuarvon.

(918) Kiinan viranomaisten osittaisen yhteistyöstä kieltäytymisen vuoksi komissiolla ei ollut olennaisia tietoja akkujen tuotannossa käytettävien raaka-aineiden toimittajien markkinatilanteesta Kiinassa eikä mahdollisesti tarvittavista oikaisuista. Komissio katsoi, että Kiinan markkinoilla vallitsevat olosuhteet olivat vääristyneet kaikkien talouden toimijoiden toteuttaman kansallisen ja alakohtaisen politiikan vuoksi.

([412]) Valituselimen raportti, DS 296, 115 kohta.

(919) On olemassa useita esimerkkejä valtion voimakkaasta puuttumisesta toimintaan ja tuesta koko akkusähköajoneuvojen toimitusketjussa, mikä on estänyt sen, että hinta määräytyisi normaalin markkinadynamiikan perusteella. Näin ollen akkujen tuotannossa käytetyn tärkeimmän tuotantopanoksen eli LFP:n hintoja ei pidetty markkinahintana vaan hintana, johon viranomaiset vaikuttivat poliittisten tavoitteidensa saavuttamiseksi.

(920) Tästä on osoituksena myös se, että kotimarkkinahinnat, joilla BYD osti LFP:tä, olivat Kiinan vientihintaa huomattavasti alhaisemmat. Komissio totesi, että LFP:n kotimaisessa ostohinnassa tutkimusajanjaksolla havaittu jyrkkä laskusuuntaus (yli 30 prosenttia) oli täysin erillään Kiinasta muuhun maailmaan suuntautuvan viennin hintakehityksestä, joka pysyi melko vakaana. Näin ollen komission käytettävissä olevat tiedot osoittivat, että Kiinan viranomaiset perustivat julkisina eliminä toimivien toimialajärjestöjen ja niiden jäsenten kautta akkujen raaka-aineiden ja erityisesti LFP:n hinnoittelumekanismin ja että kyseisen mekanismin vaikutus näkyi Kiinan kotimarkkinoilla tutkimusajanjakson aikana.

(921) Jo tästä syystä komissio katsoo, että LFP:n kotimarkkinahinnat Kiinassa ovat vääristyneitä eikä niitä voida käyttää vertailuarvona edun määrittämisessä.

(922) Sen vuoksi komission oli etsittävä sopiva maan ulkopuolinen vertailuarvo.

(923) Perusasetuksen 6 artiklan d alakohdan toisen alakohdan ii alakohdan mukaisesti komissio analysoi LFP:n suurimmat tuottajat, jotka olivat mahdollisimman lähellä vääristymätöntä Kiinan kotimarkkinahintaa.

(924) Kun otetaan huomioon Kiinan määräävä markkina-asema LFP:n tuotannossa ja se, että muita maan ulkopuolisia hintoja ei löytynyt eikä Kiinan kotimarkkinahintoja ja maan ulkopuolisia hintoja voitu vertailla, komission oli käytettävä Kiinasta muualle maailmaan suuntautuvan viennin FOB-hintoja. Näitä hintoja pidettiin näin ollen asianmukaisena vertailuarvona, kun otetaan huomioon tämäntyyppisen litiumin osalta vallitsevat olosuhteet ja se, että mitään muuta kohtuullista vertailuarvoa ei ollut. Tämän perusteella komissio totesi, että LFP:n kotimarkkinahinnat olivat alhaisemmat kuin muualle maailmaan suuntautuvan viennin hinnat.

(b) Erityisyys

(925) Kiinan viranomaisten soveltamat toimenpiteet, joilla varmistetaan LFP:n tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, mukaan lukien vientirajoitukset ja tuki LFP:n tuottajille Kiinan viranomaisten poliittisten tavoitteiden ja suunnitelmien noudattamiseksi, hyödyttävät vain tiettyjä tuotannonaloja, jotka ostavat LFP:tä. Lisäksi LFP on erikoislaatuista jalostettua litiumia, joka on tarkoitettu akkusähköajoneuvoissa käytettävien akkujen tuotantoon.

(926) Sen vuoksi komissio päätteli, että tuet, jotka annetaan tarjoamalla LFP:tä akkujen tuotantoon riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan, eivät ole yleisesti saatavilla vaan ne ovat erityisiä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti. Nämä tuet rajoittuvat tiettyihin yrityksiin tai toimialoihin, erityisesti niihin, jotka käyttävät LFP:tä tuotantopanoksena. Asianomaiset osapuolet eivät myöskään toimittaneet näyttöä siitä, että tämän muotoiset tuet riippuisivat objektiivisista arviointiperusteista tai edellytyksistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti.

(c) Tuen määrän laskeminen

(927) Komissio vertasi kotimarkkinahintaa, jolla BYD-ryhmä osti LFP:tä tutkimusajanjaksolla, Kiinan keskimääräiseen vientihintaan tutkimusajanjaksolla ([413]).

(928) Koska yhden LFP:n toimittajan todettiin olleen etuyhteydessä BYD-ryhmään jonkin aikaa tutkimusajanjaksolla ja koska siltä ei saatu vastausta kyselylomakkeeseen (ks. 3.3.4. jakso), komissiolla ei ollut asiakirja-aineistossa näyttöä siitä, että niiden välinen suhde ei vaikuttanut tuotantoketjun alkupään toimittajan ja BYD-ryhmän määrittämiin hintoihin. Komissiolla ei näin ollen ollut näyttöä siitä, että hinnat olisivat markkinaehtoisia, minkä vuoksi se korvasi tämän hinnan etuyhteydettömiltä toimittajilta hankitun LFP:n keskimääräisellä ostohinnalla.

([413]) Perustuu Kiinaa koskeviin GTA-vientitilastoihin, HS-koodi 28429040, lokakuu 2022–syyskuu 2023.

(929) BYD-ryhmän saama etu laskettiin vertaamalla kotimarkkinahintoja Kiinan litiumin vientihintaan, kun otetaan huomioon Kiinan määräävä asema tämäntyyppisen litiumin jalostuksessa. Koska komissiolla ei ollut asiakirja-aineistossa näyttöä siitä, ostettiinko LFP etuyhteydessä olevalta tavarantoimittajalta markkinaehtoisesti, kuten johdanto-osan 400 kappaleessa kuvataan, etuyhteydessä olevan LFP-toimittajan keskimääräinen hinta korvattiin etuyhteydettömiltä tavarantoimittajilta hankitun LFP:n keskimääräisellä ostohinnalla. Oikaisuja ei tehty.

Litiumin tarjoaminen akkujen tuotantoa varten riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

Yrityksen nimi	Tukiprosentti
BYD-ryhmä	7,35 %

3.8. Verovapautus- ja verohelpotusohjelmien kautta menetetyt tulot

(1) *Yritystuloveron vähennyksiin liittyvät etuudet uuden ja huipputeknologian alan yrityksille*

(930) Kiinan kansantasavallan yritystuloverolain mukaan uuden ja huipputeknologian alan yritysten, joille valtion on annettava keskeistä tukea, tuloverokanta on 15 prosenttia normaalin 25 prosentin sijaan.

(a) Oikeusperusta

(931) Ohjelman oikeusperusta on yritystuloverolain 28 § ja Kiinan yritystuloverolain täytäntöönpanosääntöjen ([414]) 93 § sekä seuraavat:

— Tiede- ja teknologiaministeriön, valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon yleiskirje huipputeknologian alan yritysten tunnustamista koskevien hallinnollisten toimenpiteiden tarkistamisesta ja antamisesta (nro 32, 2016);

— Tiede- ja teknologiaministeriön, valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon yleiskirje huipputeknologian alan yritysten akkreditointien hallinnointia koskevien suuntaviivojen tarkistamisesta ja antamisesta (nro 195, 2016);

— Valtion verohallinnon ilmoitus etuuskohtelun mukaisen tuloveropolitiikan soveltamisesta huipputeknologiayrityksiin (nro 24, 2017);

— Valtion tukemien keskeisten huipputeknologia-alojen luettelo (2016) ([415]).

(932) Lisäksi NDRC julkaisi tammikuussa 2021 vuoden 2020 version kannustettavien tuotannonalojen luettelosta läntisellä alueella (määräys nro 40, 2021), joka tuli voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2021. Kannustettavat yritykset, jotka sijaitsevat 12 läntisessä maakunnassa, autonomisilla alueilla ja kaupungeissa, voivat saada etua etuuskohtelupolitiikasta, jonka mukaan yritystuloveron kantamiseen sovelletaan alennettua 15 prosentin verokantaa. Luettelossa kannustetaan Sichuania, Yunnania, Qinghaita, Shaanxia, Gansua, Sisä-Mongoliaa ja Guangxia kehittämään litiumteollisuutta. Luetteloon sisältyvät myös kupari, alumiini ja grafiitti.

(933) Kiinan yritystuloverolain IV luvussa on säännöksiä etuuskohteluun perustuvasta verotuksesta. Kiinan yritystuloverolain IV luvun johdantolauseena olevan 25 §:n mukaan valtio tarjoaa veroetuuksia yrityksille, jotka toimivat aloilla tai hankkeissa, joiden kehittämistä valtio erityisesti tukee tai kannustaa. Yritystuloverolain 28 §:n mukaan ”uuden ja huipputeknologian alan yritysten, jotka tarvitsevat valtion erityistukea, tuloverokanta alennetaan 15 prosenttiin”.

([414]) Kiinan kansantasavallan yritystuloverolain täytäntöönpanosäännöt (tarkistettu 2019) – Kiinan kansantasavallan valtioneuvoston määräys nro 714).

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Yritystuloverolain täytäntöönpanosääntöjen 93 §:ssä selvennetään, että

"yritystuloverolain 28 §:n 2 lausekkeessa tarkoitetuilla tärkeillä uuden ja huipputeknologian alan yrityksillä, joita valtion on tuettava, tarkoitetaan yrityksiä, jotka ovat keskeisten tekijänoikeuksien haltijoita ja täyttävät seuraavat edellytykset:

1. *yritys kuuluu valtion tukemien keskeisten uuden ja huipputeknologian alojen piiriin;*
2. *tutkimus- ja kehitysmenojen osuuden myyntituloista on oltava vähintään säädetyn suuruinen;*
3. *huipputeknologiasta/tuotteista/palveluista saatujen tulojen osuuden yrityksen kokonaistuloista on oltava vähintään säädetyn suuruinen;*
4. *teknisen henkilöstön osuuden yrityksen kaikista työntekijöistä on oltava vähintään säädetyn suuruinen;*
5. *muut huipputeknologian alan yritysten yksilöintiä koskevissa hallinnollisissa toimenpiteissä säädetyt edellytykset.*

Valtioneuvoston teknologia-, rahoitus- ja verotusosastot muotoilevat yhdessä toimenpiteet, jotka koskevat huipputeknologian alan yritysten yksilöinnin ja valtion tukemien korkean ja uuden teknologian avainalueiden hallinnointia, ja toimenpiteet tulevat voimaan valtioneuvoston hyväksyttyä ne."

(935) Edellä esitetyissä säännöksissä täsmennetään selvästi, että alempi yritystuloverokanta on varattu "tärkeille uuden ja huipputeknologian alan yrityksille, joita valtion on tuettava" ja jotka ovat keskeisten tekijänoikeuksien haltijoita sekä yrityksille, jotka täyttävät tietyt edellytykset, eli esimerkiksi "kuuluvat valtion tukemien keskeisten uuden ja huipputeknologian alojen piiriin".

(936) Huipputeknologian alan yritysten tunnustamista koskevien hallinnollisten toimenpiteiden 11 §:n mukaan yrityksen on täytettävä samanaikaisesti tietyt edellytykset voidakseen tulla tunnustetuksi huipputeknologian alan yritykseksi eli "sen on omistettava teollisoikeudet, joilla on keskeinen asema sen tärkeimpien tuotteiden (palvelujen) teknisessä tukemisessa, esimerkiksi riippumattoman tutkimuksen, teknologian siirron, sulautumien ja hankintojen kautta" ja "teknologia, jolla on keskeinen asema sen tärkeimpien tuotteiden (palvelujen) teknisessä tukemisessa, kuuluu aloille, jotka määritellään valtion tukemien huipputeknologian alojen luettelossa".

(937) Valtion tukemat keskeiset huipputeknologian alat luetellaan valtion tukemien keskeisten huipputeknologia-alojen luettelossa (2016). Luettelossa mainitaan selvästi kohdassa "I. Sähköinen tiedonvälitys", kohdassa 4. "Viestintäteknologia" optiset siirtoverkot ja optisiin siirtojärjestelmiin liittyvä teknologia, joka kattaa valokaapelit, valtion tukemina huipputeknologian aloina.

(938) Toimenpiteestä etua saavien yritysten on täytettävä veroilmoitus ja sen liitteet. Edun täsmällinen määrä sisältyy veroilmoitukseen.

(b) Tutkimuksen havainnot

(939) Komissio totesi, että otokseen valittuihin vientiä harjoittavien tuottajien ryhmiin kuuluvat yritykset luokiteltiin huipputeknologian alan yrityksiksi tutkimusajanjaksolla, ja ne saivat siten etua alennetusta 15 prosentin yritystuloverosta.

(c) Etu

(940) Komissio katsoo, että kyseinen verovähennys on perusasetuksen 3 artiklan 1 alakohdan a alakohdan ii alakohdan ja 3 artiklan 2 kohdan mukaista tukea, koska asianomaisille yrityksille koituu etua Kiinan viranomaisten menettämien tulojen muodossa. Edunsaajien saama etu on sama kuin tämän ohjelman kautta saatu verosäästö.

(d) Erityisyys

(941) Tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska lainsäädännössä rajoitetaan järjestelmän soveltaminen vain yrityksiin, jotka toimivat tietyillä valtion määrittelemillä huipputeknologian prioriteettialoilla. Akkusähköajoneuvoteollisuus on tällainen huipputeknologian prioriteettiala.

(942) Huipputeknologiayrityksen asemaan perustuvan yritystuloverovähennyksen lisäksi NEV-ajoneuvojen (mukaan lukien akkusähköajoneuvot) valmistajat voivat soveltaa alennettua 15 prosentin veroa myös fyysiseen sijaintiin liittyvien kriteerien perusteella. Jos yritys sijaitsee läntisellä alueella, se voi soveltaa alennettua 15 prosentin verokantaa.

(943) Näin ollen lainsäädännössä, jonka nojalla myöntävä viranomainen toimii, rajoitetaan nimenomaisesti tuen saaminen tietyille aloille ja tietyille maantieteellisille alueille.

(e) Tuen määrän laskeminen

(944) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrä laskettiin tuensaajille tutkimusajanjaksolla koituneen edun perusteella. Etu laskettiin normaalin verokannan mukaisesti maksettavan kokonaisveron ja alennetun verokannan mukaisesti maksettavan kokonaisveron erotuksena.

(945) Tästä järjestelmästä saatu tuen määrä oli 0,36 prosenttia BYD-ryhmän osalta.

(2) *Etuuskohteluun perustuvat t-&k-menoja koskevat ennakkoverovähennykset*

(946) Tutkimus- ja kehitysmenojen (t&k) verovähennykset antavat yrityksille oikeuden t&k-toimien etuuskohtelun mukaiseen verotukseen tietyillä valtion määrittelemillä huipputeknologian prioriteettialoilla, kun t&k-menoissa saavutetaan tietty raja.

(947) Yritykselle t&k-toiminnasta tosiasiallisesti aiheutuneiden t&k-menojen osalta voidaan vähentää ylimääräinen 100 prosenttia menojen tosiasiallisesta määrästä ennen veroja – tosiasiallisten menojen vähennyksen lisäksi – 1 päivästä tammikuuta 2023 alkaen, kunhan kyseisiä menoja ei muunneta aineettomiksi hyödykkeiksi ja kirjata yrityksen taseeseen voittoina ja tappioina.

(948) Jos kyseiset menot on kuitenkin muunnettu aineettomiksi hyödykkeiksi, ne voidaan kuolettaa soveltamalla niihin 200 prosentin kuoletusprosenttia aineettomien hyödykkeiden kustannuksista ennen veroja 1 päivästä tammikuuta 2023 alkaen.

(a) Oikeusperusta

(949) Ohjelman oikeusperusta on yritystuloverolain 30 §:n 1 momentti ja Kiinan yritystuloverolain täytäntöönpanosääntöjen 95 § sekä seuraavat ilmoitukset:

— Valtion verohallinnon ilmoitus t&k-menojen painotettujen ennakkoverovähennysten kohdentamislaajuutta koskevista seikoista (ilmoitus nro 40, 2017);

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus t&k-menojen ennakkoverovähennyksiä koskevan politiikan parantamisesta edelleen (ilmoitus nro 7, 2023).

(b) Tutkimuksen havainnot

(950) Komissio totesi, että otokseen valittuihin ryhmiin kuuluvat yritykset saivat lisävähennyksen uuden teknologian, uusien tuotteiden ja uusien tekniikkojen tutkimuksesta ja kehittämisestä aiheutuneista tutkimus- ja kehittämismenoista.

(c) Etu

(951) Komissio katsoo, että kyseinen verovähennys on perusasetuksen 3 artiklan 1 alakohdan a alakohdan ii alakohdan ja 3 artiklan 2 kohdan mukaista tukea, koska asianomaisille yrityksille koituu etua Kiinan viranomaisten menettämien tulojen muodossa. Edunsaajien saama etu on sama kuin tämän ohjelman kautta saatu verosäästö.

(d) Erityisyys

(952) Tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska lainsäädännössä rajoitetaan toimenpiteen soveltaminen vain yrityksiin, joille aiheutuu t&k-menoja tietyillä valtion määrittelemillä huipputeknologian prioriteettialoilla, kuten akkusähköajoneuvojen tuotannonalalla. Näin ollen lainsäädännössä, jonka nojalla myöntävä viranomainen toimii, rajoitetaan nimenomaisesti tuen saaminen tiettyihin yrityksiin ja tietyille aloille.

(e) Tuen määrän laskeminen

(953) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrä laskettiin tuensaajille tutkimusajanjaksolla koituneen edun perusteella. Etu laskettiin seuraavien erotuksena: normaalin verokannan mukaisesti maksettava kokonaisvero ja maksettava kokonaisvero, josta oli tehty 100 prosentin lisävähennys tosiasiallisista t&k-menoista.

(954) Tästä järjestelmästä saatu tuen määrä oli 0,57 prosenttia BYD-ryhmän osalta, 0,03 prosenttia Geely-ryhmän osalta ja 1,53 prosenttia SAIC-ryhmän osalta.

(3) *Osinkojen vapautus valintakelpoisten kotimaisten yritysten välillä*

(955) Kiinan yritystuloverolaki tarjoaa veroetuuksia yrityksille, jotka toimivat aloilla tai hankkeissa, joiden kehittämistä valtio erityisesti tukee tai kannustaa, ja ne vapautetaan verosta pääomasijoituksista saatavan tulon, kuten osinkojen ja bonusten, osalta valintakelpoisten kotimaisten yritysten välillä.

(a) Oikeusperusta

(956) Ohjelman oikeusperusta on yritystuloverolain 26 §:n 2 momentti ja Kiinan yritystuloverolain täytäntöönpanosäännöt.

(957) Kiinan yritystuloverolain IV luvun ”Etuuskohtelun mukainen veropolitiikka” johdantolauseena olevan 25 §:n mukaan valtio tarjoaa veroetuuksia yrityksille, jotka toimivat aloilla tai hankkeissa, joiden kehittämistä valtio erityisesti tukee tai kannustaa. Lisäksi 26 §:n 2 momentissa täsmennetään, että verovapautusta sovelletaan valintakelpoisten kotimaisten yritysten välillä tehdyistä pääomasijoituksista saatuun tuloon, mikä vaikuttaisi rajoittavan soveltamisalan vain tiettyihin kotimaisiin yrityksiin.

(b) Tutkimuksen havainnot

(958) Komissio totesi, että jotkin otokseen valittuihin ryhmiin kuuluvat yritykset sai vapautuksen osinkotuloveroista valintakelpoisten kotimaisten yritysten välillä.

(c) Etu

(959) Komissio katsoo, että järjestelmässä on kyse perusasetuksen 3 artiklan 1 alakohdan a alakohdan ii alakohdan ja 3 artiklan 2 alakohdan mukaisesta tuesta, koska asianomaisille yrityksille koituu etuutta valtion menettämien tulojen muodossa. Edunsaajien saama etu on sama kuin tämän ohjelman kautta saatu verosäästö.

(d) Erityisyys

(960) Tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska lainsäädännössä rajoitetaan vapautuksen soveltaminen vain valintakelpoisiin kotimaisiin yrityksiin, joilla on valtion tuki ja joiden kehittämistä valtio kannustaa. Näin ollen lainsäädännössä, jonka nojalla myöntävä viranomainen toimii, rajoitetaan nimenomaisesti tuen saaminen tiettyihin yrityksiin ja tietyille aloille.

(e) Tuen määrän laskeminen

(961) Komissio laski tuen määrän soveltamalla normaalia veroprosenttia osinkotuloon, joka on vähennetty verotettavasta tulosta.

(962) Tästä järjestelmästä saatu tuen määrä oli 0,17 prosenttia Geely-ryhmän osalta ja 1,09 prosenttia SAIC-ryhmän osalta.

(4) *Huipputeknologiayritysten käyttämiin laitteisiin sovelletut nopeutetut poistot*

(963) Kiinan yritystuloverolain 32 §:n mukaan ”jos yrityksen käyttöomaisuuden nopeutetut poistot ovat tarpeen teknologian edistymisen tai muun syyn vuoksi, poistovuosien määrää voidaan vähentää tai voidaan soveltaa nopeutettua poistomenetelmää”.

(a) Oikeusperusta

(964) Ohjelman oikeusperusta on yritystuloverolain 32 § ja Kiinan yritystuloverolain täytäntöönpanosääntöjen 98 § sekä seuraavat ilmoitukset:

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus käyttöomaisuuden nopeutettuihin poistoihin sovellettavan yritystuloveropolitiikan parantamisesta edelleen (ilmoitus nro 106, 2015);

— Ilmoitus yritystuloveropolitiikan parantamista edelleen käyttöomaisuuden nopeutettujen poistojen osalta koskevista seikoista (valtion verohallinnon ilmoitus nro 68, 2015);

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus laitteiden ja välineiden poistoihin liittyvästä yritystuloveropolitiikasta (ilmoitus nro 54, 2018);

— Valtion verohallinnon ilmoitus laitteiden ja välineiden poistoihin liittyvän yritystuloveropolitiikan täytäntöönpanosta (ilmoitus nro 46, 2018);

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus käyttöomaisuuden nopeutettuihin poistoihin sovellettavan etuuskohteluun perustuvan politiikan soveltamisalan laajentamisesta (ilmoitus nro 66, 2019);

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus tiettyjen etuuskohteluun perustuvien veropolitiikkojen täytäntöönpanokauden pidentämisestä (ilmoitus nro 6, 2021);

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon ilmoitus laitteiden ja välineiden poistoihin liittyvästä yritystuloveropolitiikasta (ilmoitus nro 37, 2023).

(965) Koneiden ja laitteiden poistoihin liittyvää yritystuloveropolitiikkaa koskevan ilmoituksen (Cai Shui [2018] nro 54) mukaan ”jos yrityksen hiljattain kaudella 1.1.2018–31.12.2020 ostaman koneen tai laitteen yksikköarvo on enintään 5 miljoonaa RMB:tä, yritys saa sisällyttää tämän arvon meneillään olevan kauden kustannuksiin ja menoihin kiinteämääräisenä, ja se voidaan vähentää sen verotettavasta tulosta eikä poistoja tarvitse enää laskea vuosittain”. Tämä lainsäädäntö ei ole tuotannonalakohtaista.

(966) Mitä tulee käyttöomaisuuteen, jonka yksikköarvo on yli 5 miljoonaa RMB:tä, ilmoitusta käyttöomaisuuden nopeutettuihin poistoihin sovellettavan yritystuloveropolitiikan tarkentamisesta (Cai Shui [2014] nro 75) ja ilmoitusta käyttöomaisuuden nopeutettuihin poistoihin sovellettavan yritystuloveropolitiikan tarkentamisesta edelleen (Cai Shui [2015] nro 106) sovelletaan edelleen. Näiden ilmoitusten mukaan yritysten ostamaan käyttöomaisuuteen kymmenellä keskeisellä tuotannonalalla voidaan soveltaa nopeutettua poistomenetelmää.

(b) Tutkimuksen havainnot

(967) Komissio vahvisti, että tutkimusajanjakson aikana otokseen valitut ryhmät eivät olleet soveltaneet nopeutettuja poistoja käyttöomaisuuteen, jonka yksikköarvo oli yli 5 miljoonaa RMB:tä. Koska tähän käyttöomaisuuteen ei sovellettu ilmoitusta Cai Shui [2014] nro 75 eikä ilmoitusta Cai Shui [2015] nro 106, komissio totesi, että vientiä harjoittavat tuottajat eivät saaneet etua tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavista tuista.

(5) *Teknologian siirrosta saatujen tulojen vähennys*

(968) Teknologian siirtoa koskeva verovähennys oikeuttaa yritykset etuuskohteluun perustuvaan verotukseen vientitoiminnassaan. Tässä järjestelmässä 50 prosenttia teknologian myynnistä ulkomailla saaduista tuloista voidaan vähentää yritystuloverokannasta, enintään kannattavuusrajaan asti.

(a) Oikeusperusta

(969) Ohjelman oikeusperusta on yritystuloverolain 27 § sekä seuraavat:

— Valtion verohallinnon ilmoitus kysymyksistä, jotka liittyvät teknologian siirrosta saaduista tuloista kannettavan yritystuloveron vapautukseen ja alentamiseen (ilmoitus nro 212, 2009).

(b) Tutkimuksen havainnot

(970) Komissio totesi, että yksi otokseen valituista ryhmistä sai etua teknologian siirtoa koskevasta tuloverovähennyksestä ulkomaille siirretyn teknologian osalta.

(c) Etu

(971) Komissio katsoo, että järjestelmässä on kyse perusasetuksen 3 artiklan 1 alakohdan a alakohdan ii alakohdan ja 3 artiklan 2 alakohdan mukaisesta tuesta, koska asianomaisille yrityksille koituu etuutta valtion menettämien tulojen muodossa. Edunsaajien saama etu on sama kuin tämän ohjelman kautta saatu verosäästö.

(d) Erityisyys

(972) Tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa ja 4 artiklan 4 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla, sillä lainsäädännössä, jonka nojalla myöntävä viranomainen toimii, rajataan nimenomaisesti mahdollisuus saada tukea yrityksiin, jotka osallistuvat teknologian siirtoon, ja tuen edellytyksenä on vientitulos.

(e) Tuen määrän laskeminen

(973) Komissio laski tuen määrän soveltamalla normaalia veroprosenttia teknologian siirrosta saatuun tuloon, joka on vähennetty verotettavasta tulosta.

(974) Tästä järjestelmästä saatu tuen määrä oli 0,05 prosenttia Geely-ryhmän osalta.

(6) *Akkujen vapauttaminen kulutusverosta*

(975) Akkujen kulutusverovapautus oikeuttaa tiettyjä akkuja ostavat akkusähköajoneuvojen valmistajat vapautukseen normaalisti sovellettavasta 4 prosentin kulutusverosta. Järjestelmä rajoittuu tiettyihin tuotteisiin, kuten litiumakkuihin.

(a) Oikeusperusta

(976) Ohjelman oikeusperusta on seuraavissa asiakirjoissa:

— Valtiovarainministeriön ja valtion verohallinnon yleiskirje akkujen ja pinnoitteiden kulutusveron käyttöönotosta (nro16, 2015), jäljempänä 'akkuja koskeva yleiskirje';

— Valtion verohallinnon ilmoitus akkujen ja pinnoitteiden kulutusveron käyttöönottoa koskevista seikoista (ilmoitus nro 5, 2015);

— Valtion verohallinnon ilmoitus akkujen ja pinnoitteiden kulutusveron käyttöönottoa selkeyttävistä seikoista (ilmoitus nro 95, 2015).

(977) Akkuja koskevan yleiskirjeen mukaan akkuihin sovelletaan 4 prosentin kulutusveroa. Tietyntyyppiset akut, kuten galvaaniset litiumakut ja litiumioniakut, vapautetaan kuitenkin kulutusverosta.

(978) Yleiskirje julkaistiin alun perin energiansäästön ja ympäristönsuojelun edistämiseksi.

(b) Tutkimuksen havainnot

(979) Komissio totesi, että ainakin yhdelle otokseen valitulle ryhmälle myönnettiin vapautus 4 prosentin kulutusverosta akkuhankintojen osalta.

(c) Etu

(980) Komissio katsoo, että järjestelmässä on kyse perusasetuksen 3 artiklan 1 alakohdan a alakohdan ii alakohdan ja 3 artiklan 2 alakohdan mukaisesta tuesta, koska asianomaisille yrityksille koituu etuutta valtion menettämien tulojen muodossa. Edunsaajien saama etu on sama kuin tämän ohjelman kautta saatu verosäästö.

(d) Erityisyys

(981) Tuki on erityistä perusasetuksen 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti, koska lainsäädännössä rajoitetaan toimenpiteen soveltaminen vain tiettyihin akkuihin, kuten galvaanisiin litiumakkuihin ja litiumioniakkuihin. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että tällaisia akkuja käytetään pääasiassa akkusähköajoneuvojen sektorilla. Näin ollen lainsäädännössä, jonka nojalla myöntävä viranomainen toimii, rajoitetaan nimenomaisesti tuen saaminen tiettyihin yrityksiin ja tietyille aloille.

(e) Tuen määrän laskeminen

(982) Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrä laskettiin tuensaajille tutkimusajanjaksolla koituneen edun perusteella. Etu laskettiin sellaisten tutkimusajanjaksolla ostettujen akkujen arvon perusteella, joihin sovellettiin normaalisti sovellettavaa 4 prosentin kulutusveroa.

(983) Kun otetaan huomioon menetelmä, jota käytettiin akkujen toimittamiseen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan liittyvän tuen määrän laskemiseen 3.7.2 jaksossa kuvatulla tavalla, integroitumattomille akkusähköajoneuvojen tuottajille ei laskettu tuen määrää.

(984) Tästä järjestelmästä saatu tuen määrä oli 1,37 prosenttia BYD-ryhmän osalta.

(7) *Yhteistyöstä kieltäytyneiden yritysten (SAIC-ryhmä) saama tuki*

(985) Kuten 3.3.2.2 jaksossa ja johdanto-osan 336 kappaleessa kuvataan, tietyt SAIC-ryhmään kuuluvat etuyhteydessä olevat yritykset eivät vastanneet kyselylomakkeeseen, vaikka niiden toiminta olisi edellyttänyt niitä toimittamaan kyselyvastauksen, kun otetaan huomioon kyselylomakkeeseen sisältyvät ohjeet ja asiakirja-aineistoon myöhemmin liitetty muistio, joissa selvennetään toimintaa, joka edellyttää kyselyvastauksen toimittamista ([416]).

(986) Koska tietyt t&k-toimintaan ja osien ja komponenttien toimitukseen osallistuvat etuyhteydessä olevat yritykset, jotka mainittiin näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa, eivät toimittaneet vastausta, komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin näiden yritysten osalta. Tuen tason määrittämiseksi komissio tukeutui erityisesti arvioonsa tuesta, jota toisen vertikaalisesti integroitumattoman otokseen valitun vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän samankaltaiset yritykset saivat.

(987) SAIC-ryhmä toimitti t&k-toiminnan osalta kyselyvastauksen yhdestä etuyhteydessä olevasta yrityksestä, joka osallistui tällaiseen toimintaan. Komissio yksilöi toisen etuyhteydessä olevan yrityksen, joka myös osallistui t&k-toimintaan. SAIC-ryhmä kuitenkin kieltäytyi toimittamasta kyselyvastausta kyseisestä yrityksestä. Tämän vuoksi komission oli tukeuduttava käytettävissä oleviin tietoihin.

([416]) Asiakirja-aineistoon liitetty muistio: Related companies required to submit a questionnaire reply. (t23.005730)

(988) Koska komissio pystyi vain osittain todentamaan etuyhteydessä olevan t&k-toimintaa harjoittavan yrityksen toimittamat tiedot, komissio katsoi, että yritystä koskevat päätelmät eivät olleet edustavia. Näin ollen komissio päätti käyttää Geely-ryhmään kuuluvien t&k-toimintaa harjoittavien yritysten osalta vahvistettua tuen määrää. Geely-ryhmän tapauksessa kaikki yritykset, joilla on tutkimuksen kohteena olevaan tuotteeseen liittyvää t&k-toimintaa, toimittivat kyselyvastauksen, joka voitiin todentaa myöhemmin. Näin ollen komissio päätti käyttää SAIC-ryhmää koskevien päätelmien perustana Geely-ryhmään kuuluvien t&k-toimintaa harjoittavien yritysten osalta vahvistettua tuen määrää. Tukimäärät liittyvät seuraaviin järjestelmiin: etuuskohteluun perustuva rahoitus (3.5 jakso), avustusohjelmat (3.6 jakso), maankäyttöoikeuksien tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan (3.7.1 jakso) sekä verovapautus- ja veronalennusohjelmien vuoksi menetetyt tulot (3.8 jakso). Nämä määrät lisättiin SAIC-ryhmän tukiin.

(989) Jotkin SAIC-ryhmään kuuluvat etuyhteydessä olevat yritykset, jotka osallistuivat tuotantopanosten toimittamiseen (lukuun ottamatta akkuja ja niiden komponentteja), eivät vastanneet kyselylomakkeeseen. Komissio tarkasteli ensin etuyhteydessä olevien akkujen ja niiden komponenttien toimittajien osalta todettuja tukimääriä. Kun kuitenkin otetaan huomioon näiden tuotteiden osuus kokonaistuotantokustannuksista verrattuna niiden etuyhteydessä olevien yritysten toimittamien osien osuuteen, jotka eivät vastanneet kyselylomakkeeseen, komissio katsoi, että kyseiset yritykset eivät olleet edustavia. Tämän jälkeen komissio tarkasteli todennettuja tietoja yrityksistä, jotka toimittivat tuotantopanoksia, lukuun ottamatta akkuja ja niiden komponentteja, ja katsoi, että ainoalle etuyhteydessä olevalle toimittajalle ([417]) vahvistettu tuen määrä, joka todennettiin menettelyn tässä vaiheessa, oli kohtuullinen perusta päätelmille, kun otetaan huomioon sen toiminta (tuotantopanosten toimittaminen) ja näiden tuotteiden osuus kokonaistuotantokustannuksista. Tukimäärät liittyvät seuraaviin järjestelmiin: etuuskohteluun perustuva rahoitus (3.5 jakso), avustusohjelmat (3.6 jakso) ja maankäyttöoikeuksien tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan (3.7.1 jakso). Nämä määrät lisättiin SAIC-ryhmän tukiin.

3.9. **Muut järjestelmät**

(990) Näytön riittävyyttä koskevassa muistiossa lueteltiin myös muita järjestelmiä, joiden osalta oli riittävästi näyttöä siitä, että akkusähköajoneuvojen tuottajien käytettävissä oli tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavia tukia. Komissio sai tutkimuksen aikana tietoja myös muista otokseen valittuja vientiä harjoittavia tuottajia hyödyttävistä ohjelmista, jotka myös voivat olla tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavia. Komissio päätti alustavasti olla esittämättä näitä ohjelmia koskevia havaintoja tässä vaiheessa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, ovatko ne tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavia. Luettelo tällaisista ohjelmista sisältää muun muassa seuraavat:

— Energian tarjoaminen riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

— Muiden raaka-aineiden tarjoaminen akkujen tuotantoa varten riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan

— Etuuskohteluun perustuvat vakuutukset: vientiluottovakuutukset

— Avustukset toimenpiteen ”Henkilöajoneuvoyritysten keskimääräistä polttoainekulutusta (CAFC) ja uusia energialähteitä hyödyntäviä ajoneuvoja (NEV) koskevien hyvitysten rinnakkainen hallinnointi” nojalla, jäljempänä ’rinnakkaiset hyvitystoimenpiteet’

— Kulutusverosta ja rekisterikilpimaksuista vapauttaminen ja muut käteistuet akkusähköajoneuvojen tuottajille

— Tuotujen koneiden ja laitteiden sekä teknologian käyttöön liittyvät alv-vapautukset ja tuontitullien hyvitykset sekä kotimaassa tuotettujen hyödykkeiden alv-palautukset

— Vientiverohelpotukset

(991) Komissio varaa itselleen oikeuden tutkia tarkemmin, mahdollistavatko nämä järjestelmät tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton, ja tehdä päätelmiä, kunnes tämän tutkimuksen lopulliset päätelmät julkistetaan tai myöhemmin perusasetuksen 19 artiklan mukaisen tarkastelun yhteydessä.

([417]) Tämä tavarantoimittaja ei toimita akkuja, joten sen toiminnassa ei ole kyse 3.7.2 jaksossa kuvatusta akkujen tarjoamisesta riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan.

3.10. **Tukea koskevat päätelmät**

(992) Käytettävissä olevien tietojen perusteella komissio laski alustavasti tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen määrän perusasetuksen säännösten mukaisesti otokseen valittujen vientiä harjoittavien tuottajien osalta tutkimalla kutakin tukimuotoa tai tukijärjestelmää ja laskemalla nämä luvut yhteen, jotta saatiin kunkin vientiä harjoittavien tuottajien ryhmän kokonaistuen määrä tutkimusajanjaksolla. Alla mainitun kokonaistuen määrän laskemiseksi komissio laski ensin tuen prosenttimäärän (tuen määrän prosentteina yrityksen kokonaisliikevaihdosta). Tätä prosenttiosuutta käytettiin sitten laskettaessa tukea suhteutettuna tarkasteltavana olevan tuotteen vientiin unioniin tutkimusajanjaksolla. Tämän jälkeen laskettiin tuen määrä tarkasteltavana olevan tuotteen unioniin vietyä kappaletta kohti tutkimusajanjaksolla, ja jäljempänä esitetyt prosentit laskettiin prosentteina saman viennin CIF-arvosta kappaletta kohti.

(993) Perusasetuksen 15 artiklan 3 kohdan mukaisesti otokseen kuulumattomien yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien tuen kokonaismäärä laskettiin otokseen valituille yhteistyössä toimineille vientiä harjoittaville tuottajille vahvistettujen tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavien tukien painotetun keskimääräisen kokonaismäärän perusteella ottamatta huomioon merkityksettömiä määriä ja tukimääriä, jotka vahvistettiin perusasetuksen 28 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa olosuhteissa. Komissio ei kuitenkaan jättänyt huomiotta osittain käytettävissä oleviin tietoihin perustuvia havaintoja määrien määrittämiseksi. Komissio katsoi, että käytettävissä olevat tiedot, joita kyseisissä tapauksissa sovellettiin, eivät vaikuttaneet huomattavasti niihin tietoihin, joita tarvittiin tuen määrän määrittämiseen kohtuullisesti, joten viejille, joita ei pyydetty toimimaan tutkimuksessa yhteistyössä, ei aiheutunut haittaa tästä lähestymistavasta. ([418])

(994) Kun otetaan huomioon kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien yhteistyössä toimimisen korkea aste ja otoksen edustavuus myös tukikelpoisuuden kannalta tarkasteltuna, komissio piti aiheellisena asettaa ”kaikkia muita yrityksiä” koskeva määrä korkeimmalle otokseen valituille yrityksille määritetylle tasolle. ”Kaikkia muita yrityksiä” koskevaa määrää sovelletaan niihin yrityksiin, jotka eivät toimineet tutkimuksessa yhteistyössä.

Yritys	Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavien tukien määrä
BYD-ryhmä:	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-ryhmä:	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]) Ks. myös soveltuvin osin WT/DS294/AB/RW, US – Zeroing (Article 21.5 DSU), valituselimen raportti, 14.5.2009, kohta 453.

Yritys	Tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavien tukien määrä
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC-ryhmä: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Muut yhteistyössä toimineet yritykset	20,8 %
Kaikki muut yritykset	37,6 %

4. VAHINKO

4.1. Unionin tuotannonalan ja unionin tuotannon määritelmä

(995) Samankaltaista tuotetta valmisti unionissa noin kymmenen tuottajaryhmää, joista osa tuotti samankaltaista tuotetta useissa oikeushenkilöissä tutkimusajanjaksolla. Useimmat näistä yrityksistä ovat polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisiä laitevalmistajia, jotka ovat siirtymässä akkusähköajoneuvojen tuotantoon uusien henkilöautojen ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien asettamisesta annetun asetuksen (EU) 2019/631 ([419]) voimaantulon jälkeen. Muut yritykset ovat pelkästään akkusähköajoneuvojen tuottajia. Yhdessä nämä tuottajat muodostavat perusasetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun 'unionin tuotannonalan'.

(996) Unionin markkinoiden siirtyminen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin on tässä tapauksessa merkityksellinen tekijä, joka vaikuttaa useisiin tuotannonalan tilanteeseen liittyviin indikaattoreihin. Siirtyminen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin merkitsee suuria alkuvaiheen investointeja ja jatkuvia investointeja ja kustannuksia uusilla kehittyvillä markkinoilla, joilla kulutus kasvaa nopeasti. Unionin tuotannonala alkoi investoida sähköistämiseen jo ennen vuotta 2020 ([420]). Kuten taulukosta 10 käy ilmi, otokseen valitut unionin tuottajat investoivat tarkastelujaksolla 2 miljardia euroa vuodessa, ja sähköistymiseen siirtymiseen liittyvien kokonaisinvestointien arvioidaan olevan 170 miljardia euroa, kuten johdanto-osan 1092 kappaleessa todetaan. Kaikkia unionin tuotannonalan tilanteeseen vaikuttavia taloudellisia tekijöitä olisi tarkasteltava ottaen asianmukaisesti huomioon, että unionin tuotannonala on tässä siirtymävaiheessa. Näin ollen tulokseksi saataviin suuntauksiin voi kohdistua eri vaikutuksia ja ne voivat noudattaa erilaista kaavaa kuin on todettu muiden kypsempien tuotannonalojen tilanteissa.

(997) Unionin kokonaistuotannoksi tutkimusajanjaksolla vahvistettiin noin 1,6 miljoonaa kappaletta. Komissio määritti tämän luvun Prodcomin ([421]) perusteella ja vertasi sitä kaikkiin muihin käytettävissä oleviin unionin tuotannonalaa koskeviin tietolähteisiin. Tähän sisältyivät otantavastaukset ja tuottajaryhmien verkkosivustoilla julkisesti saatavilla olevat tiedot.

(998) Jotkin unionin tuottajat valmistivat tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta myös asianomaisessa maassa tarkastelujaksolla yhteisyrityksissä kiinalaisten yritysten kanssa. Nämä tuottajaryhmät (BMW, Renault ja Mercedes-Benz) toivat tarkasteltavana olevaa tuotetta Kiinasta kyseisellä jaksolla. Itse asiassa kukin tällainen unionin tuottajaryhmä toi tutkimusajanjakson aikana pääasiassa yhtä akkusähköajoneuvomallia Kiinasta ja täydensi siten unionissa valmistamiensa ja unionin markkinoilla myymiensä akkusähköajoneuvojen valikoimaa. Näiden tuottajien tuoma määrä oli noin [4,7–5,7] prosenttia unionin kulutuksesta tutkimusajanjaksolla, kuten taulukossa 12 selitetään. Myös Tesla toi merkittävän määrän akkusähköajoneuvoja Kiinasta. Volvo, jonka omistaa kiinalainen yritys Geely, ei tuonut Kiinasta Volvo-tuotemerkin akkusähköajoneuvoja tutkimusajanjakson aikana. Sen osakkeenomistaja Geely tosin vei akkusähköajoneuvoja Kiinasta unioniin eri tuotemerkeillä.

([419]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) Vuoden 2023 tuotantotiedot ovat julkisesti saatavilla 1. heinäkuuta 2024.

(999) Unionin tuotannonalaa ja unionin tuotantoa määritellessään komissio ei keskittynyt tuotemerkkeihin tai alkuperäisten laitevalmistajien ryhmiin vaan akkusähköajoneuvojen tuotannon alkuperään. Sen vuoksi komissio otti vahinkoa, syy-yhteyttä ja unionin etua koskevissa analyyseissaan huomioon kaiken akkusähköajoneuvojen unionin tuotannon (eli unionissa viimeistellyt tai siellä valmistetut akkusähköajoneuvot).

4.2. Unionin markkinoiden määrittäminen

(1000) Ottaen huomioon, että akkusähköajoneuvoilla ei ole merkittäviä kytkösmarkkinoita, komissio tarkasteli kaikkia unionin tuotannonalaan liittyviä taloudellisia indikaattoreita vapaita markkinoita koskevien tietojen perusteella.

4.3. Unionin kulutus

(1001) Komissio määritti unionin kulutuksen sekä todettavissa olevan että todellisen kulutuksen perusteella.

(1002) Todettavissa olevassa kulutuksessa otettiin huomioon unionin tuotannonalan kokonaismyynti unionin markkinoilla, sellaisena kuin Euroopan ympäristökeskus ([422]), jäljempänä 'EEA', ilmoitti sen vuosilta 2020, 2021 ja 2022 ja S&P Global Mobility ([423]) tutkimusajanjaksolta, koska EEA ei ollut vielä asettanut näitä tietoja julkisesti saataville tämän asetuksen julkaisemiseen mennessä, sekä tuonti jäsenvaltioiden tullitietojen perusteella. Tullitietoja kerättiin kahdeksasta jäsenvaltiosta, joiden tuontimäärät olivat suuria ja joilla oli suurimmat merisatamat: Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Ranska, Ruotsi, Saksa ja Slovenia. Kun näitä tietoja tutkittiin tarkemmin, voitiin erottaa toisistaan akkusähköajoneuvojen tuonti (ks. johdanto-osan 184 kappale) ja muiden tavaroiden, kuten nelipyörien ja sähköskoottereiden, tuonti. Muut jäsenvaltiot ilmoittivat vain hyvin vähäisiä tuontimääriä ja niiden erittäin alhainen keskimääräinen hinta viittasi siihen, että kyseessä oli suurimmaksi osaksi tuotteen määritelmään kuulumattomien tuotteiden tuonti. Näistä kahdeksasta jäsenvaltiosta saadut tiedot hyväksyttiin sen vuoksi varovaisen arvion mukaan akkusähköajoneuvojen tuonnin tarkaksi indikaattoriksi.

(1003) On huomattava, että kuten johdanto-osan 1084 kappaleessa selitetään, unionin tuotannonala toimii pääasiassa tilausten perusteella, minkä vuoksi sen myyntimäärä on lähes sama kuin unionissa valmistettujen akkusähköajoneuvojen rekisteröintien määrää.

(1004) Todellisessa kulutuksessa otettiin huomioon kaikki ACEA:n ilmoittamat unionin markkinoilla rekisteröidyt akkusähköajoneuvot.

(1005) Sekä EEA että ACEA ilmoittivat siis kaikkien akkusähköajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärän unionissa. Tietoja verrattaessa näiden kahden lähteen välillä on hyvin pieni ero, joka vaihteli – 0,34 prosentista 1,15 prosenttiin tarkastelujaksolla.

(1006) Unionin kulutus kehittyi seuraavasti:

Taulukko 1

Unionin kulutus (kappaletta)

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Todettavissa oleva unionin kulutus	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indeksi	*100*	*163*	*209*	*300*
Todellinen unionin kulutus (akkusähköajo-neuvojen rekisteröinnit) ([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%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Indeksi	*100*	*163*	*209*	*282*
Rekisteröityjen akkusähköajoneuvojen %-osuus kaikista henkilöajoneuvojen rekisteröinneistä ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indeksi	*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 On otettava huomioon, ettäACEAn eri lähteissä ilmoittamat tiedot eroavat hieman toisistaan.

([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.

Lähde: S&P Global Mobility, EEA, ACEA ja jäsenvaltioiden tullitiedot

(1007) Todettavissa oleva kulutus unionin markkinoilla kasvoi tarkastelujaksolla 200 prosenttia ja todellinen kulutus 182 prosenttia. Kasvu kuvastaa unionin henkilöautojen markkinoiden vähittäistä siirtymistä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1008) Todellista ja todettavissa olevaa kulutusta koskevien lukujen välinen ero kuvaa varastojen laajuutta unionin markkinoilla. Tällaisia varastoja ei havaittu merkittävissä määrin unionin tuottajien osalta, koska ne tuottavat pääasiassa tilausten perusteella (ks. johdanto-osan 1084 kappale), minkä vuoksi niiden katsottiin olevan pääasiassa tuotujen ajoneuvojen varastoja.

(1009) Rekisteröityjen akkusähköajoneuvojen määrän kasvu prosenttiosuutena kaikista rekisteröidyistä henkilöajoneuvoista osoittaa, että unionin henkilöajoneuvojen markkinat ovat vähitellen siirtymässä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

4.4. **Tuonti asianomaisesta maasta**

4.4.1. *Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin määrä ja markkinaosuus*

(1010) Komissio määritti tuonnin määrän jäsenvaltioiden tullitietojen sekä tuotujen akkusähköajoneuvojen rekisteröintimäärän perusteella. Tuontitiedot perustuivat alkuperämaahan. Tuonnin markkinaosuus määritettiin a) todellisen tuonnin määrän tai b) tuotujen ajoneuvojen rekisteröinnin perusteella prosenttiosuutena a) todettavissa olevasta kulutuksesta tai b) todellisesta kulutuksesta, kuten taulukossa 1 esitetään.

(1011) Tuonti asianomaisesta maasta unioniin jäsenvaltioiden tullitietojen perusteella kehittyi seuraavasti:

Taulukko 2a

Tuontimäärä (kappaletta) ja markkinaosuus

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin määrä (kappaletta)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indeksi	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Markkinaosuus	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indeksi	*100*	*390*	*579*	*648*

Lähde: Jäsenvaltioiden tullitiedot

(1012) Kiinasta tulevan todellisen tuonnin määrä kasvoi 1 841 prosenttia tarkastelujaksolla.

(1013) Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 3,9 prosentista 25,0 prosenttiin eli yli 500 prosenttia tai noin 21 prosenttiyksikköä.

(1014) Asianomaisesta maasta unioniin tulevan tuonnin määrä rekisteröintien lukumäärän perusteella kehittyi seuraavasti:

Taulukko 2b

Tuontimäärä (kappaletta) ja markkinaosuus

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Rekisteröintien määrä asianomaisesta maasta tulevan tuonnin jälkeen (kappaletta)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeksi	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Markkinaosuus	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeksi	*100*	*430*	*623*	*649*

Lähde: *EEA ja S&P Global Mobility*

(1015) Asianomaisesta maasta tuonnin jälkeen rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä lisääntyi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä alle 19 000 kappaleesta yli 340 000 kappaleeseen. Tämä tarkoittaa 1 729 prosentin kasvua tarkastelujakson aikana.

(1016) Tämän perusteella Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 3,5 prosentista 22,8 prosenttiin eli yli 500 prosenttia tai yli 19 prosenttiyksikköä.

(1017) Kiinasta tulevan todellisen tuonnin ja tuonnin jälkeisten rekisteröintien määrän (noin 66 000 kappaletta) välinen ero osoittaa, että unionin markkinoilla on Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen merkittävät varastot. Lisää näyttöä varastoista saatiin otokseen valituilta vientiä harjoittavilta tuottajilta, joiden varastojen määrä tutkimusajanjakson lopussa oli noin 63 000 kappaletta. Kun otetaan huomioon otoksen ulkopuoliset kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat, komissio arvioi, että unionin markkinoilla myytävissä olevat tosiasialliset varastot olivat todennäköisesti 66 000 kappaletta. Tämä olisi noin 4,3 prosenttia unionin markkinoiden kulutuksesta (rekisteröinnit) tutkimusajanjaksolla tai noin 19 prosenttia Kiinata tuonnin jälkeisten rekisteröintien määrästä samalla kaudella.

4.4.2. *Asianomaisesta maasta tulevan tuonnin hinnat, hinnan alittavuus ja hinnankorotusten estyminen*

(1018) Komissio määritti tuontihinnat jäsenvaltioiden tullitietojen perusteella.

(1019) Asianomaisesta maasta unioniin tulevan tuonnin painotettu keskimääräinen hinta kehittyi seuraavasti:

Taulukko 3

Tuontihinnat (euroa/kpl)

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Kiina	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeksi	*100*	*87*	*94*	*90*

Lähde: *Jäsenvaltioiden tullitiedot*

(1020) Kiinasta tulevan tuonnin hinnat unionin markkinoilla laskivat 10 prosenttia tarkastelujaksolla.

(1021) Tämän kehityksen tarkastelussa olisi kuitenkin otettava huomioon myös jatkuvasti vaihtuva Kiinasta tuotavien akkusähköajoneuvomallien valikoima, kun tuonti lisääntyi tarkastelujaksolla (ks. taulukot 2a ja 2b).

(1022) Jotta voitiin tehdä tasapuolinen vertailu tuontituotteiden ja unionin tuotannonalan tuottamien samankaltaisten tuotteiden välillä, komissio käytti tuotevalvontakoodeihin perustuvaa tuoteluokitusjärjestelmää, jossa otettiin huomioon akkusähköajoneuvojen keskeiset ominaisuudet, jotka vaikuttivat unionin tuotannonalan myyntihintaan, erityisesti pituus, toimintasäde, teho ja pyörävetotyyppi ([424]), ([425]). Vaikka akkusähköajoneuvot ovat monimutkaisia tuotteita, joilla on hyvin suuri määrä erilaisia ominaisuuksia (jopa ajoneuvoja, joita markkinoidaan yhdellä kaupallisen mallinimellä, voidaan tarjota monenlaisissa konfiguraatioissa, myös asiakkaan valinnan mukaan vaihtoehtona tarjottavien ominaisuuksien mukaan), tämä ei tarkoita sitä, että kaikilla näillä erillisillä ominaisuuksilla olisi merkittävä vaikutus hintaan, minkä vuoksi ne olisi otettava huomioon hintoja vertailtaessa. Komissio toteaa, että asianomaiset osapuolet eivät esittäneet huomautuksia tuotevalvontakoodin rakenteesta.

(1023) Komissio määritti hinnan alittavuuden tutkimusajanjakson aikana vertaamalla seuraavia:

i. otokseen valittujen unionin tuottajien etuyhteydettömiltä asiakkailta unionin markkinoilla veloittamat tuotelajikohtaiset painotetut keskimääräiset myyntihinnat, jotka on tarvittaessa oikaistu jälleenmyyjän hinnan tasolle; ja

ii. vastaavat otokseen valittujen yhteistyössä toimineiden kiinalaisten tuottajien tuonnista ensimmäiseltä riippumattomalta asiakkaalta unionin markkinoilla veloittamat painotetun keskimääräiset tuotelajikohtaiset hinnat, jotka on tarvittaessa oikaistu jälleenmyyjän hinnan tasolle.

(1024) Tutkimuksessa kävi ilmi, että tässä nimenomaisessa tapauksessa unionin tuottajien ja kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien myyntikanavat ovat hyvin monimutkaisia ja voivat sisältää lukuisia välittäjiä tuottajan ja ensimmäisen etuyhteydettömän asiakkaan välillä. Tutkimuksen mukaan olemassa on kolme eri kaupan porrasta (ks. johdanto-osan 1025 kappale), joissa on vähintään neljäntyyppisiä myyntimalleja (ks. johdanto-osan 1027 kappale). Tämän vuoksi komissio päätti tämän tapauksen erityisolosuhteiden perusteella määrittää hinnan alittavuuden jälleenmyyjän tasolla (hinta jälleenmyyjälle). Komissio itse asiassa vahvisti, että tämä on keskeinen kohta, jossa kilpailu tapahtuu ja suurin osa myyntitapahtumista toteutuu. Jälleenmyyjälle tai edustajan kautta tai keskeisille asiakkaille tapahtuva myynti muodostaa noin 95 prosenttia unionin tuotannonalan kokonaismyynnistä ja noin 78 prosenttia kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien myynnistä. Etuyhteydessä olevia ja etuyhteydettömiä jälleenmyyjiä ei tarvinnut erottaa toisistaan, koska tutkimuksessa vahvistettiin, että hinnat kaikille jälleenmyyjille olivat markkinaehtoisia.

(1025) Kaupan kolme pääasiallista porrasta ovat seuraavat:

i. Tuottajayksikkö tai kiinalaisen viejän tuojayksikkö, joka valmistaa tai tuo akkusähköajoneuvot ja myy ne seuraavalle kaupan portaalle eli etuyhteydessä olevalle kansalliselle myyntiyhtiölle tai etuyhteydettömälle yleiselle jakelijalle. Joillakin tuottajayksiköillä on ”kotimarkkinat” (yleensä maassa, jossa tuotanto tapahtuu tai johon tuojayksikön eurooppalainen päätoimipaikka on sijoittautunut), joilla ne hoitavat myös kansallisen myyntiyhtiön tehtävät.

ii. Tuottajayksikköön/tuojayksikköön etuyhteydessä olevat kansalliset myyntiyhtiöt, jotka keskittyvät markkinointi- ja myyntitoimintaan ottaen huomioon niiden markkinoiden erityispiirteet, joilla ne toimivat. Kansallisia myyntiyhtiöitä on yleensä tuottajayksikön tärkeimmillä markkinoilla, ja ne jakelevat akkusähköajoneuvot niihin etuyhteydessä olevan ja etuyhteydettömän jakelijaverkoston (jälleenmyyjien ja/tai edustajien) kautta. Maissa, joissa ei ole etuyhteydessä olevaa kansallista myyntiyhtiötä (yleensä maissa, joissa myyntimäärä on pieni), myynti tapahtuu etuyhteydettömän yleisen jakelijan kautta (jolla on yleensä yksinoikeus maassa). Yleiset jakelijat hoitavat samanlaisia tehtäviä kuin kansalliset myyntiyhtiöt ja jakelevat akkusähköajoneuvot niihin etuyhteydessä olevan ja etuyhteydettömän jakelijaverkoston (jälleenmyyjien ja/tai edustajien) kautta.

([424]) Jos havaittiin, että useat ominaisuudet liittyvät läheisesti paitsi hintaan myös toisiinsa, komissio tarkasteli, olisiko tuotevalvontakoodissa säilytettävä vain yksi näistä ominaisuuksista. Kun esimerkiksi toimintasäde oli jo sisällytetty tuotevalvontakoodiin, ei katsottu aiheelliseksi lisätä myös akkukapasiteettia, koska nämä kaksi liittyvät läheisesti toisiinsa.

([425]) Huolimatta päätelmästä, jonka mukaan markkinoiden segmentointi ei ole tässä tapauksessa tarkoituksenmukaista, komissio totesi, että pituus liittyy läheisesti yleisimmin käytetyissä autoluokissa (eli kirjaimiin A, B, C jne. perustuvissa luokissa) määriteltyihin segmentteihin.

iii. Jälleenmyyjistä ja edustajista muodostuvat jakeluverkostot. Jälleenmyyjät ovat yksikköjä, jotka ostavat autosähköajoneuvot kansallisilta myyntiyhtiöiltä ja yleisiltä jakelijoilta ja myyvät ne loppuasiakkaalle. Edustajat ovat yhtiöitä, jotka hoitavat samoja tehtäviä kuin jälleenmyyjät mutta jotka eivät kuitenkaan ota ajoneuvoa missään vaiheessa omistukseensa. Nämä yritykset voivat toimia muuntyyppisten ajoneuvojen, kuten polttomoottoriajoneuvojen, jälleenmyyjinä.

(1026) Yleensä kussakin maassa tuottajayksikkö/tuojayksikkö tai kansallinen myyntiyhtiö vahvistaa valmistajan ohjevähittäishinnan, jolla valmistaja suosittelee vähittäismyyjiä myymään akkusähköajoneuvonsa. Maissa, joissa ei ole tuottajaan etuyhteydessä olevaa myyntiyksikköä, valmistajan ohjevähittäishinnan vahvistaa etuyhteydetön yleinen jakelija, joka hoitaa samanlaisia tehtäviä kuin kansallinen myyntiyhtiö. Valmistajan ohjevähittäishinta vahvistetaan sen hinnan perusteella, jonka unionin tuottaja veloittaa etuyhteydettömältä yleiseltä jakelijalta.

(1027) Tärkeimmät todetut myyntimallit ovat seuraavat:

i. Jälleenmyyjään perustuva vakiomalli – tuottajayksikkö/tuojayksikkö tai kansallinen myyntiyhtiö myy akkusähköajoneuvon jälleenmyyjälle ja jälleenmyyjä myy sen loppuasiakkaalle. Jälleenmyyjä saa usein alennuksen tuottajayksiköltä. Sen vuoksi jälleenmyyjän nettohintaa ei tarvitse oikaista. Tuottajayksikkö ei yleensä tiedä loppuasiakkaan maksamaa hintaa, koska jälleenmyyjät neuvottelevat kyseisen hinnan käyttämällä marginaaliaan (valmistajan ohjevähittäishinnan ja jälleenmyyjän hinnan välinen ero).

ii. Edustajaan perustuva malli – tuottajayksikkö/tuojayksikkö tai kansallinen myyntiyhtiö myy akkusähköajoneuvon suoraan asiakkaalle. Myynnin välittäjänä toimii yksikkö, jota kutsutaan edustajaksi, joka ei hanki ajoneuvoa omistukseensa vaan neuvottelee myynnistä ja suorittaa sen. Edustaja saa tästä työstä palkkion. Nämä yksiköt voivat olla samoja yrityksiä, jotka yleensä toimivat muuntyyppisten autojen jälleenmyyjinä. Ne hoitavat samankaltaisia tehtäviä kuin jälleenmyyjä. Näin ollen jälleenmyyjältä veloitettuun hintaan verrattavissa oleva hinta saatiin oikaisemalla lopullisen loppukäyttäjän hintaa edustajan palkkiolla.

iii. Suuren ajoneuvokannan myyntimalli, joka on erityinen tietyille suurasiakkaiden luokille, kuten autonvuokrausyhtiöille, valtion yksiköille ja suurille yksityisille yrityksille. Tuottajayksikkö/tuojayksikkö tai kansallinen myyntiyhtiö käy neuvottelut ja myy akkusähköajoneuvot suoraan. Tämä on volyymimyyntiä sekä unionin tuottajille että kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille, ja sen katsotaan vastaavan jälleenmyyjien tasoa, koska myyntimäärän perusteella sovelletaan alennusta.

iv. Etuyhteydettömään yleiseen jakelijaan perustuva malli – saadakseen jälleenmyyjän hinnan komissio lisäsi etuyhteydettömän jakelijan hintaan arvion niiden myynti-, yleis- ja hallintokustannuksista (käyttäen vertailukohtana unionin tuottajan tai vientiä harjoittavan tuottajan muissa maissa toimivan kansallisen myyntiyhtiön keskimääräisiä myynti-, yleis- ja hallintokustannuksia, jotka olivat 0,5–3,6 prosenttia unionin tuottajien ja 2,1–8 prosenttia vientiä harjoittavien tuottajien osalta). Hintaan lisättiin vielä 3 prosentin nimellisvoitto etuyhteydettömille yleisille jakelijoille suuntautuneesta myynnistä sekä unionin tuottajien että vientiä harjoittavien tuottajien osalta. Unionin tuottajien osalta oikaisu koskee noin 5:tä prosenttia niiden myymästä määrästä ja vientiä harjoittavien tuottajien osalta 22:ta prosenttia.

v. Verkkomyynti – Eräät vientiä harjoittavat tuottajat (ja niiden kansallinen myyntiyhtiö) ovat harjoittaneet verkkomyyntiä suoraan loppuasiakkaille, myös yksityishenkilöille, ilman jälleenmyyjän tai edustajan välitystä. Tämän myynnin hintoja ei tutkimuksen tässä vaiheessa voitu oikaista jälleenmyyjän tasolle, lukuun ottamatta sellaisten rahallisten palkkioiden jakamista ja vähentämistä, jotka maksetaan markkinointia harjoittaville (esim. näyttelyhuoneiden toiminnasta vastaaminen ja koeajopalvelujen tarjoaminen) yrityksille tiettyjen myyntimäärätavoitteiden saavuttamisesta alueella, jolta tällainen verkkomyynti on peräisin.

(1028) Hintoja, jotka oikaistiin tarvittaessa edellä selitetyllä tavalla ja joista oli vähennetty alennukset ja hyvitykset tai muut myyntikannustimet yrityksille, jotka toimivat jälleenmyyjän tai edustajan tasolla, verrattiin tuotelajeittain samassa kaupan portaassa tapahtuneiden liiketoimien osalta (hinta jälleenmyyjälle tai vastaavalle). Vertailun tulos ilmaistiin prosentteina otokseen valittujen unionin tuottajien teoreettisesta liikevaihdosta tutkimusajanjaksolla.

(1029) Tulos osoitti asianomaisesta maasta unionin markkinoille tulevan tuonnin painotetun keskimääräisen hinnan alittavuuden marginaalin olevan 12,7 prosenttia.

(1030) Kun otetaan huomioon, että kilpailu perustuu suurelta osin hintaan ja että hinnat ovat erittäin avoimia (eli ne tunnetaan markkinoilla), tällaista marginaalia pidetään merkittävänä.

(1031) Kiinalaisten tuotevalvontakoodien ja unionin tuotevalvontakoodien vastaavuus oli yli 90 prosenttia kunkin vientiä harjoittavan tuottajan osalta. Kahta kiinalaista tuotevalvontakoodia verrattiin yhteen niitä läheisesti muistuttavaan unionin tuotevalvontakoodiin. Molemmissa tapauksissa käytetty unionin tuotevalvontakoodi vastasi alempia teknisiä eritelmiä kiinalaiseen tuotevalvontakoodiin verrattuna, minkä vuoksi vertailu suosi kiinalaista vientiä harjoittavaa tuottajaa.

(1032) Lisäksi on huomattava, että BYD:n ja SAIC:n akkusähköajoneuvojen hinta sisältää takuun seitsemäksi vuodeksi, kun taas unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvojen takuu oli vain kaksi vuotta. Sen vuoksi johdanto-osan 1029 kappaleessa todettu hinnan alittavuus on aliarvioitu.

(1033) Mitä tulee hinnankorotusten estymiseen, myyntihintojen ja yksikkötuotantokustannusten kehitys unionissa koko tarkastelujakson ajan (ks. taulukko 7) osoittaa, että hinnankorotusten estyminen on ollut merkittävää. Unionin tuotannonala ei pystynyt nostamaan hintojaan kustannustensa kattamiseksi. Tämä tarkoitti sitä, että unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvojen myynti oli tappiollista koko tarkastelujakson ajan.

(1034) Komissio totesi erityisesti, että otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien myyntihinta oli 30 prosenttia alhaisempi kuin unionin tuotannonalan painotetut keskimääräiset tuotantokustannukset. Tämä indikaattori määritettiin tyyppikohtaisesti.

(1035) Merkittävä tekijä hinnankorotusten estymisessä oli se, että Kiinasta tulevan tuetun tuonnin jälkeisten rekisteröintien määrä kasvoi vuoteen 2020 verrattuna 1 729 prosenttia ja niiden markkinaosuus saavutti tutkimusajanjaksolla 22,8 prosenttia (ks. taulukko 2b). Tämä myynti tapahtui pääasiassa niiden unionin tuottajien kustannuksella, jotka menettivät markkinaosuuttaan. Hinnankorotusten estyminen selittyi myös näytöllä, jonka mukaan Kiinasta tuleva tuonti kilpailee unionin myynnin kanssa tuotelajista riippumatta. Vaikka unioni lisäisi kalliimpien mallien myyntiä, myös ne kilpailisivat kiinalaisten akkusähköajoneuvojen kanssa. Tämä on vaikuttanut siihen, että unionin tuotannonala on tehnyt kaksinumeroisia tappioita (ks. taulukko 10).

(1036) CCCME väitti, että komission olisi hintavertailussa otettava huomioon akkusähköajoneuvon tuotemerkki. CCCME väitti lisäksi, että tuottajan tuotemerkin arvo ohjaa akkusähköajoneuvojen myynti- ja jälleenmyyntihintoja ja että unionin akkusähköajoneuvojen tuottajat voivat veloittaa paljon korkeampia hintoja kaikilla segmenteillä tuotemerkin arvon perusteella.

(1037) Komissio totesi, että CCCME ei selittänyt, miten komission olisi otettava tuotemerkki huomioon hintavertailussa. Lisäksi se totesi, että unionin tuottajien mahdollinen tuotemerkin arvo perustui niiden pitkään ja laajaan kokemukseen polttomoottoriajoneuvojen valmistuksesta, eikä sen voida olettaa automaattisesti siirtyvän akkusähköajoneuvoihin. Tämä johtuu siitä, että sähköistäminen muuttaa ratkaisevasti muuhun kuin hintaan perustuvaa kilpailua, sillä se kyseenalaistaa perinteiset ominaisuudet, joihin polttomoottoriautojen valmistajat ovat perustaneet kilpailuetunsa. Autonvalmistajien käyttämiä yhteisiä arvoja ovat suorituskyky, polttoaine-tehokkuus, teknologia, luotettavuus, turvallisuus ja suunnittelu. Sähköteknologian käyttöönotto asettaa kuitenkin kyseenalaiseksi nämä tuoteominaisuudet. Akkusähköajoneuvot esimerkiksi asettavat uudet määritelmät suorituskyvylle sähkömoottorien ominaisuuksien vuoksi. Toimintasäde on kaikista ominaisuuksista kriittisin, koska akkusähköajoneuvojen suorituskyky on heikko polttomoottoriajoneuvoihin verrattuna ja ajoneuvomallit eroavat toisistaan huomattavasti enimmäistoimintasäteen suhteen. Lisäksi Teslan nopea kasvu on selkeä esimerkki siitä, että polttomoottoriajoneuvoihin perustuvalla tuotemerkin arvolla tai sen puuttumisella on vain vähäinen merkitys, kun kyseessä on menestyminen ja hinnoitteluvoima akkusähköajoneuvojen markkinoilla. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(1038) CCCME väitti myös, että komission olisi pitänyt ottaa hintavertailussa huomioon kaikkien otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja kaikkien muiden yksilöllistä tarkastelua pyytäneiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tiedot ja erityisesti Teslan tiedot, koska sen osuus akkusähköajoneuvojen viennistä unioniin tutkimusajanjaksolla oli noin 50 prosenttia.

(1039) Hinnan alittavuuden marginaali ja kaikki muut mikrotaloudelliset indikaattorit lasketaan otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja otokseen valittujen unionin tuottajien ilmoittamien todennettujen tietojen perusteella. Teslaa ei valittu otokseen kiinalaisena vientiä harjoittavana tuottajana, kuten johdanto-osan 49 kappaleessa selitetään. Näin ollen tämän yksilöllistä tarkastelua pyytäneen vientiä harjoittavan tuottajan tietoja ei sisällytetty hinnan alittavuutta koskeviin laskelmiin. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(1040) Yritys 24 väitti, että akkusähköajoneuvojen markkinat eivät olleet yhtenäiset kahdesta syystä. Ensinnäkään olemassa ei ole itsenäisiä akkusähköajoneuvojen markkinoita, koska akkusähköajoneuvojen markkinat ovat osa henkilöautojen markkinoita, joihin kuuluvat polttomoottoriajoneuvot, ja akkusähköajoneuvot kilpailevat polttomoottoriajoneuvojen kanssa. Toiseksi akkusähköajoneuvojen markkinat jakautuvat useisiin segmentteihin. Yritys 24 totesi, että markkinoiden segmentoituminen on merkityksellistä unionin tuotannonalan tilanteen tarkan arvioinnin kannalta, minkä vuoksi yritys 24 väitti, että komission olisi erotettava toisistaan akkusähköajoneuvojen eri markkinasegmentit. Yritys 24 täsmensi lisäksi, että vaikka EU luokittelee autot luokkiin niiden koon ja ominaisuuksien perusteella, muut kriteerit, kuten hinta ja tuotemerkin imago, ovat keskeisiä tekijöitä markkinoiden segmentoitumisen määrittämisessä. Myyntihintojen osalta yritys 24 täsmensi, että akkusähköajoneuvojen markkinat voidaan jakaa perustason, keskitason, premium-tason ja luksustason markkinoihin. Yritys 24 totesi myös, että kunkin segmentin sisällä on selvä ero premium-tuotemerkkien ja perustason tuotemerkkien välillä muun muassa suorituskyvyn, toimintojen, ominaisuuksien, jakeluverkkojen ja myynnin jälkeisten palvelujen perusteella. Yrityksen 24 mukaan nämä tekijät määräävät tosiasiallisesti markkinatoimijoiden välisen kilpailun asteen ja sen, ovatko jotkin tuotteet keskenään kilpailevia vaihtoehtoja. Yritys 24 totesi myös, että useimmat akkusähköajoneuvojen unionin tuottajat ovat tähän mennessä keskittyneet enemmänkin premium-luokan ajoneuvomalleihin, mikä mahdollistaa suuremmat voittomarginaalit, ja sen vuoksi EU:n tuotemerkit eivät ole voimakkaasti esillä perustason segmenteillä, mikä poikkeaa tilanteesta perinteisen polttomoottoriajoneuvojen sektorilla. Tästä seuraa, että yrityksen 24 mukaan Kiinasta tuleva tuonti ja erityisesti akkusähköajoneuvojen kiinalaisten tuotemerkkien tuonti on tähän mennessä kohdistunut lähinnä perustasoon halvemmilla markkinasegmenteillä, joilla EU:n vaihtoehtoja ei ole vielä vahvasti esillä. Sen vuoksi yritys 24 väitti, että Kiinasta tuleva tuonti pääasiassa täydentää unionin tuotannonalaa eikä kilpaile sen kanssa unionin akkusähköajoneuvojen markkinoilla.

(1041) Komissio muistutti, että henkilöajoneuvojen markkinoilla on useita voimalaitteita: markkinoilla on polttomoottoriajoneuvoja, hybridiajoneuvoja (ei ladattavat), ladattavia hybridiajoneuvoja, akkusähköajoneuvoja ja polttokennoajoneuvoja. Polttokenno- ja akkusähköajoneuvot ovat päästöttömiä ajoneuvoja, kun taas ladattavissa hybridiajoneuvoissa, hybridiajoneuvoissa ja polttomoottoriajoneuvoissa on polttomoottori. Nämä ajoneuvotyypit voivat kilpailla keskenään mutta vain hyvin rajoitetusti. Samalla nämä ajoneuvotyypit kilpailevat myös hyvin rajoitetusti moottoripyörien, sähköpolkupyörien ja skoottereiden kanssa. Tämän tutkimuksen piiriin kuuluvat kuitenkin akkusähköajoneuvot eivätkä kaikki henkilöajoneuvot tai muut ajoneuvot. Vaikka kilpailusuhde muihin ajoneuvoihin olisikin olemassa, se ei tuo kyseisiä ajoneuvoja tämän tutkimuksen piiriin, eikä tällainen mahdollinen vähäinen kilpailu kyseenalaista tässä tutkimuksessa tehtyjä päätelmiä, jotka koskevat tuetun tuonnin vaikutusta samankaltaisen tuotteen (akkusähköajoneuvojen) unionin tuotannonalaan.

(1042) Komissio muistutti myös, että ei ole olemassa yleisesti hyväksyttyä henkilöautojen segmentointia, ja huomautti, että vireillepanoilmoituksessa tarkoitettu luokittelujärjestelmä perustui yleisluonteisiin kuvauksiin siitä, mitä perinteisesti kutsutaan segmenteiksi tällä tuotannonalalla, eikä unionin tuotannonalan tarjoamiin objektiivisiin ja mitattavissa oleviin kriteereihin. Tämän vuoksi väitettyjen segmenttien välillä ei ole selkeää jakolinjaa. Komissio tarkoitti vireillepanoilmoituksessa tällaisilla segmenteillä akkusähköajoneuvojen tuotelajeja. Tämä tulee selvästi esiin yrityksen 24 ehdottamassa segmentoinnissa, jossa ei esitetty edes kuvausta väitetyistä segmenteistä vaan ainoastaan nimet (eli perustaso, keskitaso, premium-taso ja luksustaso) käyttäen yleisiä markkinointitermejä, joissa on paljon tulkinnanvaraa.

(1043) Komissio totesi myös, että vaikka akkusähköajoneuvoihin sisältyy monenlaisia tyyppejä, niillä kaikilla on samat perusominaisuudet ja sama pääasiallinen käyttötarkoitus, joka on pienen henkilömäärän kuljettaminen paikasta toiseen. Niihin sovelletaan myös samoja sääntöjä, jotka koskevat esimerkiksi nopeusrajoituksia, lupavaatimuksia ja tieverkon osia, joilla niillä on lupa liikkua. Edellä esitetyn perusteella akkusähköajoneuvojen voidaan katsoa olevan riittävässä määrin vaihdettavissa keskenään. Kuten johdanto-osan 1022 kappaleessa selitetään, tuotevalvontakoodissa otettiin lisäksi huomioon akkusähköajoneuvojen keskeiset ominaisuudet, jotka vaikuttivat unionin tuotannonalan myyntihintaan, kuten pituus, toimintasäde, teho ja pyörävetotyyppi, minkä vuoksi samankaltaista unionin tuotelajia verrattiin samanlaisiin kiinalaisiin tuotelajeihin, mikä tarkoittaa sitä, että väitetysti halpoja tai premium-tason kiinalaisia akkusähköajoneuvoja verrattiin vastaaviin unionin malleihin.

(1044) Mitä tulee kiinalaisten tuottajien myymiin akkusähköajoneuvotyyppeihin ja unionin tuottajien kanssa käytävän kilpailun asteeseen, tutkimuksessa kävi ilmi, että kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien ja unionin tuotannonalan myymät akkusähköajoneuvot kilpailevat täysin keskenään (kuten johdanto-osan 1031 kappaleessa selitetään, Kiinan ja unionin tuotevalvontakoodien vastaavuus oli keskimäärin erittäin suuri, yli 90 prosenttia, ja vastaavuus koskee otokseen valittujen unionin tuottajien kokonaismyynnistä 88:aa prosenttia). Sekä unionin tuottajien että kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien unionin markkinoilla myymät akkusähköajoneuvotyypit olivat itse asiassa yksi kriteereistä unionin tuottajien ja vientiä harjoittavien tuottajien otoksen valinnassa (ks. johdanto-osan 33, 36 ja 49 kappale).

(1045) Tutkimusajanjaksolla kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat veivät merkittävästi vaihtelevilla hinnoilla laajan valikoiman akkusähköajoneuvomalleja, jotka kilpailivat unionin tuottajien tuottamien akkusähköajoneuvomallien kanssa, ja aikovat laajentaa tuotevalikoimaansa unionin markkinoilla vielä enemmän lähitulevaisuudessa.

(1046) Esimerkiksi otokseen valittu kiinalainen vientiä harjoittava tuottaja BYD myi unionin markkinoilla malleja, joiden listahinta oli alle 30 000 euroa (esim. Dolphin), malleja, joiden listahinta oli noin 40 000 euroa (esim. Atto 3), mutta myös malleja, joita se pitää premium- tai luksustason malleina ja joiden listahinta on yli 70 000 euroa (esim. HAN ja TANG). ([426]) Myös Geely-ryhmä on markkinoinut Polestar-merkin akkusähköajoneuvojaan premium-malleina ([427]) ja vienyt niitä unioniin tutkimusajanjakson aikana. Toista Geelyn tuottamaa akkusähköajoneuvoa (Lotus Eletre) markkinoidaan hyper-SUV:nä ([428]) ja tarjotaan unionin markkinoilla jopa 150 000 euron listahinnoilla.

(1047) Komissio totesi, että tutkimusajanjakson aikana myytyjen akkusähköajoneuvotyyppien lisäksi akkusähköajoneuvojen unionin markkinat kehittyvät jatkuvasti ja että unionin tuottajat ja viejät, myös kiinalaiset viejät, laajentavat joka vuosi tarjolla olevien akkusähköajoneuvojen valikoimaa. Esimerkiksi Stellantis-ryhmä, joka on akkusähköajoneuvojen unionin tuottajien ryhmä, ilmoitti lokakuussa 2023 uudesta edullisesta akkusähköajoneuvosta (Citroën e-C3), jonka hinnat alkavat 23 300 eurosta. Toisaalta otokseen valittu kiinalainen SAIC paljasti ([429]) maaliskuussa 2024 useita uusia malleja (”huippuälykäs” IM L6, ”keskikokoinen/suuri viistoperäinen sähkösedan” MG9 ja ”keskikokoinen/suuri täyssähköinen coupé” SUV MGS9). Myös muut valmistajat ovat ilmoittaneet uusista akkusähköajoneuvomalleista (ks. johdanto-osan 1127 kappale).

(1048) Sen vuoksi pääteltiin, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat eivät rajoitu tiettyihin akkusähköajoneuvotyyppeihin, kuten yritys 24 vaikuttaisi väittävän.

(1049) Edellä esitetyistä syistä komissio päätteli, että akkusähköajoneuvot muodostavat keskenään vaihdettavien tuotteiden yhtenäiset ja jatkuvat markkinat ja että segmenttianalyysi ei ollut tässä tapauksessa perusteltua eikä tarkoituksenmukaista. Tämän vuoksi väite hylättiin.

4.5. **Unionin tuotannonalan taloudellinen tilanne**

4.5.1. *Yleiset huomautukset*

(1050) Tutkittaessa tuetun tuonnin vaikutusta unionin tuotannonalaan perusasetuksen 3 artiklan 5 kohdan mukaisesti arvioinnissa otettiin huomioon kaikki taloudelliset indikaattorit, jotka vaikuttivat unionin tuotannonalan tilanteeseen tarkastelujaksolla.

(1051) Unionin tuotannonalalle mahdollisesti aiheutuneen vahingon määrittämiseen käytettiin otantaa, kuten johdanto-osan 26 kappaleessa mainitaan.

(1052) Vahingon määrittämiseksi komissio erotti toisistaan makro- ja mikrotaloudelliset vahinkoindikaattorit. Komissio arvioi makrotaloudelliset indikaattorit Prodcomista, EEA:sta, S&P Global Mobilitystä, otannasta sekä unionin tuottajien verkkosivustoilta saatujen tietojen perusteella. Tiedot koskivat kaikkia unionin tuottajia. Mikrotaloudelliset indikaattorit komissio arvioi otokseen valituilta unionin tuottajilta saatuihin kyselyvastauksiin sisältyneiden tietojen perusteella. Kummankin tietojoukon todettiin edustavan unionin tuotannonalan taloudellista tilannetta.

(1053) Makrotaloudellisia indikaattoreita ovat tuotanto, tuotantokapasiteetti, kapasiteetin käyttöaste, myyntimäärä, markkinaosuus, kasvu, työllisyys, tuottavuus, tukimarginaalin merkittävyys ja toipuminen aiemman tuetun tuonnin vaikutuksista.

(1054) Mikrotaloudelliset indikaattorit ovat keskimääräiset yksikköhinnat, yksikkökustannukset, työvoimakustannukset, varastot, kannattavuus, kassavirta, investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti.

([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. *Makrotaloudelliset indikaattorit*

4.5.2.1. Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

(1055) Unionin kokonaistuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 4

Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Tuotantomäärä (kpl)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indeksi	*100*	*165*	*220*	*298*
Tuotantokapasiteetti (kpl)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indeksi	*100*	*161*	*225*	*287*
Kapasiteetin käyttöaste	33 %	34 %	32 %	35 %
Indeksi	*100*	*103*	*98*	*104*

Lähde: Prodcom ([430]), otantatiedot ja unionin tuottajien verkkosivustot

(1056) Akkusähköajoneuvojen tuotanto lisääntyi noin 200 prosenttia tarkastelujaksolla. Tuotannon kasvu oli huomattavaa ja suhteellisen johdonmukaista kyseisellä kaudella, mikä johtui markkinoiden asteittaisesta siirtymisestä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1057) Unionin tuotannonalan kokonaistuotantokapasiteetista ei ole virallisia tietoja. Sen vuoksi unionin tuotannonalan kokonaistuotantokapasiteetti laskettiin otokseen valittujen unionin tuottajien todennettujen kapasiteetin käyttöasteiden ja unionin tuotannonalan kokonaistuotantomäärän perusteella. Näiden tietojen perusteella tuotantokapasiteetti kasvoi tarkastelujaksolla 187 prosenttia.

(1058) Tutkimuksessa kävi ilmi, että jotkin unionin tuottajat muunsivat polttomoottoriajoneuvojen tuotantolinjoja akkusähköajoneuvojen tuotantolinjoiksi, minkä vuoksi kyseisillä tuotantolinjoilla tuotettiin pelkästään akkusähköajoneuvoja, tai ne tuottivat akkusähköajoneuvoja kokoonpanotehtaissaan polttomoottoriajoneuvojen rinnalla käyttäen olennaisilta osin samaa tuotantoprosessia voidakseen hyödyntää olemassa olevia omaisuuseriä, prosesseja ja valmiuksia ja tarjota määrällistä joustoa.

(1059) Riippuen siitä, miten otokseen valitut unionin tuottajat tuottivat akkusähköajoneuvoja (ks. johdanto-osan 1058 kappale), niiden tuotantokapasiteetti laskettiin usealla tavalla käyttäen perusteena i) akkusähköajoneuvojen enimmäismäärää, joka voitiin tuottaa päivässä, kerrottuna tuottavalla työajalla ottaen huomioon 2–3 työvuoroa, huolto mukaan lukien, 46–48 viikkoa vuodessa tai ii) kaikkien henkilöautojen kokonaistuotantokapasiteettia sen jälkeen, kun siitä oli vähennetty kaikkien muiden henkilöautojen kuin akkusähköajoneuvojen tuotanto.

(1060) Kapasiteetin käyttöaste kasvoi tarkastelujakson aikana 4 prosenttia. Koska kapasiteetin käyttöaste oli alle 40 prosenttia tutkimusajanjaksolla, voidaan päätellä, että unionin tuotannonalalla on riittävästi tuotantokapasiteettia, jotta se voi vastata akkusähköajoneuvojen kysynnän tulevaan kasvuun, ja lisäksi polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta voidaan osoittaa enemmän kapasiteettia akkusähköajoneuvojen tuotantoon.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en On syytä huomata, että luottamuksellisuuteen liittyvistä syistä Prodcom ei ilmoita tuotantomäärää jäsenvaltioittain. Vuoden 2023 tuotantotiedot ovat julkisesti saatavilla 1. heinäkuuta 2024.

4.5.2.2. Myyntimäärä ja markkinaosuus

(1061) Komissio määritti unionin tuotannonalan myyntimäärän unionin markkinoilla käyttämällä EEA:n ja S&P Global Mobilityn tietoja, jotka koskivat unionissa valmistettujen akkusähköajoneuvojen rekisteröintejä.

(1062) Tämän perusteella unionin tuotannonalan myyntimäärä ja markkinaosuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 5

Myyntimäärä ja markkinaosuus

	2020	2021	2022	Tutkimusajanjakso
Myyntimäärä unionin markkinoilla (rekisteröinnit), kpl	379 138	583 992	739 101	987 586
Indeksi	*100*	*154*	*195*	*260*
Markkinaosuus (todettavissa olevasta kulutuksesta)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indeksi	*100*	*94*	*93*	*87*
Markkinaosuus (todellisesta kulutuksesta – rekisteröinnit)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indeksi	*100*	*95*	*93*	*92*

Lähde: EEA ja S&P Global Mobility, rekisteröintiä koskevat tiedot

(1063) Unionin tuottajien myynti lisääntyi tarkastelujaksolla 160 prosenttia. Kehitys noudatteli tuotannon kehitystä samalla ajanjaksolla. Akkusähköajoneuvot myytiin pääasiassa jälleenmyyjien kautta. Tärkeimmät loppukäyttäjät olivat kuluttajat ja keskeiset asiakasyritykset, jotka tavallisesti tilaavat räätälöityjä ajoneuvoja eivätkä varastossa olevia ajoneuvoja.

(1064) Kulutuksen jyrkästä kasvusta huolimatta unionin tuotannonalan todettavissa olevaan kulutukseen perustuva markkinaosuus supistui tarkastelujaksolla 13 prosenttia eli 9 prosenttiyksikköä tai todellisen kulutuksen perusteella 8 prosenttia eli yli 5 prosenttiyksikköä. Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus sen sijaan kasvoi yli viisinkertaiseksi kasvavilla markkinoilla unionin tuotannonalan kustannuksella.

4.5.2.3. Kasvu

(1065) Unionin tuotannonalan sähköajoneuvojen tuotanto ja myynti (rekisteröinnit) lisääntyivät jatkuvasti ja merkittävästi tarkastelujaksolla markkinoiden siirtyessä asteittain polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1066) Unionin tuotannonalan myynnin kasvu näillä kasvavilla markkinoilla oli huomattavasti vähäisempää kuin kulutuksen kasvu.

(1067) Unionin tuotannonalan markkinaosuus supistui 9 prosenttiyksikköä todettavissa olevan kulutuksen perusteella tai yli 5 prosenttiyksikköä rekisteröintien perusteella tarkastelujaksolla. Tuotujen akkusähköajoneuvojen (rekisteröinnit) markkinaosuus oli tutkimusajanjaksolla lähes 34,8 prosenttia. Kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla oli suurin ja nopeimmin kasvava markkinaosuus tarkastelujaksolla (ks. taulukot 2a ja 2b).

4.5.2.4. Työllisyys ja tuottavuus

(1068) Työllisyys ja tuottavuus kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 6

Työllisyys ja tuottavuus

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Työntekijöiden lukumäärä	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeksi	*100*	*165*	*250*	*290*
Tuottavuus (kpl/työntekijä)	14	14	12	14
Indeksi	*100*	*100*	*88*	*103*

Lähde: Prodcom ja otokseen valitut unionin tuottajat

(1069) Työllisyys ja tuottavuus laskettiin otokseen valittujen unionin tuottajien työllisyydestä ekstrapoloimalla koko unionin tuotannonalan tuotantomäärä.

(1070) Työntekijöiden määrä lisääntyi tarkastelujaksolla noin 40 000 työntekijästä noin 116 000:een eli 190 prosenttia. Tämä kehitys noudatti pääpiirteissään tuotannon suuntausta.

(1071) Yleisesti ottaen unionin tuotannonala siirtää työntekijöitä polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon polttomoottoriajoneuvojen tuotannon vähentyessä ja akkusähköajoneuvojen tuotannon kasvaessa. Unionin tuotannonala turvaa työpaikkoja tarjoamalla työntekijöille uudelleenkoulutusta ja mahdollisuutta mukautua sähkövoimalaitteiden tuotantoon.

(1072) Tuottavuus pysyi suhteellisen vakaana tarkastelujaksolla.

4.5.2.5. Tuen määrän merkittävyys ja toipuminen aiemmasta tuetusta tuonnista

(1073) Kaikki tukimäärät olivat merkittävästi vähimmäistasoa korkeammat. Tosiasiallisten tukimäärien vaikutus unionin tuotannonalaan ei ollut vähäpätöinen, kun otetaan huomioon asianomaisesta maasta tulevan tuonnin määrä ja hinnat.

(1074) Kyseessä on ensimmäinen tarkasteltavana olevaa tuotetta koskeva tukien vastainen tutkimus. Käytettävissä ei näin ollen ollut tietoja, joiden pohjalta olisi voitu arvioida mahdollisen aiemman tuetun tuonnin vaikutuksia.

4.5.3. *Mikrotaloudelliset indikaattorit*

4.5.3.1. Hinnat ja niihin vaikuttavat tekijät

(1075) Otokseen valittujen unionin tuottajien painotetut keskimääräiset yksikkömyyntihinnat etuyhteydettömille asiakkaille (mukaan lukien etuyhteydessä olevien yritysten markkinaehtoinen myynti) unionissa kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 7

Myyntihinnat unionissa

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Keskimääräinen yksikkömyyntihinta unionin markkinoilla (euroa/kpl)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indeksi	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Tuotannon yksikkökustannukset (euroa/kpl)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeksi	*100*	*104*	*114*	*124*

Lähde: Otokseen valitut unionin tuottajat.

(1076) Unionin tuotannonalan keskimääräiset kappalekohtaiset myyntihinnat nousivat 38 prosenttia. Tähän kehitykseen vaikuttivat muutokset otokseen valittujen unionin tuottajien myymien mallien valikoimassa tarkastelujaksolla, erityisesti kun otetaan huomioon, että unionin markkinoilla ollaan vähitellen siirtymässä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin ja uusia malleja otettiin käyttöön ja myytiin koko tarkastelujakson ajan. ([431])

(1077) Edellä esitetyt tuotantokustannukset ovat myytyjen akkusähköajoneuvojen kokonaistuotantokustannukset, mukaan lukien komponentit ja raaka-aineet, muut valmistuskustannukset sekä myynti-, yleis- ja hallintokustannukset, mukaan lukien tutkimus- ja kehityskustannukset.

(1078) Unionin tuotannonalan keskimääräiset kappalekohtaiset tuotantokustannukset nousivat 24 prosenttia. Tähän kehitykseen vaikuttivat myös muutokset valmistettavien mallien valikoimassa. Yksikkökustannuksiin vaikutti myös komponenttien, erityisesti akkujen, kustannusten nousu, joka johtui raaka-aineiden, kuten koboltin, nikkelin ja litiumin, kustannusten noususta. Myös muiden komponenttien kustannukset nousivat, erityisesti niiden, joihin energiakriisi vaikutti, kuten teräksen ja muiden metallien. Yksikkökustannuksiin alentavasti vaikuttava tekijä oli tuotanto- ja myyntimäärän kasvu (ks. taulukko 4 ja 5), koska unionin tuottajat pystyivät jakamaan kiinteät kustannukset suuremmalle akkusähköajoneuvomäärälle. Komissio totesi, että akkusähköajoneuvojen tuotannonala on pääomavaltainen tuotannonala, jolla on korkeat kiinteät kustannukset, minkä vuoksi suuri tuotantomäärä johtaa yksikkötuotantokustannusten alenemiseen.

(1079) Otokseen valitut unionin tuottajat määrittivät hinnat unionin markkinoilla tärkeimpien kilpailijoidensa samankaltaisten mallien hinnoittelun perusteella. Yleensä unionin tuottajat vahvistavat kaikille malleille listahinnan tai valmistajan ohjevähittäishinnan, jolla valmistaja suosittelee vähittäismyyjiä myymään akkusähköajoneuvonsa. Valmistajan ohjevähittäishintoja tarkistetaan säännöllisesti. Kuluttajan maksama lopullinen hinta voi kuitenkin vaihdella myyjän kuluttajalle tarjoamien alennusten vuoksi, vaikka valmistajan ohjevähittäishinta olisi kiinteä.

(1080) Akkusähköajoneuvojen markkinat ovat erittäin kilpaillut ja nopeasti kehittyvät. Lisäksi ne ovat erittäin avoimet, koska kaikki akkusähköajoneuvojen myyjät julkistavat valmistajan ohjevähittäishinnat. Hintojen avoimuuden vuoksi akkusähköajoneuvojen markkinat ovat erittäin hintaherkät. Näin ollen kustannusten noususta johtuva hintojen nousu johtaa yleensä myyntimäärien vähenemiseen.

4.5.3.2. Työvoimakustannukset

(1081) Otokseen valittujen unionin tuottajien keskimääräiset työvoimakustannukset kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 8

Keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Keskimääräiset työvoimakustannukset työntekijää kohti (euroa)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeksi	*100*	*106*	*110*	*124*

Lähde: Otokseen valitut unionin tuottajat.

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Keskimääräiset työvoimakustannukset kohosivat 24 prosenttia tarkastelujakson aikana. Tämä kehitys heijasteli palkkojen ja muiden työvoimakustannusten nousua korkean inflaation aikana erityisesti vuosina 2022 ja 2023.

4.5.3.3. Varastot

(1083) Otokseen valittujen unionin tuottajien varastot kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 9

Varastot

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Loppuvarastot (kpl)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indeksi	*100*	*126*	*207*	*339*
Loppuvarastot prosentteina tuotannosta	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indeksi	*100*	*74*	*97*	*114*

Lähde: Otokseen valitut unionin tuottajat.

(1084) Tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonala toimii pääasiassa tilausten perusteella, minkä vuoksi varastot (prosentteina tuotannosta) olivat yleisesti pienet.

(1085) Otokseen valittujen unionin tuottajien loppuvarastot kasvoivat 239 prosenttia tarkastelujaksolla, mikä johtui tuotannon kasvusta kyseisellä kaudella. Myös loppuvarastot prosentteina tuotannosta kasvoivat tarkastelujaksolla 14 prosenttia. Tämä kehitys johtui pääasiassa markkinoille tarjottujen mallien määrän kasvusta tutkimusajanjaksolla vuoteen 2020 verrattuna.

4.5.3.4. Kannattavuus, kassavirta, investoinnit, investointien tuotto ja pääoman saanti

(1086) Otokseen valittujen unionin tuottajien kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 10

Kannattavuus, kassavirta, investoinnit ja investointien tuotto

	2020	2021	2022	Tutkimusajanjakso
Riippumattomille asiakkaille unionissa tapahtuneen myynnin kannattavuus (% liikevaihdosta)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indeksi	*- 100*	*- 49*	*- 40*	*- 48*
Kassavirta (euroa)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
Indeksi	*- 100*	*- 62*	*- 123*	*- 143*
Investoinnit (euroa)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indeksi	*100*	*97*	*88*	*100*
Investointien tuotto	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
Indeksi	- 100	- 53	- 22	- 29

Lähde: Otokseen valitut unionin tuottajat.

(1087) Komissio määritti otokseen valittujen unionin tuottajien kannattavuuden ilmaisemalla samankaltaisen tuotteen myynnistä etuyhteydettömille asiakkaille unionissa saadun nettovoiton ennen veroja prosentteina tämän myynnin liikevaihdosta.

(1088) Unionin tuotannonalan toiminta oli tappiollista koko tarkastelujakson ajan, vaikka tappiot vähenivätkin kyseisellä jaksolla. Kuten taulukosta 7 käy ilmi, unionin tuotannonalan yksikköhinnat nousivat tarkastelujaksolla enemmän kuin sen yksikkökustannukset. Tämän kehityksen syitä kuvataan 4.5.3.1 jaksossa. Vuosien 2020 ja 2022 välillä unionin tuotannonala onnistui vähentämään tappioitaan, koska se lisäsi myyntimääräänsä unionin markkinoilla. Tällä kaudella unionin tuotannonala kasvatti tuotantoaan ja myyntimääriään, ja kun kiinteät kustannukset jakautuivat tuotettujen kappaleiden suurempaa määrää kohti, saatiin tehokkuusetuja. Vaikka kasvu jatkui tutkimusajanjaksolla, raaka-aineiden hintojen nousu ja alhaisin hinnoin tulevan tuetun tuonnin määrän lisääntyminen merkitsivät sitä, että tappiot kasvoivat vuoteen 2022 verrattuna ja olivat – 10,8 prosenttia tarkastelujakson lopussa.

(1089) Unionin markkinat olivat siirtymävaiheessa tarkastelujaksolla. Koska jotkin unionin tuottajat valmistivat polttomoottori- ja akkusähköajoneuvoja samoilla tuotantolinjoilla, kuten johdanto-osan 1058 kappaleessa selitetään, akkusähköajoneuvojen tuotantokustannukset laskivat jossain määrin, koska kiinteät kustannukset jakautuivat polttomoottori- ja sähköakkuajoneuvojen kesken. Unionin tuotannonalan on kuitenkin vähennettävä polttomoottoriajoneuvojen tuotantoa ja myyntiä unionissa, kuten johdanto-osan 1222 ja 1223 kappaleessa selitetään, Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan on kannattavaan tilanteeseen siirtymiseksi ja tulevaisuuden turvaamiseksi lisättävä akkusähköajoneuvojen tuotantoa, myyntiä ja markkinaosuutta ja saavutettava siten mittakaavaetuja ja alennettava edelleen yksikkökustannuksiaan hintatasoon verrattuna.

(1090) Nettokassavirta kuvastaa otokseen valittujen unionin tuottajien kykyä rahoittaa toimintansa itse. Nettokassavirta oli negatiivinen koko tarkastelujakson ajan. Nettokassavirta heikkeni tarkastelujaksolla, koska liikevaihto kasvoi ja tappiot lisääntyivät absoluuttisina arvoina ilmaistuina. Edellä kuvattua kassavirtatilannetta ovat tukeneet unionin tuotannonalan polttomoottoriajoneuvoista saamat voitot. Unionin tuottajien on kuitenkin vähennettävä polttomoottoriajoneuvojen myyntiä, minkä vuoksi voitot, jotka unionin tuotannonala saa niiden myynnistä, pienenevät tulevaisuudessa, kuten johdanto-osan 1222 ja 1223 kappaleessa selitetään.

(1091) Investoinnit tarkasteltavana olevaan tuotteeseen liittyivät pääasiassa t&k-menoihin, uusiin investointeihin akkusähköajoneuvojen tuotantolinjoihin, mukaan lukien akkujen tuotanto ja asentaminen, sekä erityisvälineiden hankintaan akkusähköajoneuvojen kokoonpanoa varten. Vaikka nämä investoinnit koskevat vain otokseen valittuja tuotantoyksikköjä, ne osoittavat, että siirtyminen polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon edellyttää mittavia investointeja. Merkittävä osa uusista investoinneista on tehtävä ennen sähköajoneuvojen myyntiä. Lisäinvestointeihin on jo sitouduttu, ja investoinnit ovat käynnissä tuotantolaitosten siirtyessä asteittain polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1092) Koko unionin tuotannonala investoi sähköistämiseen siirtymiseen arviolta 170 miljardia euroa vuosina 2022–2030 ([432]). Tämä vastaa keskimäärin noin 19 miljardin euron investointeja kauden jokaisena vuonna. Nämä investoinnit on suunniteltu kaikentyyppisille akkusähköajoneuvoille. Volkswagen-ryhmä investoi noin 20 miljardia euroa vähintään kuuden akkutehtaan rakentamiseen Eurooppaan tulevina vuosina. BMW-ryhmä aikoo investoida noin miljardi euroa sähköajoneuvojen kehittämiseen ja tuotantoon Steyrissä Itävallassa sijaitsevassa tuotantolaitoksessaan vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi se investoi noin 400 miljoonaa euroa päivittääkseen Münchenissä Saksassa sijaitsevaa tuotantolaitostaan ja rakentaa Unkariin uuden tuotantolaitoksen, joka valmistaa Neue Klasse EV -mallia vuodesta 2025 alkaen. Stellantis-ryhmä sijoitti akkukennoja varten Mercedes-Benzin ja TotalEnergiesin kanssa ACC-nimiseen yhteisyritykseen. Mercedes-Benz aikoo myös perustaa lähitulevaisuudessa neljä akkutehdasta EU:hun. Renault-ryhmä investoi sähköistämiseen EU:ssa 10 miljardia euroa vuoteen 2025 mennessä.

(1093) Investointien tuotto tarkoittaa voittoa prosentteina investointien nettokirjanpitoarvosta. Se kehittyi samalla tavoin kuin liikevaihdon tuotto eli se oli negatiivinen koko ajanjakson ajan. Investointien tuoton tappiot pienenivät tarkastelujaksolla 4.5.3.4 jaksossa kuvatuista syistä. On myös pidettävä mielessä, että kaikki otokseen valitut unionin tuottajat eivät aloittaneet investointeja akkusähköajoneuvoihin (eivätkä sen vuoksi alkaneet saada tuottoa näille investoinneille) samana vuonna. Sama syy vaikutti myös taulukossa 10 esitettyyn investointien tuoton suuntaukseen.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Otokseen valittujen unionin tuottajien pääoman saantia tarkasteltaessa olisi otettava huomioon, että otokseen valitut unionin tuottajat ovat osa suuria teollisuuskonserneja, jotka rahoittivat siirtymistä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin. Tämä väistämätön siirtymä on kuitenkin lisännyt tappioiden määrää joka vuosi ja heikentänyt tuotannonalan kykyä hankkia pääomaa tulevaisuudessa.

4.5.4. *Tuotannonalan tilannetta koskevat päätelmät*

(1095) Unionin tuotannonalan tilannetta on analysoitava ottaen huomioon unionin markkinoiden siirtyminen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin, kuten johdanto-osan 996 kappaleessa selitetään.

(1096) Todettavissa oleva unionin kulutus kasvoi tarkastelujaksolla 200 prosenttia ja todellinen unionin kulutus (ainoastaan rekisteröinteihin perustuva) 182 prosenttia tarkastelujaksolla. Tämä suuri kasvu kuvastaa tilannetta, jossa unionin henkilöajoneuvomarkkinat siirtyvät polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1097) Samaan aikaan Kiinasta tulevan tuonnin määrä kasvoi valtavasti noin 21 000 kappaleesta yli 412 000 kappaleeseen (eli yli 1 800 prosenttia tarkastelujaksolla), mikä on huomattavasti enemmän kuin kulutuksen kasvu. Tämä näkyy Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuudessa, joka myös kasvoi valtavasti vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 3,9 prosentista 25 prosenttiin. Samanlainen kasvu näkyy kiinalaisten akkusähköajoneuvojen rekisteröinnissä Kiinasta tuonnin jälkeen.

(1098) Unionin tuotannonalan tuotanto kasvoi 198 prosenttia ja myynti 150 prosenttia. Tämä todettavissa oleva kasvu ei vastannut kulutuksen kasvua, mikä tarkoittaa sitä, että unionin tuotannonalan markkinaosuus supistui vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 68,9 prosentista 59,9 prosenttiin.

(1099) Kuten selitettiin, unionin markkinoiden siirtymisen vuoksi useisiin indikaattoreihin vaikutti se, että unionin tuotannonala muunsi vähitellen tuotantolaitoksiaan polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon. Muuntaminen edellytti suuria ja vakaita investointeja t&k-toimintaan ja tehtaan muuntamiseen liittyviin kustannuksiin, jotka pysyivät samoina koko tarkastelujakson ajan. Kapasiteetin käyttöasteessa, kannattavuudessa, investointien tuotossa ja tuottavuudessa oli nähtävissä hienoista positiivista kehitystä, mikä johtui siirtymisestä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin, mutta ne joko pysyivät negatiivisina tai melko vakaina tarkastelujaksolla.

(1100) Vaikka unionin tuotannonalan kannattavuuden ja investointien tuoton kehityssuunta koheni, ne pysyivät heikkoina koko tarkastelujakson ajan. Tämä osoitti, että unionin tuotannonala ei pystynyt siirtämään kaikkia siirtymästä johtuvia merkittäviä kustannuksia asiakkailleen ja että sitä estettiin asettamasta asiakkailta veloitettavia hintoja kannattavalle tasolle. Edellä 4.5.3.1 jaksossa esitetty analyysi osoittaa, että tuetun tuonnin hinnat estivät unionin tuotannonalan hintojen korotukset. Kiinasta tulevan tuetun tuonnin hintojen alittavuus määrinä, jotka lisääntyivät jatkuvasti jopa nopeasti kasvavilla markkinoilla, osoittaa, että tärkein tuontikilpailija oli Kiina.

(1101) Huolimatta tutkimusajanjaksolla tapahtuneesta myynnin ja tuotannon kasvusta, joka johtui kysynnän kasvusta siirryttäessä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin, unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvoihin liittyvä toiminta ei edelleenkään tuottanut voittoa. Tutkimusajanjaksolla vallinnut tilanne, jossa tappiot olivat yli 10 prosenttia ja hinnankorotukset estyivät jatkuvasti, vaaransi koko unionin tuotannonalan siirtymisen polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon. Siirtymään on liittynyt useiden miljardien eurojen investoinnit ja tuotannonalan työllistämän valtavan työvoiman uudelleenkohdentaminen, mutta unionin markkinoista vain 14,5 prosenttia oli siirtynyt polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin (ks. taulukko 1).

(1102) Edellä esitetyt indikaattorit osoittavat, että siirtyminen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin alkoi estyä tarkastelujakson loppua kohti ja erityisesti tutkimusajanjaksolla, jolloin voidaan havaita Kiinasta tulevan tuonnin suurimmat määrät ja unionin tuotannonalan markkinaosuuden suurin lasku. Tästä on osoituksena myös se, että joidenkin indikaattorien tarkastelujaksolla parantuneista suuntauksista huolimatta useimmat taloudelliset indikaattorit, kuten kannattavuus, investointien tuotto ja kassavirta, olivat edelleen negatiivisia ja jopa alkoivat heikentyä tutkimusajanjakson aikana. Vieläkin paljastavampaa on, että markkinaosuudet pienenivät jatkuvasti koko tarkastelujakson ajan ja olivat alimmillaan tutkimusajanjakson lopussa.

(1103) Edellä esitetyn perusteella komissio päätti tutkia, vaarantaisiko Kiinasta tulevan tuetun tuonnin todennäköinen tuleva kehitys onnistuneen siirtymisen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin, mistä aiheutuisi merkittävää vahinkoa unionin tuotannonalalle.

5. VAHINGON UHKA

5.1. Johdanto

(1104) Komissio tutki perusasetuksen 8 artiklan 8 kohdan mukaisesti, vaikuttaako Kiinasta tulevan tuetun tuonnin lisäkasvu todennäköisesti kielteisesti unionin tuotannonalan tilanteeseen ja muodostaako se näin ollen merkittävän vahingon uhkan unionin tuotannonalalle.

(1105) Arvioitaessa unionin tuotannonalaan kohdistuvan merkittävän vahingon uhkaa perusasetuksen 8 artiklan 8 kohdan toisen alakohdan mukaisesti huomioon otetaan muun muassa seuraavat tekijät:

— kyseessä olevan tuen luonne ja tuen todennäköiset vaikutukset kauppaan;

— tuetun tuonnin sellainen huomattava kasvuvauhti unionin markkinoilla, joka on osoitus tuonnin tuntuvan kasvun todennäköisyydestä;

— riittävä ja vapaasti viejän käytettävissä oleva kapasiteetti tai sen välitön ja tuntuva kasvu, joka on osoitus unioniin suuntautuvan tuetun viennin tuntuvan kasvun todennäköisyydestä, ottaen huomioon muiden vientimarkkinoiden kyky ottaa vastaan lisävientiä;

— tuonti hinnoilla, jotka voivat merkittävästi alentaa sisäisiä hintoja tai estää huomattavassa määrin hinnankorotukset ja jotka todennäköisesti lisäisivät uuden tuonnin kysyntää; ja

— varastojen määrä.

5.2. Kyseessä olevan tuen luonne ja sen todennäköiset vaikutukset kauppaan

(1106) Komissio päätteli alustavasti 3.10 jaksossa perusasetuksen mukaisesti, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavaa tukea on annettu.

(1107) Tuet osoittavat, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin on saatu tukea valtiolta.

(1108) Tutkimusajanjaksolla todetun merkittävän hinnan alittavuuden ja hinnankorotusten estymisen (sellaisten hinnankorotusten estyminen, jotka muutoin olisi tehty) odotetaan vaikuttavan jo tutkimusajanjaksolla todettuun unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen vieläkin kielteisemmin lähitulevaisuudessa. Kiinasta tulevan tuonnin aggressiivista hinnoittelua ja huomattavaa markkinaosuuden kasvattamista auttaa se, että unionin sähköajoneuvojen markkinat ovat erittäin hintaherkät ja avoimet.

(1109) Kuten 3.2 jaksossa selitetään, akkusähköajoneuvojen kotimaan tuotannonalaa tukevilla Kiinan viranomaisten toimenpiteillä varmistetaan, että akkusähköajoneuvojen vienti pysyy erittäin kilpailukykyisenä unionin tuotannonalan hintoja huomattavasti alhaisemmilla hinnoilla, koska rahoitusta, tavaroita tai tuotantopanoksia tarjotaan riittämättömänä pidettävää vastiketta vastaan ja tarjotaan muita etuja (eivätkä unionin tuottajat saa etua näin merkittävästä tuesta).

(1110) Näin ollen on ennakoitavissa, että Kiinan viranomaisten tukitoimenpiteiden luonteen vuoksi tarkasteltavana olevan tuotteen tuettu tuonti vaikuttaa jatkossakin kielteisesti unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen.

5.3. Tuetun tuonnin sellainen huomattava kasvuvauhti unionin markkinoilla, joka on osoitus tuonnin tuntuvan kasvun todennäköisyydestä

Kiinasta tulevan tuonnin kasvu ja sen markkinaosuus

(1111) Akkusähköajoneuvojen kokonaistuonti asianomaisesta maasta lisääntyi merkittävästi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 21 243 kappaleesta 412 425 kappaleeseen (ks. taulukko 2a ja 2b).

(1112) Myös Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 3,9 prosentista 25,0 prosenttiin kokonaistuonnin perusteella (ks. taulukko 2a) tai 3,5 prosentista 22,8 prosenttiin rekisteröintien perusteella (ks. taulukko 2b). Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat kasvattaneet markkinaosuuttaan halpatuonnin myötä unionin tuottajien ja kolmansista maista tulevan tuonnin kustannuksella.

Toimenpiteet, jotka viittaavat tuonnin merkittävän lisäkasvun todennäköisyyteen

(1113) Kuten 3.2 jaksossa osoitetaan, on näyttöä siitä, että Kiinan viranomaisten politiikka kohdistuu akkusähköajoneuvojen tuotantoon ja erityisesti vientiin.

(1114) Useat seikat osoittavat, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat todennäköisesti jatkavat vientiä suurina määrinä. Kiinan viranomaiset ovat hiljattain toteuttaneet useita toimenpiteitä, jotka kohdistuvat vientimarkkinoihin ja lisäävät vientiä edelleen, myös Kiinan kotimarkkinoilla vallitsevan merkittävän ylikapasiteetin vuoksi (ks. johdanto-osan 1140–1143 kappale).

(1115) Kuten johdanto-osan 1149 kappaleessa selitetään, Kiinasta vietiin tutkimusajanjaksolla maailmanlaajuisesti 1 471 136 akkusähköajoneuvoa, mikä on 659 prosentin lisäys vuoteen 2020 verrattuna. NEV-ajoneuvot (akkusähköajoneuvot ja ladattavat hybridiajoneuvot) ovat erittäin tärkeitä Kiinan taloudelle. Tämän vuoksi Kiinan presidentti totesi vuoden 2024 uudenvuodenviestissään, että NEV-ajoneuvot ovat uusi todiste Kiinan valmistusteollisuuden kyvykkyydestä ([433]). Kiinalaisten akkusähköajoneuvojen valmistajien toiminta ei kuitenkaan rajoitu pelkästään kotimarkkinoille. Kiinan viranomaiset itse asiassa kannustavat akkusähköajoneuvojen kiinalaisia tuottajia tutkimaan ulkomaanmarkkinoita ja tukevat niitä monin tavoin niiden vientimyynnin laajentamiseksi muun muassa kehittämällä oikeudellista konsultointia sekä testaus- ja sertifiointijärjestelmiä. Tältä osin vuosia 2021–2035 koskevassa suunnitelmassa asetetaan NEV-ajoneuvojen Kiinan tuotannonalalle viisi strategista tehtävää seuraaviksi 15 vuodeksi: 1) parannetaan teknologian innovointivalmiuksia; 2) rakennetaan NEV-ajoneuvoteollisuuden ekosysteemi; 3) edistetään teollisuuden yhdentymistä ja kehitystä; 4) rakennetaan vakaa infrastruktuurijärjestelmä; ja 5) lisätään avoimuutta ja tiivistetään kansainvälistä yhteistyötä. Mitä tulee kansainväliseen yhteistyöhön, kotimaisia yrityksiä kannustetaan laatimaan kansainvälisiä strategisia kehityssuunnitelmia, hyödyntämään ulkomaisia markkinoita ja perustamaan varastoja ja myynnin jälkeisiä palvelualustoja ulkomaille. Vuosia 2021–2035 koskevassa suunnitelmassa korostettiin myös, että kansainvälisen yhteistyön tukipalveluja, kuten yritysten vaatimustenmukaisuutta ja oikeudellista konsultointia sekä testaus- ja sertifiointipalveluja, on vahvistettava. Lisäksi vuosia 2021–2035 koskevalla suunnitelmalla ohjataan Kiinan viranomaisia osallistumaan ennakoivasti kansainvälisten sääntöjen ja standardien laatimiseen ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits

([434]) International Council on Clean Transportation (ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, kesäkuu 2021; saatavilla osoitteessa https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf

(1116) Kiinan Shenzhenin kaupunki otti 18 päivänä helmikuuta 2024 käyttöön suunnitelman autojen viennin lisäämiseksi ([435]), ([436]). Suunnitelma kattaa 24 toimenpidettä, mukaan lukien tuki tehtaiden rakentamiseen ja uusien merireittien avaamiseen. Paikalliset virkamiehet ilmoittivat ottavansa käyttöön autojen viejiä tukevia palveluja, muun muassa parantamalla vientivakuutuksia, nopeuttamalla veronpalautuksia ja kannustamalla kiinalaisia pankkeja tarjoamaan kuluttajaluottoa ulkomaisille autonostajille. Suunnitelmassa myös kehotettiin viejiä ostamaan enemmän autoja kuljettavia aluksia, jotta voidaan perustaa kiinalaisessa omistuksessa oleva ro-ro-alusten laivasto (ks. johdanto-osan 1117 kappale).

(1117) Kiinalaisten tuottajien kiinnostus akkusähköajoneuvojen vientiin näkyy myös siitä, että kiinalaiset akkusähköajoneuvon tuottajat ovat tilanneet suuren määrän ro-ro-aluksia, jotka on erityisesti suunniteltu kuljettamaan ajoneuvoja ulkomaille ([437]), ([438]). Kiinalaisten telakoiden tuotanto saattaa raporttien mukaan olla 200 ro-ro-alusta vuosien 2023 ja 2026 välillä. Tämä on kaksi kertaa enemmän kuin vuosina 2015–2022 toimitettujen ro-ro-alusten määrä ([439]), ([440]). Lisäksi vaikuttaa siltä, että BYD on tilannut kuusi ro-ro-alusta (ja sillä on etuosto-oikeus vielä kahteen). Alusten kapasiteetin odotetaan olevan noin 7 700 CEU:ta (autoekvivalenttiyksikköä). BYD on jo vastaanottanut ensimmäisen aluksensa, "BYD Explorer No. 1" ([441]), ([442]), ([443]), joka on jo käytössä akkusähköajoneuvojen kuljettamiseen unioniin ([444]). Myös muut kiinalaiset autonvalmistajat, kuten SAIC Chery Automobile ([445]), ovat tilanneet useita omia ro-ro-aluksia ([446]), ([447]). Lisäksi valtion omistama autonvalmistaja Chery tekee yhteistyötä Wuhun telakan kanssa elvyttääkseen Shandongin maakunnan rannikolla olevan vanhan telakan, jotta siellä voitaisiin rakentaa ajoneuvojen kuljetusaluksia, jotka on tarkoitettu akkusähköajoneuvojen vientiä varten ([448]), ([449]).

(1118) Edellä esitetyt toimenpiteet tarkasteltuna yhdessä kiinalaisten tuottajien toiminnan laajentamista tärkeimpiin EU-maihin koskevien lähitulevaisuuden suunnitelmien (ks. johdanto-osan 1126 ja 1127 kappale) sekä Kiinan merkittävän käyttämättömän kapasiteetin (ks. johdanto-osan 1140–1143 kappale) kanssa osoittavat, että Kiina suuntautuu jatkossakin aggressiivisesti vientimarkkinoille, mikä viittaa siihen, että tuonti unioniin todennäköisesti kasvaa merkittävästi tulevaisuudessa.

Unionin markkinoiden houkuttelevuus ja suuntautuminen unionin markkinoille

(1119) Kiinan kohteena olevista vientimarkkinoista unionin markkinat olivat kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tärkein vientikohde, jonka osuus Kiinan akkusähköajoneuvojen kokonaisviennistä oli 33,1 prosenttia, koska unionin markkinat ovat kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kannalta houkuttelevin alue kokonsa, helppopääsyisyytensä, hintatasonsa ja sähköajoneuvojen selkeän etenemissuunnitelman vuoksi, kuten johdanto-osan 1120–1123 kappaleessa selitetään.

(1120) Unionin markkinoiden koosta voidaan todeta, että vuonna 2023 unionin markkinoilla rekisteröitiin 1 538 621 akkusähköajoneuvoa, mikä on 14,6 prosenttia kaikista rekisteröidyistä henkilöautoista ([450]). Vertailun vuoksi jäljempänä olevasta taulukosta käy ilmi akkusähköajoneuvojen markkinoiden koko muissa keskeisissä maissa ja niiden osuus kaikista rekisteröidyistä henkilöautoista.

([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

Taulukko 11

Akkusähköajoneuvojen markkinat kolmansissa maissa

Maa	Akkusähköajoneuvojen markkinat 2023	% rekisteröityjen henkilöautojen kokonaismäärästä
Yhdysvallat	1 118 286	7,2 %
Yhdistynyt kuningaskunta	314 684	16,5 %
Etelä-Korea	156 767	9,0 %
Norja	104 589	82,4 %
Australia	87 217	7,25 %
Intia	82 336	1,6 %
Turkki	64 515	6,7 %
Sveitsi	52 728	20,9 %
Japani	43 991	1,7 %
Brasilia	19 309	0,9 %
Indonesia	17 062	2,2 %

Lähde: PwC - ([451]) Strategy&, 'Electric Vehicle Sales Review Q4-2023'

(1121) Mitä tulee unionin markkinoille pääsyyn, EU:n tulli (suosituimmuustulli) on 10 prosenttia. Kaikilla muilla merkittävillä markkinoilla sen sijaan sovelletaan Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnissa suuria tuontiesteitä. Yhdysvaltojen markkinat ovat pienemmät kuin unionin markkinat, mutta ne ovat silti merkittävät (vuonna 2023 rekisteröitiin yli miljoona akkusähköajoneuvoa), ja markkinoita suojataan tällä hetkellä Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuontiin sovellettavalla 27,5 prosentin kokonaistullilla (2,5 prosentin suosituimmuustulli ja 25 prosentin "301 §:n mukainen tulli" ([452])), ja toukokuussa 2024 julkaistiin ehdotuksia 301 §:n mukaisen tullin korottamisesta 100 prosenttiin elokuusta 2024 alkaen ([453]). Lisäksi Turkki otti käyttöön 40 prosentin suosituimmuustullin lisäksi vielä 10 prosentin tullin Kiinasta peräisin olevien sähköajoneuvojen tuonnissa, ([454]) ja Intiassa kannetaan sähköajoneuvoista tuontivero, joka on 70 prosenttia enintään 40 000 USD:n hintaisista ([455]) ja 100 prosenttia yli 40 000 USD:n hintaisista ([456]) sähköajoneuvoista. Brasiliassa otettiin tammikuussa 2024 uudelleen käyttöön 10 prosentin vero akkusähköajoneuvojen tuonnissa, ja vero nousee 18 prosenttiin heinäkuussa 2024 ja 35 prosenttiin heinäkuuhun 2026 mennessä ([457]). Tämä jättää unionin markkinat ainoiksi suuriksi, varakkaiksi ja kypsiksi automarkkinoiksi, jotka ovat avoimet Kiinasta tulevalle tuonnille.

([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) Samojen tuotelajien hinnoista voidaan todeta, että akkusähköajoneuvojen hinnat unionin markkinoilla ovat huomattavasti korkeammat kuin Kiinan markkinoilla, mikä antaa kiinalaisille vientiä harjoittaville tuottajille mahdollisuuden saada suurempia voittoja. Esimerkiksi maaliskuussa 2024 yhden eniten myydyistä kiinalaisista autoista, BYD Atto 3:n, lähtövähittäishinta Kiinassa oli 15 358 euroa (119 800 CNY), ja Saksassa, joka on sen tärkein vientimarkkina-alue, lähtövähittäishinta oli yli kaksinkertainen eli 31 924 euroa (37 990 euroa alv:n ([458]) kanssa). ([459]) Samoin maaliskuussa 2024 Geelyn uutta Polestar 4:ää tarjottiin Kiinassa 38 331 euron lähtöhinnalla (299 000 CNY) ennen alennuksia, mutta Saksassa sen lähtöhinta oli 53 109 euroa (63 200 euroa alv:n kanssa) ([460]). Lisäksi hinnat laskevat Kiinassa, mikä käy ilmi tuoreista esimerkeistä, joissa Teslan Model 3:n hinta Kiinassa laski yli 4 500 USD:a tammikuusta lähtien ja NIO laski hintojaan 4 200 USD:a kesäkuussa. ([461]) Maaliskuussa 2024 BYD alensi myös halvimman Seagull-mallinsa hintaa 5 prosenttia. Vuonna 2023 BYD alensi Yuan Plus -mallinsa (sen suosituin malli, joka tunnetaan unionissa nimellä Atto 3) hintaa 12 prosenttia Kiinan markkinoilla ([462]). Tämä hintojen lasku Kiinassa kannustaa yrityksiä lisäämään vientiään ja hankkimaan jalansijaa uusilla markkinoilla, joilla hintataso on korkeampi, kuten unionin markkinoilla.

(1123) Mitä tulee sähköajoneuvoja koskevaan selkeään etenemissuunnitelmaan unionissa, EU on asettanut sähköajoneuvojen rekisteröinnille erittäin korkean tavoitteen, jollaista ei ole muiden kolmansien maiden markkinoilla. Näin ollen vuoteen 2035 mennessä 100 prosenttia unionissa ensirekisteröidyistä autoista (yli 9 miljoonaa autoa) olisi oltava päästöttömiä ajoneuvoja, erityisesti akkusähköajoneuvoja, kun taas Yhdysvalloissa tavoite on vain 50 prosenttia.

(1124) Kuten johdanto-osan 1141 ja 1142 kappaleessa selitetään, Kiinassa on NEV-ajoneuvoista (akkusähköajoneuvoista ja ladattavista hybridiajoneuvoista) jo ylikapasiteettia, joka käytetään suurelta osin unionin markkinoille suuntautuvaan vientiin niiden houkuttelevuuden perusteella verrattuna muihin kolmansien maiden markkinoihin.

(1125) Lisäksi tutkimuksen aikana unionin markkinoilla toimi ainakin 14 kiinalaista vientiä harjoittavaa tuottajaa, mm. Aiways, BYD, Chery, Dongfeng (jonka tuotemerkkejä ovat Dongfeng Voyah), Geely ([463]) (jonka tuotemerkkejä ovat Polestar, Zeeker ja Lotus), Great Wall Motors (jonka tuotemerkki on Ora), Hongqi, JAC (jonka tuotemerkkejä ovat JAC ja DR), SAIC (jonka tuotemerkkejä ovat MG ja Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell sekä Zhidou ([464]). Yhteensä näiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 1,9 prosentista 7,3 prosenttiin (ks. taulukko 12).

(1126) Tutkimusajanjakson jälkeen suuri joukko kiinalaisia vientiä harjoittavia tuottajia ilmoitti aikovansa tuoda unionin markkinoille useita uusia akkusähköajoneuvojen malleja ja laajentaa läsnäoloaan unionin markkinoilla aloittamalla toiminnan aiempaa useampien EU:n jäsenvaltioiden markkinoilla lyhyellä aikavälillä. Näistä ilmoituksista käy selvästi ilmi kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kiinnostus unionin markkinoihin. Esimerkiksi ([465]) Alankomaissa jo toimiva Xpeng Inc aikoo aloittaa toiminnan Saksan ja Ranskan markkinoilla vuonna 2024 ([466]). Suomen markkinoilla jo myytyä Dongfengin luksusmerkkiä Voyah aiotaan ruveta myymään Espanjan ja Portugalin markkinoilla vuonna 2024 ja mahdollisesti myös Saksan, Ranskan ja Italian markkinoilla ([467]). Great Wall Motor aikoo laajentaa toimintaansa unionissa Saksan lisäksi seitsemään muuhun maahan (Alankomaihin, Belgiaan, Espanjaan, Italiaan, Itävaltaan, Luxemburgiin ja Portugaliin) ([468]). Geelyn premium-merkkiä Zeekr ryhdyttiin myymään tuotemerkillä Zeekr 001 Alankomaissa vuoden 2023 lopussa ([469]).

([458]) Arvonlisävero.
([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]) Geelyn Volvo-tuotemerkkiä ei tuotu Kiinasta tarkastelujaksolla.
([464]) Luettelo ei ole tyhjentävä.
([465]) Luettelo esimerkeistä ei ole tyhjentävä.
([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) Lisäksi BYD lanseerasi unionin markkinoille kuudennen akkusähköajoneuvomallinsa (Seal U) markkinoilla jo olevien mallien (Atto 3, Dolphin, Seal, Han ja Tang) lisäksi ([470]). Myös MG aikoo lanseerata mallin IM L6 unionissa vuonna 2025 ([471]). NIO aikoo lanseerata halvemman tuotemerkkinsä, josta käytetään koodinimeä Firefly, Euroopassa vuonna 2025 ([472]). Kiinalainen premium-tason sähköajoneuvojen valmistaja Human Horizons' HiPhi on ilmoittanut malliensa eurooppalaisesta hinnoittelusta ja alkanut hyväksyä vuonna 2023 ennakkotilauksia, joiden hinnat Saksassa olivat yli 100 000 euroa. ([473]) Lisäksi BYD ilmoitti aikovansa kasvattaa merkittävästi markkinaosuuttaan unionin markkinoilla nykyisestä 1,1 prosentista 5 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä ([474]).

(1128) Transport & Environment ([475]) arvioi, että kiinalaisten tuotemerkkien ja kiinalaisten yritysten ostamien eurooppalaisten tuotemerkkien markkinaosuus on 11 prosenttia vuonna 2024, 14 prosenttia vuonna 2025 ja 20 prosenttia vuoteen 2027 mennessä ([476]).

(1129) Kiinan viranomaisten politiikka, jolla kannustetaan kiinalaisia tuottajia akkusähköajoneuvojen vientiin, unionin markkinoiden houkuttelevuus, Kiinan massiivinen ylikapasiteetti ja erittäin suuri käyttämätön kapasiteetti sekä se, että akkusähköajoneuvojen tuonti Kiinasta on lisääntynyt merkittävästi vuodesta 2020 lähtien viittaavat siihen, että tämän tuonnin kasvu todennäköisesti lisääntyy edelleen merkittävästi erittäin lyhyellä aikavälillä ja seuraavinakin vuosina. Lisääntyneestä tuonnista vastaavat pääasiassa kiinalaiset kotimaiset tuotemerkit ja kiinalaisten yritysten ostamat eurooppalaiset tuotemerkit unionin tuotannonalan kustannuksella, ja unionin tuotannonala todennäköisesti menettää edelleen markkinaosuuttaan.

Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuuksien todennäköinen kehitys unionin markkinoilla

(1130) Jotta voitaisiin arvioida Kiinasta tulevien akkusähköajoneuvojen tuontimäärää ja tällaisen tuonnin lisääntymisen todennäköisyyttä tulevaisuudessa, CCCME:n mukaan olisi arvioitava akkusähköajoneuvojen kokonaistuonti Kiinasta ja erityisesti unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan harjoittama tuonti.

(1131) Tämän tutkimuksen piiriin kuuluu kaikki Kiinasta tuleva akkusähköajoneuvojen tuettu tuonti yritysten omistajuudesta riippumatta. Vastauksena väitteeseen komissio eritteli kaiken Kiinasta tulevan tuonnin seuraavasti: tuonti kiinalaisilta viejiltä, jotka ovat etuyhteydessä unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisiin laitevalmistajiin (Renault, BMW ja Mercedes-Benz), jotka ovat siirtymässä akkusähköajoneuvojen tuotantoon unionin markkinoilla, Teslan tuonti ja kaikki muu kiinalainen tuonti, kuten kiinalaisten yritysten aiemmin hankkimat eurooppalaiset tuotemerkit (Polestar ja MG), kiinalaiset polttomoottoriajoneuvojen alkuperäiset laitevalmistajat (esim. BYD, Chery ja Dongfeng) ja kiinalaiset sähköajoneuvojen startup-yritykset (esim. NIO ja Xpeng).

(1132) Unionin tuotannonalaan etuyhteydessä olevien kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuonnin ja kaiken muun Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus (rekisteröintien perusteella) kehittyi seuraavasti:

Taulukko 12a

Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuuden erittely

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Kiinalaisilta viejiltä, jotka ovat etuyhteydessä unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisiin laitevalmistajiin, jotka ovat siirtymässä akkusähköajoneuvojen tuotantoon, tulevan tuonnin markkinaosuus	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]) Asiantuntijaryhmä, joka kampanjoi kaikille tarkoitetun puhtaan ja kestävän liikenteen puolesta.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Kaiken muun Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) EEA:n ja S&P Global Mobilityn tiedoissa ei ilmoiteta sähköajoneuvojen alkuperää. Voidakseen erottaa Kiinasta tuotujen Tesla-ryhmän mallien määrän unionissa tuotetuista malleista komissio käytti vastausta, jonka Tesla toimitti viejille tarkoitettuun kyselylomakkeeseen pyytäessään yksilöllistä tarkastelua (ks. johdanto-osan (183) kappale). Tutkimusajanjaksoa koskevat tiedot eivät ole julkisesti saatavilla, minkä vuoksi komissio esitti Teslan markkinaosuutta koskevat tiedot vaihteluväleinä. Teslan tietojen luottamuksellisuuden suojaamiseksi komission oli ilmoitettava myös niiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien, jotka ovat etuyhteydessä unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisiin laitevalmistajiin, jotka ovat siirtymässä akkusähköajoneuvojen tuotantoon, tiedot vaihteluväleinä, sillä muutoin Teslan tiedot voitiin laskea päättelemällä. Komissio toimittaa tarkat tiedot lopullista tullia koskevassa asetuksessa, kun tarvittavat tiedot ovat julkisesti saatavilla.

Lähde: EEA ja S&P Global Mobility

(1133) Edellä olevasta taulukosta käy ilmi, että Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista akkusähköajoneuvojen tuotantoon siirtymässä olevien unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisten laitevalmistajien markkinaosuus kasvoi vuosina 2020–2021 mutta pysyi suhteellisen vakaana vuodesta 2021 lähtien ja tutkimusajanjaksolla, jolloin se oli [4,7–5,7] prosenttia eli pienempi kuin kaiken muun Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus, joka kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 1,9 prosentista 7,3 prosenttiin.

(1134) Komissio määritti Kiinasta tutkimusajanjakson aikana tulevan tuonnin myös neljännesvuosittain, mikä esitetään jäljempänä olevassa taulukossa.

Taulukko 12b

Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuuden erittely

	Tutkimusajanjakso			
	Lokakuu–joulukuu 2022	Tammikuu–maaliskuu 2023	Huhtikuu–kesäkuu 2023	Heinäkuu–syyskuu 2023
Kiinalaisilta viejiltä, jotka ovat etuyhteydessä unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisiin laitevalmistajiin, jotka ovat siirtymässä akkusähköajoneuvojen tuotantoon, tulevan tuonnin markkinaosuus	[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] %
Kaiken muun Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Lähde: S&P Global Mobility

(1135) Edellä olevasta taulukosta käy ilmi, että vuosineljänneksittäin tarkasteltuna kaiken muun Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi tutkimusajanjaksolla kolmena vuosineljänneksenä ensimmäisen neljänneksen 6,8 prosentista viimeisen neljänneksen 8,8 prosenttiin ja ylitti akkusähköajoneuvojen tuotantoon siirtymässä olevien unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäisten laitevalmistajien tuonnin markkinaosuuden, joka oli [5,6–6,8] prosenttia tutkimusajanjakson aikana.

(1136) Toisin kuin kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat, jotka esittivät lukuisia ilmoituksia (ks. johdanto-osan 1126 ja 1127 kappale), akkusähköajoneuvojen tuotantoon siirtymässä olevat unionin polttomoottoriajoneuvojen alkuperäiset laitevalmistajat eivät ilmoittaneet merkittävistä suunnitelmista tuoda sähköajoneuvoja Kiinasta. Useimmilla niistä on yksi akkusähköajoneuvomalli tai -merkki, jota tuodaan Kiinasta huomattavasti vähemmän kuin ne tuottavat unionissa. BMW ilmoitti esimerkiksi, että sen iX3-mallia, jota tuotiin Kiinasta tarkastelujaksolla,

ei enää tuoda Kiinasta vuodesta 2025 alkaen ([477]). BMW-konserni aikoo tuoda Kiinasta tuotemerkkiä MINI Cooper ([478]), Mercedes-Benz-konserni tuotemerkkiä Smart, Volkswagen-konserni tuotemerkkiä Cupra ja Renault-konserni Dacia Spring -mallia. Tämän tuonnin markkinaosuus on pysynyt suhteellisen vakaana vuodesta 2021, eikä sen odoteta kasvavan merkittävästi hyvin lyhyellä aikavälillä eikä lähitulevaisuudessa.

(1137) Myöskään Teslan tuonnin Kiinasta ei odoteta kasvavan merkittävästi, koska Teslan käyttämätön tuotantokapasiteetti on hyvin alhainen tai sitä ei ole lainkaan. Julkisten tietojen mukaan Tesla aikoo lisätä tuotantokapasiteettiaan Kiinassa. Tesla ei kuitenkaan näytä saaneen vielä tarvittavia viranomaishyväksyntöjä, eikä ole selvää, saako se ne. ([479])

(1138) Edellä esitetty osoittaa näin ollen, että on todennäköistä, että pääasiassa kiinalaisten merkkien markkinaosuudet kasvavat lähitulevaisuudessa. Tämän vuoksi väite hylättiin.

5.4. Riittävä vapaasti käytettävissä oleva kapasiteetti ja kolmansien maiden markkinoiden vastaanottokyky

(1139) Kiinan viranomaiset eivät toimittaneet luetteloa akkusähköajoneuvojen valmistajista Kiinassa. Sen vuoksi komission oli turvauduttava julkisesti saatavilla oleviin tietoihin. Bloombergin mukaan Kiinassa oli vuonna 2023 noin 100 kiinalaista sähköautojen valmistajaa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli noin 500 ([480]).

(a) *Kapasiteetti ja käyttämätön kapasiteetti Kiinassa*

(1140) Kuten johdanto-osan 49 kappaleessa selitetään, 21 kiinalaista vientiä harjoittavien tuottajien ryhmää ilmoittautui tutkimuksessa toimittamalla vastauksen otantakyselyyn. Vastausten perusteella (ks. taulukko 13) näiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kapasiteetti ja käyttämätön kapasiteetti kasvoivat tarkastelujaksolla. Tutkimusajanjaksolla niiden käyttämätön kapasiteetti oli lähes 2,3 miljoonaa akkusähköajoneuvoa, mikä on 1,5-kertaisesti akkusähköajoneuvojen tosiasiallinen kokonaiskulutus unionissa samalla kaudella eli 1 519 082 kappaletta, kuten taulukosta 1 käy ilmi.

Taulukko 13 –

Yhteistyössä toimineiden kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tuotanto ja kapasiteetti

Yksikköä	2020	2021	2022	Tutkimusajanjakso
Tuotanto	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeksi	*100*	*320*	*650*	*792*
Kapasiteetti	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeksi	*100*	*145*	*227*	*288*
Käyttämätön kapasiteetti	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeksi	*100*	*92*	*100*	*137*
Kapasiteetin käyttöaste	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeksi	*100*	*221*	*286*	*275*

Lähde: Kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien otantavastaukset

([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) Yhteistyössä toimineiden vientiä harjoittavien tuottajien vastausten perusteella saadut tuotantoa, kapasiteettia ja käyttämätöntä kapasiteettia koskevat tiedot ovat kuitenkin puutteellisia. Kiinan autonvalmistajien järjestön, jäljempänä 'CAAM', julkaisemat tiedot osoittavat, että akkusähköajoneuvojen kokonaistuotanto Kiinassa oli 5,8 miljoonaa (ks. johdanto-osan 1144 kappale). Jos oletetaan, että akkusähköajoneuvojen kiinalaisilla tuottajilla, jotka eivät ilmoittautuneet tutkimuksessa, oli sama kapasiteetin käyttöaste kuin ilmoittautuneilla kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla, akkusähköajoneuvojen kokonaiskapasiteetti Kiinassa oli 9,18 miljoonaa yksikköä ja käyttämätön kapasiteetti 3,34 miljoonaa yksikköä, mikä on 2,2-kertainen suhteessa akkusähköajoneuvojen kulutukseen unionissa tutkimusajanjaksolla.

(1142) Koska autonvalmistaja voi tuottaa samoilla tuotantolinjoilla sekä polttomoottori- että akkusähköajoneuvoja, komissio tarkasteli myös henkilöautojen kokonaistuotantokapasiteettia Kiinassa julkisesti saatavilla olevien tietojen perusteella. China Dailyn julkaisemassa artikkelissa mainitaan, että China Passenger Car Association -järjestön mukaan uusien NEV-ajoneuvojen ja polttomoottoriajoneuvojen tuotantokapasiteetti Kiinassa oli 40,89 miljoonaa yksikköä vuonna 2021 ([481]). Lisäksi uutistoimisto Reuters mainitsi artikkelissaan, että China Passenger Car Association -järjestön mukaan henkilöautojen (NEV- ja polttomoottoriajoneuvojen) kokonaistuotantokapasiteetti oli vuoden 2022 lopussa 43 miljoonaa ja laitosten käyttöaste 54,5 prosenttia ([482]). Näin ollen henkilöautojen käyttämätön kapasiteetti Kiinassa oli 23,4 miljoonaa yksikköä. Tätä käyttämätöntä kapasiteettia voidaan käyttää akkusähköajoneuvojen valmistukseen unionin markkinoille.

(1143) Lisäksi on raportoitu, että Kiinan viranomaiset ovat tietoisia henkilöautojen ylikapasiteetista ja että ne ovat ottaneet käyttöön tiukemman lupajärjestelmän lakisääteisten hyväksyntöjen osalta, mikä vaikuttaa yrityksiin, jotka perustavat sähköajoneuvojen uutta tuotantoa Kiinassa ([483]). Kiinassa on kuitenkin edelleen uusia toimintaansa aloittavia akkusähköajoneuvojen tuottajia, kuten kiinalainen kulutusälyelektroniikan valmistaja Xiaomi ([484]).

(b) *Tuotanto Kiinassa*

(1144) CAAM:n mukaan ([485]) akkusähköajoneuvojen tuotanto Kiinassa on lisääntynyt merkittävästi. Kuten taulukosta 14 käy ilmi, Kiinassa tuotettiin tutkimusajanjaksolla 5 836 000 akkusähköajoneuvoa, mikä on 489 prosenttia enemmän kuin vuonna 2020, jolloin tuotantomäärä oli 991 000.

Taulukko 14 –

Akkusähköajoneuvojen kokonaistuotanto Kiinassa

Yksikköä	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Akkusähköajoneuvojen tuotanto Kiinassa	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indeksi	*100*	*279*	*518*	*589*

Lähde: CAAM

(c) *Kysyntä Kiinassa*

(1145) Vuonna 2023 henkilöautojen kokonaismyynti Kiinassa oli 26,06 miljoonaa yksikköä ([486]). Vuonna 2024 henkilöautojen myynnin ennustetaan kasvavan 26,8 miljoonaan yksikköön eli 3,1 prosenttia vuoteen 2023 verrattuna ([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) Vuonna 2023 Kiinassa myytiin henkilöliikenteeseen tarkoitettuja NEV-ajoneuvoja (akkusähköajoneuvot ja ladattavat hybridiajoneuvot) kaikkiaan 9,49 miljoonaa ([488]). Vuonna 2024 NEV-ajoneuvojen myynnin arvioidaan kasvavan 20 prosenttia vuoteen 2023 verrattuna ([489]) eli 11,4 miljoonaan yksikköön.

(1147) Akkusähköajoneuvojen myynti (rekisteröinnit) oli tutkimusajanjaksolla yli 5 miljoonaa, kuten jäljempänä olevasta taulukosta käy ilmi. Lisäksi CAAM:n tietojen perusteella noin 87 prosenttia tuotetuista akkusähköajoneuvoista myytiin ja rekisteröitiin Kiinassa.

Taulukko 15

Kokonaiskysyntä Kiinassa

Yksikköä	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Akkusähköajoneuvojen rekisteröinti Kiinassa	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeksi	*100*	*294*	*467*	*547*

Lähde: *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'* ([490])

(1148) Vuonna 2024 Kiinan akkusähköajoneuvojen markkinat kasvoivat 20 prosenttia, mikä tarkoittaa 6,1:tä miljoonaa akkusähköajoneuvoa, kun niiden kapasiteetti oli yli 9 miljoonaa. Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että Kiinan kotimarkkinat eivät pystyisi ottamaan vastaan suurta käyttämätöntä kapasiteettia.

(d) *Kiinan vienti ja pääsy muille vientimarkkinoille*

(1149) Kiinan viranomaisilta saatujen virallisten tullitilastojen perusteella Kiinasta vietiin tutkimusajanjaksolla 1 471 136 akkusähköajoneuvoa (mikä on 659 prosentin lisäys vuoteen 2020 verrattuna), joista 486 550 vietiin unioniin, mikä merkitsee 1 343 prosentin lisäystä vuoteen 2020 verrattuna.

Taulukko 16

Kiinan akkusähköajoneuvojen vienti

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Kiinan kokonaisvienti	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeksi	*100*	*258*	*487*	*759*
Kiinan vienti unioniin	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeksi	*100*	*509*	*974*	*1 443*
Kiinan vienti unioniin (%) verrattuna kokonaisvientiin	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Lähde: *GTA*

(1150) Edellä olevasta taulukosta käy ilmi, että unionin markkinat ovat kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien tärkein vientikohde, jonka osuus Kiinan akkusähköajoneuvojen kokonaisviennistä on 33,1 prosenttia. Muita kohteita ovat Yhdistynyt kuningaskunta (10 prosenttia Kiinan kokonaisviennistä), Thaimaa (9 prosenttia Kiinan kokonaisviennistä), Filippiinit (7 prosenttia Kiinan kokonaisviennistä) ja Australia (6 prosenttia Kiinan kokonaisviennistä).

([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) Unioniin vietyjen akkusähköajoneuvojen osuus Kiinan kokonaisviennistä kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 17,4 prosentista 33,1 prosenttiin. Vaikka akkusähköajoneuvojen kokonaisvienti Kiinasta yli kuusinkertaistui tarkastelujaksolla, vienti unioniin kasvoi paljon jyrkemmin eli yli kymmenkertaisesti samalla kaudella.

(1152) Kuten johdanto-osan 1120 kappaleesta ja taulukosta 11 käy ilmi, Yhdysvaltojen ja unionin markkinat ovat Kiinan jälkeen suurimmat henkilöautojen markkinat, ja Yhdysvaltojen markkinat on suojattu kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuonnilta korkeilla tuontitulleilla (ks. johdanto-osan 1121 kappale). Muut markkinat, kuten Yhdistynyt kuningaskunta, Japani ja Korea, ovat suhteellisen pienet verrattuna unionin markkinoihin (ks. taulukko 11), minkä vuoksi näiden kolmansien maiden markkinoiden vastaanottokyky on rajallinen. Muilla kolmansien maiden markkinoilla, kuten Yhdysvalloissa ja Turkissa, on myös kaupan esteitä kiinalaisten polttomoottoriajoneuvojen tuontia vastaan, kuten johdanto-osan 1121 kappaleessa selitetään.

(e) *Päätelmät*

(1153) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli, että akkusähköajoneuvojen nykyisestä tuotannon ylikapasiteetista merkittävä määrä ohjataan edelleen unionin markkinoille tulevina kuukausina ja vuosina. Nykyinen ylikapasiteetti ja kolmansien maiden markkinoiden tai Kiinan kotimarkkinoiden riittämätön vastaanottokyky osoittavat, että Kiinasta unioniin suuntautuva tuettu vienti todennäköisesti kasvaa edelleen merkittävästi.

5.5. **Tuetun tuonnin hintataso**

(1154) Kiinasta unionin markkinoille tutkimusajanjaksolla tuotujen akkusähköajoneuvojen hinnat olivat huomattavasti alemmat kuin unionin tuotannonalan veloittamat hinnat. Kuten johdanto-osan 1029 kappaleessa selitetään, komissio vahvisti tutkimusajanjakson hinnan alittavuuden marginaalien painotetuksi keskiarvoksi 12,7 prosenttia tuotelajikohtaisen analyysin perusteella samassa kaupan portaassa. Lisäksi otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien myyntihinta oli 30 prosenttia alhaisempi kuin unionin tuotannonalan painotetut keskimääräiset tuotantokustannukset, kuten johdanto-osan 1033 kappaleessa selitetään.

(1155) Kun otetaan huomioon, että unionin markkinat ovat erittäin avoimet ja hintaherkät, yhä suurempina määrinä tuleva tuettu tuonti todennäköisesti valtaa yhä suuremman osan unionin markkinoista ja sen hintataso aiheuttaa huomattavaa hintapainetta unionin tuottajille aikana, jona unionin tuotannonala on erityisen haavoittuvainen markkinoiden siirtyessä polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon.

(1156) Lisäksi komissio vahvisti hinnankorotusten estymisen. Unionin tuotannonalan myyntihinnat alittivat sen tuotantokustannukset tarkastelujaksolla. Kiinasta tuetusti tulevan tuonnin aiheuttaman merkittävän hintapaineen vuoksi unionin tuotannonala ei voinut nostaa myyntihintojaan päästäkseen kannattavaan tilanteeseen, vaan sen toiminta oli tappiollista.

5.6. **Varastot**

(1157) Otokseen valittujen kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien varastojen tasoa kuvataan yksityiskohtaisesti johdanto-osan 1017 kappaleessa, josta käy ilmi, että tutkimusajanjakson lopussa kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla oli merkittävät akkusähköajoneuvojen varastot unionissa (4,3 prosenttia unionin markkinoiden kulutuksesta (rekisteröinnit) tutkimusajanjaksolla tai noin 19 prosenttia Kiinasta tuonnin jälkeen tehtyjen rekisteröintien määrästä). Näin suuri määrä helposti saatavilla olevia akkusähköajoneuvoja on selvästi tarkoitettu myytäväksi unionin markkinoilla.

(1158) Lisäksi lehdistössä on raportoitu ([491]) Kiinasta tuotujen ja unionin satamissa varastoitujen akkusähköajoneuvojen ruuhkautumisesta jatkokuljetuksen logististen vaikeuksien vuoksi. Toukokuussa 2024 Belgian satamissa raportoitiin olevan merkittävä määrä (130 000) kiinalaisia akkusähköajoneuvoja, joiden valmistajia olivat SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda ja Hongqi. ([492])

([491]) Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. and Li, G., "European ports turned into "car parks" as vehicle imports pile up", *Financial Times*, 9.4.2024, 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) Näiden varastojen saatavuus korostaa unionin tuottajiin kohdistuvan vahingon uhkan välitöntä luonnetta.

5.7. Olosuhteiden muutoksen nähtävyys ja välittömyys

(1160) Perusasetuksen 8 artiklan 8 kohdan mukaan ”[o]losuhteiden muutoksen, joka loisi tilanteen, jossa tuki aiheuttaisi vahinkoa, on oltava ollut selvästi nähtävissä ja välittömästi uhkaava”.

(1161) Kaikki edellä mainitut tekijät on analysoitu ja todennettu tutkimusajanjaksolta.

(1162) Tarkastelujakson aikana Kiinasta tulevan tuonnin määrä kasvoi eksponentiaalisesti eli yli viisinkertaiseksi tarkastelujakson alkuun verrattuna. Kyseinen tuonti aiheutti merkittävää hintapainetta, joka näkyi todettuna hintojen alittavuutena ja hinnankorotusten estymisenä. Kulutuksen lisääntyessä unionin tuotannonalan markkinaosuus supistui jatkuvasti koko tarkastelujakson ajan Kiinasta tulevan tuetun tuonnin vuoksi ja oli alimmillaan tutkimusajanjaksolla. Tämän seurauksena asteittainen siirtyminen polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin alkoi estyä erityisesti tutkimusajanjakson aikana. Kannattavuus, investointien tuotto ja kassavirta heikkenivät tutkimusajanjaksolla.

(1163) Jos tämä suuntaus jatkuu, unionin tuotannonala ei pysty lisäämään akkusähköajoneuvojen tuotantoaan, mikä olisi välttämätöntä, kun unionin markkinoilla siirrytään polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin, ja sille aiheutuu välittömästi merkittävää vahinkoa. Kuten johdanto-osan 1126 ja 1127 kappaleessa selitetään, Kiinan akkusähköajoneuvojen käyttämätön kapasiteetti on vähintään 2,2 kertaa unionin kulutus, eikä Kiinan kotimainen kysyntä (ks. johdanto-osan 1148 kappale) tai muut suuret Kiinan vientimarkkinat voi kattaa sitä, kun otetaan huomioon markkinoille pääsyn esteet ja näiden markkinoiden koko (ks. johdanto-osan 1120 ja 1121 kappale). Lisäksi näyttö osoittaa, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat aikovat lisätä läsnäoloaan keskeisissä EU-maissa lähitulevaisuudessa muun muassa saattamalla markkinoille uusia malleja. Kiinan viranomaisten politiikka kannustaa myös viennin nopeaan kasvattamiseen.

(1164) Edellä esitetyt tosiseikat osoittavat, että tuettu tuonti lisääntyy edelleen, minkä seurauksena unionin tuotannonalalle aiheutuva vahinko toteutuu erittäin todennäköisesti välittömästi.

5.8. Osapuolten väitteet

(1165) Yritys 24 väitti, että useiden unionin tuottajien odotetaan lanseeraavan edullisempia akkusähköajoneuvomalleja tulevina vuosina, minkä vuoksi unionin tuottajien vahvempi läsnäolo halvemmilla segmenteillä aiheuttaa laskupaineita kiinalaisten tuottajien markkinaosuuden mahdolliseen kasvuun. Lisäksi yritys 24 väitti, että unionin tuottajien tukena tässä prosessissa on perinteinen kilpailuetu, jonka tuotannonala on luonut vuosikymmenten ajan kilpailemalla menestyksekkäästi unionissa ja maailmanlaajuisilla henkilöautomarkkinoilla. Yritys 24 totesi myös, että henkilöautojen tuotannonalaan vaikuttavat voimakkaasti tuotemerkin ja merkkiuskollisuuden kaltaiset tekijät, jotka ovat pitkään olleet merkittäviä esteitä kiinalaisille tulokkaille unionin markkinoille ja tulevat olemaan niitä jatkossakin. Yritys 24 väitti myös, että toisin kuin kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla, unionin tuotannonalalla on vahva asema unionin markkinoilla jälleenmyyntiverkostojen ja myynnin jälkeisten palvelujen osalta, mikä helpottaa myyntiä unionin markkinoilla.

(1166) Unionin tuotannonala aikoo tuoda unionin markkinoille enemmän akkusähköajoneuvomalleja eri hinnoilla, mutta kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien odotetaan mukautuvan näihin uusiin malleihin ja tarjoavan samanlaisia vielä alemmilla hinnoilla samalla tavalla kuin tutkimusajanjaksolla (ks. johdanto-osan 1029 kappale). Kuten johdanto-osan 1037 kappaleessa selitetään, unionin tuotannonalalla on perinteinen kilpailuetu polttomoottoriajoneuvojen markkinoilla. Kiinalaiset polttomoottoriajoneuvojen tuottajat eivät aiemmin menestyneet unionin markkinoilla, koska unionin tuottajien valmistamat ajoneuvot olivat teknisesti edistyneempiä ja parempia kuin kiinalaiset polttomoottoriajoneuvot erityisesti turvallisuuden osalta. Akkusähköajoneuvojen tuotannonalan tilanne on kuitenkin erilainen, koska unionin tuottajat ovat vasta alkuvaiheessa akkusähköajoneuvoteknologian kehittämisessä, kun taas Kiinassa tällaisen teknologian kehittäminen alkoi useita vuosia sitten ja on saavuttanut varsin edistyneen tason. Mitä tulee asiakasuskollisuuteen ja tuotemerkkiin, Teslan nopea kasvu on selkeä esimerkki siitä, että polttomoottoriajoneuvoihin perustuvalla tuotemerkin arvolla tai sen puuttumisella on vain vähäinen merkitys, kun kyseessä on menestyminen ja hinnoitteluvoima akkusähköajoneuvojen markkinoilla (ks. johdanto-osan 1037 kappale). Erityisesti kun otetaan huomioon EU:n tavoite korvata polttomoottoriajoneuvot

akkusähköajoneuvoilla vuoteen 2035 mennessä, kuten johdanto-osan 1222 kappaleessa selitetään, on erittäin todennäköistä, että kuluttajat keskitason ja alemmilla hintasegmentillä siirtyvät halvempiin kiinalaisiin akkusähköajoneuvoihin. Jälleenmyynnin osalta kiinalaiset viejät ovat perustamassa jälleenmyyntiverkostoja ja hyödyntämässä verkkokauppaa, joka on jo osoittautunut onnistuneeksi strategiaksi Teslan tapauksessa. Tämän vuoksi väite hylättiin.

5.9. **Päätelmät**

(1167) Kaikkien edellä lueteltujen tosiseikkojen ja näytön analysoinnin perusteella komissio päätteli, että unionin tuotannonalaan kohdistuu selvästi ennakoitavissa oleva ja välittömästi uhkaava merkittävä vahinko.

(1168) Unionin tuotannonalan nykytilannetta, jossa siirtymävaiheessa olevilla markkinoilla tarvittavien suurten investointien takaisin saamiseksi tarvittavaa myyntiä ei voida toteuttaa, heikentää todennäköisesti entisestään Kiinasta edelleen tuleva akkusähköajoneuvojen tuettu tuonti, joka on lisääntynyt jatkuvasti merkittävään tahtiin ja hinnoilla, jotka alittavat unionin tuotannonalan hinnat ja estävät hinnankorotukset, sekä se, että Kiinan viranomaiset ovat ottaneet unionin markkinat erityiskohteeksi, koska ne ovat ainoat suuret avoimet maailmanmarkkinat. Tämä merkittävän vahingon välitön toteutuminen vaarantaa entisestään unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvojen tuotannon ja myynnin kasvun unionin markkinoiden siirtyessä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin.

(1169) Lisäksi olosuhteiden muutos, joka johti tällaiseen unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon välittömään toteutumiseen, on selvä. Kuten johdanto-osan 1157 ja 1158 kappaleessa osoitetaan, kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla on unionissa suuret varastot helposti saatavilla olevia akkusähköajoneuvoja, jotka on selvästi tarkoitettu myytäviksi unionin markkinoilla. Kuten lisäksi johdanto-osan 1126 ja 1127 kappaleessa selitetään, suuri joukko kiinalaisia vientiä harjoittavia tuottajia ilmoitti aikovansa tuoda unionin markkinoille useita uusia akkusähköajoneuvojen malleja ja laajentaa läsnäoloaan unionin markkinoilla aloittamalla toiminnan aiempaa useampien EU:n jäsenvaltioiden markkinoilla lyhyellä aikavälillä. Näistä ilmoituksista käy selvästi ilmi kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien kiinnostus unionin markkinoihin. Nämä tekijät aiheuttavat erittäin todennäköisesti merkittäviä tappioita unionin tuotannonalalle, ellei tasoitustoimenpiteitä oteta käyttöön. Merkittävään vahinkoon johtaneiden tosiseikkojen välitöntä luonnetta osoittaa selvästi unionin tuotannonalan kannattavuuden laskusuuntaus, joka alkoi heikentyä tarkastelujakson lopussa, sekä jatkuvasti supistuva markkinaosuus tarkastelujaksolla. Kaikki nämä tekijät tukevat perusasetuksen 8 artiklan 8 kohdan mukaista alustavaa päätelmää vahingon uhkasta.

6. **SYY-YHTEYS**

6.1. **Tuetun tuonnin vaikutukset**

(1170) Kuten taulukoista 2a ja 2b käy ilmi, kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuonti ja tuonnin jälkeinen rekisteröinti kasvattivat merkittävästi markkinaosuuttaan unionissa tarkastelujaksolla. Tuonnin markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 3,9 prosentista 25,0 prosenttiin ja Kiinasta tuotujen autojen osuus rekisteröinneistä 3,5 prosentista 22,8 prosenttiin.

(1171) Komissio osoitti johdanto-osan 1023–1032 kappaleessa, että Kiinasta tulevan tuonnin hinnat alittivat unionin tuotannonalan hinnat vähintään 12,7 prosentilla tutkimusajanjaksolla. Komissio vahvisti myös, että Kiinasta tuleva tuonti esti unionin tuotannonalan hintojen korotukset tarkastelujaksolla.

(1172) Koska Kiinasta tuleva akkusähköajoneuvojen tuettu tuonti lisääntyi merkittävästi unionin tuotannonalan hintoja alemmilla hinnoilla, unionin tuotannonala menetti markkinaosuuttaan tutkimusajanjaksolla eikä pystynyt myymään edes hinnoilla, jotka olisivat kattaneet kustannukset. Sen vuoksi komissio päätteli, että tuetulla tuonnilla oli kielteinen vaikutus unionin tuotannonalan tilanteeseen.

(1173) Kuten 5 jaksossa kuvataan, monet tekijät osoittavat lisäksi, että kiinalaiset akkusähköajoneuvojen tuottajat muodostavat kasvavan vahingon uhkan unionin tuotannonalalle. Kiinalaisilla tuottajilla on unionissa merkittävät varastot akkusähköajoneuvoja, jotka ovat valmiita myytäviksi unionin markkinoilla. Lisäksi Kiinassa on merkittävä ja kasvava käyttämätön kapasiteetti, joka on käytettävissä vientiin. Kuten johdanto-osan 1121 kappaleessa todetaan, Yhdysvallat, joka on ainoa muu Kiinan merkittävä vientimarkkina, otti käyttöön toimenpiteitä, jotka selvästi jarruttavat tuonnin kasvua. Näin ollen unionista on tullut Kiinan viennin houkuttelevin kohde.

(1174) Lisäksi on selvää, että unioniin suuntautuvan viennin kasvu jatkuu ja lisääntyy edelleen lähitulevaisuudessa, kuten johdanto-osan 1111–1138 kappaleessa selitetään. Tämä unioniin suuntautuvan viennin välitön kasvu vahingoittaa entisestään unionin tuotannonalan kykyä kasvattaa myyntitasoaan, säilyttää markkinaosuutensa ja turvata investoinnit mahdollistamalla kohtuullinen tuotto investoinneilleen.

(1175) Sen vuoksi komissio katsoi alustavasti, että Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuettu tuonti aiheuttaa merkittävän vahingon uhkan unionin tuotannonalalle.

6.2. **Muut tiedossa olevat tekijät**

(1176) Komissio tutki perusasetuksen 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti myös, voivatko muut tiedossa olevat tekijät erikseen tai yhdessä heikentää tuetun tuonnin ja havaitun vahingon uhkan välistä alustavasti todettua syy-yhteyttä siinä määrin, ettei tällainen yhteys olisi enää todellinen ja huomattava.

6.2.1. *Tuonti kolmansista maista*

(1177) Kiinasta tulevan tuonnin lisäksi Etelä-Koreasta, Yhdistyneestä kuningaskunnasta, Meksikosta, Japanista ja Amerikan yhdysvalloista tulevalla tuonnilla oli yli 1 prosentin markkinaosuus tutkimusajanjaksolla. Tuonnin määrä ja markkinaosuudet sekä keskimääräiset tuontihinnat näistä kolmansista maista kehittyivät tarkastelujaksolla seuraavasti:

Taulukko 17

Tuonti kolmansista maista

Maa		2020	2021	2022	Tutkimusajanjakso
Etelä-Korea	Määrä (kappaletta)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeksi	*100*	*126*	*111*	*160*
	Markkinaosuus	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeksi	*100*	*78*	*53*	*53*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeksi	*100*	*108*	*117*	*128*
Yhdistynyt kuningaskunta	Määrä (kappaletta)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeksi	*100*	*197*	*244*	*395*
	Markkinaosuus	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeksi	*100*	*121*	*117*	*132*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeksi	*100*	*97*	*97*	*96*

Maa		2020	2021	2022	Tutkimusajanjakso
Meksiko	Määrä (kappaletta)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeksi	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Markkinaosuus	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeksi	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeksi	*100*	*91*	*92*	*100*
Japani	Määrä (kappaletta)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeksi	*100*	*81*	*188*	*483*
	Markkinaosuus	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeksi	*100*	*49*	*90*	*161*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeksi	*100*	*119*	*157*	*156*
Yhdysvallat	Määrä (kappaletta)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeksi	*100*	*50*	*7*	*35*
	Markkinaosuus	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeksi	*100*	*31*	*4*	*12*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeksi	*100*	*93*	*219*	*192*
Muut maat	Määrä (kappaletta)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeksi	*100*	*157*	*272*	*184*
	Markkinaosuus	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeksi	*100*	*96*	*130*	*61*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeksi	*100*	*68*	*87*	*131*
Kaikki maat yhteensä Kiinaa lukuun ottamatta	Määrä (kappaletta)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeksi	*100*	*119*	*102*	*166*
	Markkinaosuus	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeksi	*100*	*73*	*49*	*55*
	Keskimääräinen hinta (euroa/kpl)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeksi	*100*	*105*	*114*	*123*

Lähde: Jäsenvaltioiden tullitiedot

(1178) Tuonti Etelä-Koreasta lisääntyi tarkastelujaksolla noin 56 000:sta noin 90 000:een, mutta sen markkinaosuus pieneni 10,2 prosentista 5,5 prosenttiin vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä. Lisäksi keskimääräiset tuontihinnat nousivat ja olivat keskimäärin korkeammat kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinnat.

(1179) Tuonti Yhdistyneestä kuningaskunnasta lisääntyi tarkastelujaksolla noin 20 000:sta noin 77 000:een. Tuonnin keskimääräinen hinta laski hieman kyseisenä ajanjaksona, mutta sen markkinaosuus pysyi suhteellisen vakaana eikä kohonnut yli 5 prosentin tarkastelujaksolla. Yhdistyneestä kuningaskunnasta tulevan tuonnin keskimääräinen hinta oli hieman alhaisempi kuin Kiinasta tulevan tuonnin hinta vuonna 2020 (–3,0 prosenttia) ja vuonna 2022 (–0,1 prosenttia), mutta se ylitti Kiinasta tulevan tuonnin hinnat vuonna 2021 (+7,8 prosenttia) ja tutkimusajanjaksolla (+4,0 prosenttia).

(1180) Meksikosta, Japanista ja Yhdysvalloista tulevan tuonnin markkinaosuus oli kussakin tapauksessa alle 2 prosenttia tutkimusajanjaksolla. Lisäksi keskimääräiset tuontihinnat olivat huomattavasti korkeammat kuin Kiinasta tulevan tuonnin keskimääräinen tuontihinta koko tarkastelujakson ajan, lukuun ottamatta Japania vuosina 2020 ja 2021.

(1181) Tuonti kaikista muista maista oli mitättömän vähäistä.

(1182) Edellä esitetyn analyysin perusteella komissio päätteli alustavasti, että muista kolmansista maista tuleva tuonti ei heikentänyt tuetun tuonnin ja unionin tuotannonalalle aiheutuneen vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä tutkimusajanjaksolla.

6.2.2. *Unionin tuotannonalan vientitoiminta*

(1183) Unionin tuotannonalan vientitoiminta kehittyi seuraavasti:

Taulukko 18

Unionin tuotannonalan vientitoiminta

	2020	2021	2022	Tutkimusajan-jakso
Vientimäärä (kpl)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeksi	*100*	*153*	*239*	*333*
Vientihinnat	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeksi	*100*	*95*	*113*	*112*

Lähde: Eurostat (CN-koodi 8703 80 10)

(1184) Unionin tuotannonalan akkusähköajoneuvojen vienti lisääntyi tarkastelujakson aikana 233 prosenttia. Vienti kasvoi enemmän kuin unionin tuotannonalan myynti unionin markkinoilla, kuten taulukosta 5 käy ilmi.

(1185) Unionin tuotannonalan keskimääräinen vientihinta ylitti tuotantokustannukset, kuten taulukosta 7 käy ilmi.

(1186) Sen vuoksi pääteltiin alustavasti, että unionin tuotannonalan vientitoiminta ei heikentänyt tuetun tuonnin ja todetun vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä.

6.2.3. *Kysyntään liittyvät tekijät*

(1187) Akkusähköajoneuvojen kysyntään vaikuttavia keskeisiä tekijöitä ovat latausaika, latausinfrastruktuurin saatavuus ja siihen liittyvä toimintasädeahdistus sekä ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskeva sääntely (ks. johdanto-osan 1223 kappale).

(1188) Akkusähköajoneuvojen myynti ja latauskapasiteetti korreloivat positiivisesti, ja latauskapasiteetti on ratkaiseva tekijä, joka tukee akkusähköajoneuvojen myynnin kasvua unionin markkinoilla.

(1189) Yritys 24 väitti, että riittävän julkisen latausinfrastruktuurin puute on edelleen keskeinen este sähköajoneuvojen yleistymiselle kuluttajien keskuudessa unionissa ja että se rajoittaa merkittävästi kysyntää, mikä vaikutti kielteisesti unionin tuotannonalaan. Yritys 24 väitti myös, että unionin akkusähköajoneuvojen markkinoiden odotetaan kasvavan merkittävästi tulevina vuosina.

(1190) Komissio totesi yrityksen 24 esittävän ristiriitaisia väitteitä: yhtäältä se väitti, että on olemassa tekijöitä, jotka rajoittavat merkittävästi sähköajoneuvojen kysyntää unionissa, kuten latausinfrastruktuuri, ja toisaalta, että kysyntä kasvaa nopeasti ja että akkusähköajoneuvojen unionin markkinoiden odotetaan kasvavan merkittävästi. Komissio oli yhtä mieltä siitä, että kun otetaan huomioon unionin asettamat kunnianhimoiset tavoitteet ja asiaa koskevat EU:n asetukset, voidaan olettaa, että akkusähköajoneuvojen unionin markkinat kasvavat nopeasti tulevina vuosina. Kun otetaan huomioon päästöttömään käyttövoimaan liittyvän muun kypsän teknologian puute, akkusähköajoneuvojen markkinoiden voidaan odottaa saavuttavan nykypäivän henkilöautomarkkinoiden tason vuoteen 2035 mennessä.

(1191) Lisäksi komissio totesi, että latausta koskevien pullonkaulojen poistamisessa edistytään nopeasti olipa kyseessä kotona, yksityisellä latausalueella (kuten yrityksessä tai pysäköintialueella) tai julkisessa latauspisteessä tapahtuva lataus. Unionissa saatavilla olevan sekä julkisen että yksityisen latausinfrastruktuurin määrä kasvaa riippumatta siitä, analysoidaanko sitä asennetun kapasiteetin vai latauspisteiden lukumäärän perusteella. Vuoden 2022 loppuun mennessä unionissa oli 475 000 julkista latauspistettä, joiden asennettu kapasiteetti oli 5,1 kW akkusähköajoneuvoa kohti. Yksityisen latausinfrastruktuurin asennettu kapasiteetti unionissa oli 8,0 kW akkusähköajoneuvoa kohti. Unionin latausinfrastruktuurin kokonaiskanta kasvaa 35 miljoonaan latauspisteeseen vuoteen 2030 mennessä ([493]).

(1192) Lisäksi EU on hyväksynyt vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen ([494]), jossa edellytetään, että kaikki kansalliset tiet ja moottoritiet eri puolilla unionia varustetaan yleisillä latureilla vuoteen 2025 mennessä sen mukaan, kuinka paljon sähköautoja on tieliikenteessä siihen mennessä. Asetuksen mukaan EU:n suurilla valtateillä olisi oltava käytettävissä latauspisteitä 60 kilometrin välein siten, että i) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 400 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW; ii) viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 150 kW. Asetuksessa säädetään myös pakollisista kansallisista ajoneuvokantaan perustuvista tavoitteista, esimerkiksi vaatimuksesta, jonka mukaan yleisesti saatavilla olevien latausasemien kautta olisi tarjottava vähintään 1 kW:n kokonaisantoteho jokaista akkukäyttöistä kevyttä sähköajoneuvoa kohti.

(1193) Akkusähköajoneuvojen kysyntä unionin markkinoilla kasvoi nopeasti tarkastelujaksolla. Taulukosta 1 käy ilmi, että sekä todettavissa oleva että todellinen kulutus kasvoivat yli 180 prosenttia kyseisenä ajanjaksona. Akkuteknologian kehityksen myötä odotetaan, että toimintasäde kasvaa ja latausaika lyhenee ja että julkisen ja yksityisen latausinfrastruktuurin saatavuus paranee edelleen, jolloin mahdolliset niihin liittyvät kysynnän rajoitteet poistuvat asteittain. Kun otetaan huomioon EU:n asetuksissa unionin markkinoilla tapahtuvan uuden myynnin päästöjä koskevat pakolliset tavoitteet (ja huomattavat seuraamukset vaatimusten noudattamatta jättämisestä), kuten johdanto-osan 1222 ja 1223 kappaleessa selitetään, kysynnän odotetaan kasvavan edelleen tulevaisuudessa.

(1194) Siirryttäessä polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin on olennaisen tärkeää, että unionin tuotannonala pystyy säilyttämään mittakaavaetunsa riittävien myyntimäärien ja markkinaosuuksien avulla. Tämä antaa unionin tuotannonalalle mahdollisuuden kattaa kustannuksensa ja tuottaa riittävästi voittoa tarvittavia investointeja varten. Tämä on erityisen tärkeää nykyisessä vaiheessa, jossa unionin akkusähköajoneuvojen markkinat ovat edelleen kehittymässä eivätkä ole vielä kypsyneet.

(1195) Taulukot 2a ja 2b osoittavat kuitenkin, että unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonala menettää markkinaosuuttaan kestämättömällä vauhdilla. Lisäksi markkinaosuuden menetys jatkuu vuoden 2026 loppuun asti, kuten 5 jaksossa tehty arviointi osoittaa. Vaikka kysyntää rajoittavilla tekijöillä on saattanut olla vaikutusta aiemmin, Kiinasta tulevan tuetun tuonnin viimeaikainen ja välitön markkinaosuuden kasvu, kuten 6.1 jaksossa osoitetaan, on suurin uhka lähitulevaisuudessa unionin tuotannonalalle ja sille, että unionin markkinoilla siirrytään onnistuneesti akkusähköajoneuvoihin.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1).

(1196) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi alustavasti, että mahdolliset kysyntään kohdistuvat rajoitteet, jotka liittyvät erityisesti latausinfrastruktuurin saatavuuteen, eivät heikennä tuetun tuonnin ja alustavasti todetun vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä. Tämän vuoksi väite hylättiin.

6.2.4. *Unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalan kilpailukyky*

(1197) CCCME väitti, että unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien riippuvuus kolmansista maista akkujen ja muiden komponenttien toimitusten osalta vaikutti niiden kilpailukykyyn yleisesti. CCCME ja yritys 24 väittivät, että unionin tuottajien vertikaalisen integroitumisen puute ja niiden riippuvuus kolmansista maista akkujen toimittajina johtaa akkukustannusten ja muiden tuotantokustannusten nousuun. CCCME ja yritys 24 totesivat lisäksi, että vertikaalisen integroitumisen puutteesta johtuvia kielteisiä vaikutuksia pahensivat muut tekijät, jotka eivät liity sähköajoneuvojen tuontiin Kiinasta, kuten i) covid-19-pandemiasta ja Venäjän ja Ukrainan välisestä sodasta johtuvat toimitusketjun häiriöt, ii) raaka-ainekustannusten nousu, iii) kriittisten komponenttien, kuten puolijohteiden, puute ja iv) korkeat energian hinnat. Yritys 24 väitti myös, että unionin tuotannonala ei investoinut ajoissa sähköakkujen toimitusketjuun vaan keskittyi polttomoottoriajoneuvoihin, joissa sillä oli kilpailuetu, ja alkoi investoida vasta hiljattain akkusähköajoneuvojen markkinoihin.

(1198) Komissio totesi, että vertikaalisen integroitumisen edut liittyivät pääasiassa BYD:hen eivätkä kaikkiin kiinalaisiin vientiä harjoittaviin tuottajiin. Unionin tuotannonala koostuu yrityksistä, jotka ostavat akkuja maailmanmarkkinoilta, ja yrityksistä, jotka investoivat akkujen tuotantoon. Unionin tuotannonala itse asiassa lisää jatkuvasti akkujen tuotantokapasiteettiaan.

(1199) Vaikka kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat ovat kehittäneet akkujen ja keskeisten akkuraaka-aineiden tarjontaan liittyviä etuja, nämä edut on saatu suurelta osin tukien kautta, kuten 3.7.2 jaksossa esitetään. Väitetyt kilpailuedut eivät näin ollen heikennä tuetun tuonnin ja vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä.

(1200) Toimitusketjun häiriöt ja muut raaka-aineiden ja energian hintoja lisäävät tekijät ovat maailmanlaajuisia ongelmia, joita ei voida soveltaa yksinomaan unionin tuotannonalaan, minkä vuoksi unionin tuotannonalaan ei kohdistu erityistä kilpailuhaittaa. Lisäksi nämä ongelmat liittyivät pääasiassa tarkastelujaksoon, eivätkä CCCME ja yritys 24 väittäneet tai perustelleet, missä määrin näillä tekijöillä olisi vaikutusta unionin tuotannonalan tilanteeseen tulevina vuosina.

(1201) Sen vuoksi nämä väitteet hylättiin, kun otetaan huomioon komission edeltävissä johdanto-osan kappaleissa esittämät päätelmät.

6.2.5. *Polttomoottori- ja akkusähköajoneuvojen välinen kilpailu*

(1202) Yritys 24 ja CCCME väittivät, että polttomoottori- ja akkusähköajoneuvojen välistä kilpailua olisi tarkasteltava yhtenä syy-yhteyteen vaikuttavana tekijänä. CCCME ja yritys 24 eivät kuitenkaan selittäneet tai tarkentaneet väitettä tarkemmin.

(1203) Unionin päästölainsäädännön tavoitteilla varmistetaan, että unionin tuotannonala siirtyy nopeasti akkusähköajoneuvoihin, kuten johdanto-osan 1223 kappaleessa selitetään. Vaikka polttomoottori- ja akkusähköajoneuvojen välillä on tällä hetkellä kilpailua unionin markkinoilla, polttomoottoriajoneuvojen tuotanto ja myynti vähenevät asteittain samaan aikaan kun akkusähköajoneuvojen tuotanto ja myynti lisääntyvät EU:n päästötavoitteiden mukaisesti. Näin ollen myös polttomoottori- ja akkusähköajoneuvojen välinen kilpailu vähenee asteittain akkusähköajoneuvojen eduksi.

(1204) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoi alustavasti, että polttomoottoriajoneuvojen myynnistä aiheutuvan kilpailun vaikutus ei heikennä tuetun tuonnin ja alustavasti todetun vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä. Tämän vuoksi väite hylättiin.

6.2.6. *Mittakaavaetujen puute ja startup-yritykset*

(1205) CCCME väitti, että unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien mittakaavaetujen puute johtaa todennäköisesti korkeampiin kustannuksiin. Lisäksi väitettiin, että tietyt unionin tuottajat, kuten e.Go, tukeutuvat mikrotehdaskonseptiin eivätkä voi saavuttaa samankaltaisia mittakaavaetuja kuin gigatehtaat ja suuret tuotantoyksiköt. CCCME väitti lisäksi, että tietyt unionin tuottajat, kuten Fisker ja e.Go, ovat juuri aloittaneet BEV-ajoneuvojen tuotannon, minkä vuoksi komission olisi otettava analyysissään huomioon myös tiettyjen unionin tuottajien tilanne startup-yrityksenä.

(1206) Komissio noudatti menetelmää, jossa syy-yhteystekijät otettiin huomioon suhteessa niiden vaikutukseen koko unionin tuotannonalaan. Pelkkää pieneen osaan unionin tuotannonalaa liittyvien tekijöiden olemassaoloa ei pidetty koko unionin tuotannonalaa edustavana, minkä vuoksi pääteltiin alustavasti, että se ei heikentänyt syy-yhteyttä tuetun tuonnin ja alustavasti todetun vahingon uhkan välillä. Laajemmin unionin tuotannonalan osalta komissio katsoi, että juuri Kiinasta tuleva tuonti uhkaa unionin tuotannonalan näkymiä saavuttaa tarvittava mittakaava ja tulla kannattavaksi lähitulevaisuudessa. Kyseinen tuettu tuonti estää unionin tuotannonalaa saavuttamasta tarvittavia myyntitavoitteita, jotta se voisi lisätä tuotantoa ja saavuttaa mittakaavaetuja. Tämän vuoksi väite hylättiin.

6.2.7. *Tarjontaan liittyvät kysymykset*

(1207) Yritys 24 väitti, että unionin tuotannonalalla ei ollut kapasiteettia vastata nopeasti kasvavaan kysyntään, joka liittyi vihreään siirtymään.

(1208) Toisin kuin yritys 24 väitti, tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonalalla on riittävästi kapasiteettia valmistaa akkusähköajoneuvoja ja vastata kysyntään unionin markkinoilla. Kuten johdanto-osan 1060 kappaleessa selitetään, kapasiteetin käyttöaste oli alle 40 prosenttia tutkimusajanjaksolla, joten pääteltiin alustavasti, että unionin tuotannonalalla on riittävästi tuotantokapasiteettia, jotta se voi vastata akkusähköajoneuvojen kysynnän tulevaan kasvuun, ja lisäksi polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta voidaan osoittaa enemmän kapasiteettia akkusähköajoneuvojen tuotantoon. Tämän vuoksi väite hylättiin.

6.2.8. *EU:n biopolttoainepolitiikka*

(1209) CCCME väitti, että EU on perinteisesti suosinut biodieselin tuotantoa akkusähköajoneuvojen tuotantoon nähden, mikä on johtanut siihen, että akkusähköajoneuvojen tuotannolle on annettu vain vähän painoarvoa.

(1210) Väite oli hyvin epämääräinen eikä sisältänyt mitään täsmennyksiä esitetyn seikan merkityksellisyyden selittämiseksi. Kuten johdanto-osan 1223 kappaleessa selitetään, komissio on ottanut käyttöön kaikkien uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvien ajoneuvokantojen erityiset päästötavoitteet tuotemerkkien ja valmistajien ryhmien osalta vuodeksi 2020 ja sitä seuraaviksi vuosiksi. Sen vuoksi komissio ei ollut samaa mieltä siitä, että se antaa vain vähän painoarvoa akkusähköajoneuvojen tuotannolle.

(1211) Lisäksi komissio päätteli 5 jaksossa, että unionin tuotannonalaan kohdistuu välitön merkittävän vahingon uhka, joka johtuu Kiinasta peräisin olevasta tuetusta tuonnista. CCCME ei perustellut, miten EU:n biopolttoainepolitiikka vaikuttaisi kielteisesti unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien tilanteeseen tulevina vuosina. Tämän vuoksi väite hylättiin.

6.2.9. *Unionin tuotannonalan harjoittama tuonti Kiinasta*

(1212) CCCME väitti, että unionin tuotannonalan harjoittama tuonti Kiinasta voi olla tekijä, joka aiheuttaa vahingon uhkan akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalalle.

(1213) Komissio kommentoi johdanto-osan 998 kappaleessa unionin tuotannonalan yritysten harjoittamaa tuontia Kiinasta. Ei ollut selvää, mihin unionin tuotannonalan yrityksiin CCCME viittasi arvioinnissaan tai miten tällainen tuonti aiheuttaisi vahingon uhkan lähitulevaisuudessa. Johdanto-osan 1130–1138 kappaleessa selitetään selvästi Kiinasta tulevan tuonnin odotettu määrä ja hintakehitys yleisesti sekä kiinalaisten omistuksessa olevilta ryhmiltä (kuten BYD, Geely ja SAIC) tuleva tuonti. Kuten taulukossa 12a selitetään, kiinalaisten tuotemerkkien tuonnin markkinaosuus kasvoi vuoden 2020 ja tutkimusajanjakson välillä 1,9 prosentista 7,3 prosenttiin. Siinä pääteltiin, että suurimman vahingon uhkan lähivuosina aiheuttavat kiinalaisten omistuksessa olevat ryhmät.

(1214) Kun otetaan huomioon edellä esitetty arvio ja tämän väitteen merkityksellisyyttä koskeva epäselvyys, katsottiin, että väite ei ollut perusteltu, minkä vuoksi se hylättiin.

6.3. **Päätelmät**

(1215) Komissio totesi, että Kiinasta yhä suurempina määrinä tuleva tuettu tuonti ja merkittävän vahingon uhka ovat yhteydessä toisiinsa.

(1216) Komissio erotti Kiinasta tulevan tuetun tuonnin vahingollisista vaikutuksista kaikkien muiden sellaisten tiedossa olleiden tekijöiden vaikutukset, jotka ovat vaikuttaneet unionin tuotannonalan tilanteeseen.

(1217) Komissio totesi, että muut yksilöidyt tekijät, kuten tuonti kolmansista maista, unionin tuotannonalan vientitoiminta, kysyntään liittyvät tekijät, unionin tuotannonalan kilpailukyky, polttomoottori- ja akkusähköajoneuvojen välinen kilpailu, mittakaavaetujen puute ja startup-yritykset, toimituskysymykset, EU:n biopolttoainepolitiikka ja unionin tuotannonalan harjoittama tuonti Kiinasta, eivät heikentäneet syy-yhteyttä erikseen tai yhdessä. Kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat saivat tarkastelujaksolla etua tietyistä seikoista, kuten akkujen ja raaka-aineiden turvatuista toimituksista. Komissio ei kuitenkaan päätellyt, että kyseisenä ajanjaksona olisi aiheutunut merkittävää vahinkoa. Minkään muiden tekijöiden osalta ei esitetty vakuuttavaa näyttöä siitä, että tällaiset tekijät olisivat välitön uhka unionin tuotannonalalle tai että ne heikentäisivät Kiinasta tulevan tuetun tuonnin aiheuttamaa selvää uhkaa tulevina vuosina.

(1218) Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että Kiinasta yhä suurempina määrinä tuleva tuettu tuonti aiheutti merkittävän vahingon uhkan akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalalle, jos toimenpiteitä ei oteta käyttöön.

7. **UNIONIN ETU**

(1219) Komissio tutki perusasetuksen 31 artiklan mukaisesti, voisiko se selkeästi todeta, että tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen suuruisten tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto ei olisi unionin edun mukaista tässä tapauksessa siitä huolimatta, että vahinkoa aiheuttavan tuen esiintyminen on todettu. Unionin etua määritettäessä komissio analysoi kaikki asiaan liittyvät etunäkökohdat eli unionin tuotannonalan, tuojien, käyttäjien, tavarantoimittajien ja kuluttajien edut.

(1220) Unionin etua koskevia huomautuksia saatiin Kiinan viranomaisilta, CCCME:ltä, Euroopan autotarviketoimittajien järjestöltä, jäljempänä ’CLEPA’, Saksan autoteollisuuden järjestöltä, jäljempänä ’VDA’, Euroopan terästeollisuuden järjestöltä, jäljempänä ’EUROFER’, yritykseltä 31 ja yritykseltä 29.

7.1. **Unionin tuotannonalan etu**

(1221) Autoteollisuudella on tärkeä rooli unionin taloudessa, sillä se tarjoaa suoraan ja välillisesti työpaikkoja 12,9 miljoonalle ihmiselle, mikä vastaa 7:ää prosenttia EU:n kokonaistyöllisyydestä. Tästä noin 24 prosenttia eli 3,1 miljoonaa on valmistusteollisuuden työpaikkoja ([495]). Autoteollisuus on liikkeellepaneva voima, kun tarkastellaan Euroopan taloudellisen arvon luomista, kilpailukyvyn suvereniteettia ja yhteiskunnallista hyvinvointia.

(1222) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ([496]) komissio määritteli tavoitteeksi, että ilmastoneutraalius saavutetaan vuoteen 2050 mennessä. Tämä tavoite saatettiin osaksi lainsäädäntöä vuonna 2021 julkaisemalla asetus (EU) 2021/1119 ([497]) (eurooppalainen ilmastolaki). Kaikkien talouden alojen odotetaan edistävän päästövähennysten saavuttamista, mukaan lukien tieliikenneala, jolla päästöt ovat jatkuvasti lisääntyneet vuodesta 1990. Sen vuoksi akkusähköajoneuvot ovat tärkeä tuote, jotta unioni voi saavuttaa ilmastotavoitteensa.

([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_fi
([497]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

(1223) EU on myös ottanut asetuksella (EU) 2019/631, jota muutettiin myöhemmin asetuksella (EU) 2023/851 ([498]), käyttöön kaikkien uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvien ajoneuvokantojen erityiset päästötavoitteet valmistajien osalta vuodeksi 2020 ja sitä seuraaviksi vuosiksi. Tämä asetus on keskeinen osa EU:n ilmastonsuojelupolitiikkaa. Asetuksessa todetaan, että vuodesta 2021 alkaen unionissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt saavat olla enintään 95 g hiilidioksidia/km EU:n koko ajoneuvokantaa kohti. Tavoitteita tiukennetaan jatkossa siten, että vuodesta 2025 alkaen unionissa rekisteröityjen uusien henkilöautokantojen osalta edellytetään hiilidioksidipäästöjen 15 prosentin vähennystä ja vuodesta 2030 alkaen 55 prosentin vähennystä Vuonna 2035 henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokantaan sovelletaan hiilidioksidipäästöjen 100 prosentin vähennystavoitetta. Jos asianomaista koko ajoneuvokantaa koskevaa tavoitetta ei saavuteta, komissio määrää liikapäästömaksun, joka on 95 euroa jokaista ylimääräistä hiilidioksidigrammaa ja ensirekisteröityä ajoneuvoa kohti.

(1224) Erityisesti nämä tavoitteet voidaan saavuttaa lisäämällä sähköajoneuvojen osuutta ajoneuvokannasta. Hiilidioksidipäästöjen kohdennettu vähentäminen unionissa on kuitenkin suuri haaste koko liikennealalle, koska sähköistämiseen liittyy paljon muutakin kuin vain polttomoottoreista sähkömoottoreihin siirtyminen ja se kattaa sähköajoneuvojen koko arvoketjun. Kyseessä on monimutkainen siirtymä, joka kattaa autoteollisuuden koko ketjun kaivostoiminnasta ja kemikaaleista sähkövoimalaitteiden ja akkuyksiköiden valmistukseen, energiaan, akkujätteen keruuseen ja kierrätykseen. Tästä seuraa, että autoteollisuudessa on käynnissä perusteellinen muutosprosessi.

(1225) Lisäksi sähköakuilla on strateginen merkitys akkusähköajoneuvojen kehittämisessä. Sähköakkujen tuotantopaikka on erittäin tärkeä akkusähköajoneuvojen valmistajille. Sähkökennoja voidaan kuljettaa ja toimittaa suhteellisen helposti, mutta kun ne on asennettu moduuleihin ja sitten akkuyksikköihin, näistä toiminnoista tulee huomattavasti vaikeampia ja kalliimpia. Akkusähköajoneuvojen tuottajat saavat näin ollen etua siitä, että ne sijaitsevat akkujen toimittajien läheisyydessä prosessin tässä vaiheessa tai jopa suorittavat sen itse. Akkujen toimittajien läheisyys ja läheinen kontakti niiden kanssa on tärkeää myös, kun otetaan huomioon, että akut eivät ole käyttövalmiita tuotteita, vaan ne rakennetaan ajoneuvojen valmistajien eritelmien mukaisesti. Esimerkiksi akkusähköajoneuvon koko ja toiminnot sanelevat sen tarvitseman akun tyypin, mikä puolestaan vaikuttaa raaka-ainevalikoiman koostumukseen prosessin alussa (mistä syntyy mahdollisia tehokkuusetuja vertikaalisesti integroituneille markkinatoimijoille). Unionin akkusähköajoneuvojen tuottajat olivat tarkastelujaksolla riippuvaisia akkujen tuonnista pääasiassa Kiinasta, mutta autonvalmistajat sitoutuivat investoimaan voimakkaasti omaan akkujen tuotantokapasiteettiin, suurin osa erikoistuneiden toimijoiden kanssa solmittujen kumppanuuksien kautta. Nämä useiden miljardien eurojen investoinnit tehdään vuoteen 2030 mennessä ([499]).

(1226) Sähköistymiseen siirryttäessä on suurena vaarana, että unionin autonvalmistajat menettävät kannattavuuttaan ja markkinaosuuttaan Kiinasta tulevan tuetun tuonnin vuoksi, koska tämä tarkoittaisi sitä, että ne eivät pystyisi tekemään tarvittavia investointeja uuteen akkuteknologiaan, joka lisää toimintasädettä, lyhentää latausaikaa, vähentää kustannuksia ja parantaa turvallisuutta, eivätkä onnistuisi toteuttamaan tällaista siirtymää. Toisaalta kiinalaiset yritykset pystyivät saavuttamaan mittakaavaetuja Kiinan viranomaisten myöntämien suurten tukimäärien ansiosta, ja ne vievät akkusähköajoneuvoja unioniin epäoikeudenmukaisin hinnoin ja vievät markkinaosuutta unionin tuotannonalalta, joka kärsii huomattavia tappioita eikä näin ollen kykene tekemään tarvittavia investointeja. Jos Kiinasta tuleva tuettu tuonti aiheuttaa peruuttamatonta vahinkoa unionin tuotannonalalle, sähköistämistavoitetta ei saavuteta ja Euroopan unionin ilmastotavoitteet saattavat vaarantua.

(1227) Tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto antaisi unionin tuotannonalalle mahdollisuuden kilpailla oikeudenmukaisesti markkinoilla ja valmistaa ja myydä unionin markkinoilla riittävästi akkusähköajoneuvoja, jotta siitä voisi tulla tulevaisuudessa kannattava. Kuten johdanto-osan 1078 kappaleessa selitetään, unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonala on pääomavaltainen tuotannonala, minkä vuoksi se tarvitsee aikaa saavuttaakseen mittakaavaetuja, jotta se voi kattaa kiinteät kustannuksensa ja olla kannattava. Sen vuoksi toimenpiteiden käyttöönotto suojaisi unionin tuotannonalaa intensiiviseltä ja epäterveeltä hintapaineelta, jota Kiinasta tuleva tuonti muutoin aiheuttaisi.

([498]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/851, annettu 19 päivänä huhtikuuta 2023, asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti (EUVL L 110, 25.4.2023, s. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Jos tasoitustoimenpiteitä ei oteta käyttöön, epäreilun kaupan vuoksi vaarantuisivat investoinnit, joihin unionin ajoneuvoteollisuus on sitoutunut sähköistymiseen siirtymiseen, ja työpaikat autoalalla (ks. johdanto-osan 1221 kappale). Unionin tuotannonala ei pystyisi toteuttamaan unionin markkinoilla siirtymistä polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon, koska Kiinasta tulevan tuetun tuonnin hinnat alittavat unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien hinnat. Lisäksi unioni on vaarassa menettää yhden tärkeimmistä valmistusteollisuuden aloistaan, ja unioni alueena voisi jäädä jälkeen teknologiassa ja innovoinnissa verrattuna Kiinaan ja Yhdysvaltoihin ja sen ilmastotavoitteet voisivat jäädä saavuttamatta.

(1229) VDA huomautti, että kiinalaisten yritysten liiketoiminta Kiinassa ja ulkomailla tukee mittakaavaetujen saavuttamista ja edistää valmistusteollisuuden, logistiikan ja t&k-toiminnan kannattavuutta maailmanlaajuisesti. VDA:n mukaan nykyisessä maailmanjärjestyksessä ja liiketoimintamallissa nämä vaikutukset tukevat myös Euroopan autoteollisuuden kehitystä.

(1230) Yritys 24 väitti, että aiemmin japanilaisten ja korealaisten autonvalmistajien tulo unioniin ja niiden kasvavat markkinaosuudet aiheuttivat huolta 1980-luvulta alkaen, mutta japanilaisten ja korealaisten tuotteiden käyttöönotto vauhditti unionin tuottajien sopeutumista, innovointia ja tehokkuutta. Lisäksi japanilaiset ja korealaiset tuottajat perustivat tuotantoa unionissa, tulivat osaksi unionin tuotannonalaa ja siten vaikuttivat suoraan sen kehitykseen ja edistymiseen. Yritys 24 väitti, että samaa voidaan odottaa kiinalaisten akkusähköajoneuvojen tuottajilta.

(1231) Komissio oli eri mieltä tästä väitteestä, koska korealaisten ja japanilaisten autonvalmistajien aiempina vuosina tapahtuneen nousun ja kiinalaisten alkuperäisten laitevalmistajien tämänhetkisen nousun välillä on perustavanlaatuisia eroja. Korealaiset ja japanilaiset alkuperäiset laitevalmistajat kilpailivat polttomoottoriajoneuvoillaan sellaisten unionin alkuperäisten laitevalmistajien kanssa, joilla oli pitkäaikainen kokemus ja toimitusketjut. Sitä vastoin Kiinan määräävä asema sähköakkujen tuotannossa on keskeinen tekijä kiinalaisten ja unionin akkusähköajoneuvojen tuottajien välisessä kilpailussa. Unionin tuottajat rakentavat tällä hetkellä akkuklustereitaan unionin markkinoille huomattavin investoinnein ja kustannuksin, minkä vuoksi niiden asema on hyvin erilainen kuin silloin, kun autojen tuonti Japanista ja Koreasta lisääntyi. Lisäksi korealaiset ja japanilaiset tuottajat pääsivät aiemmin markkinoille pääasiassa käyttämällä jälleenmyyjäverkostoa, jonka kustannukset olivat korkeat ja jonka rakentaminen vei aikaa. Tällä hetkellä kiinalaisten vientiä harjoittavien tuottajien on kuitenkin helpompi olla suoraan yhteydessä kuluttajiin ilman väliportaan jälleenmyyjiä autojen verkko-osto- ja suoramyyntimallien kautta, jotka ovat kasvussa. Lisäksi unionin tuottajien oli aiemmin kilpailtava vain muutaman korealaisen ja japanilaisen tuottajan kanssa, kun taas tutkimusajanjakson aikana unionin markkinoilla oli yli 14 kiinalaista akkusähköajoneuvojen tuottajaa, kuten johdanto-osan 1125 kappaleessa selitetään. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(1232) Kiinan viranomaiset väittivät, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto ei ole unionin edun mukaista, koska unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalalla ei ole riittävästi kapasiteettia valmistaa akkusähköajoneuvoja koko unionin kysyntää varten unionissa.

(1233) Tutkimuksessa kävi ilmi, että unionin tuotannonalalla on riittävästi kapasiteettia valmistaa akkusähköajoneuvoja ja tyydyttää unionin kysyntä, kuten johdanto-osan 1060 kappaleessa selitetään. Tämän vuoksi väite hylättiin.

(1234) Komissio totesi, että tuetun tuonnin eksponentiaalinen kasvu vaarantaisi siirtymisen polttomoottoriajoneuvojen tuotannosta akkusähköajoneuvojen tuotantoon, mikä aiheuttaisi merkittävän vahingon uhkan unionin tuotannonalalle. Unionin tuotannonalan altistumisella sen myyntihinnat alittavan ja epäoikeudenmukaisesti hinnoitellun Kiinasta tulevan tuonnin massiiviselle kasvulle ja nopeasti kasvaville markkinaosuuksille on merkittävä kielteinen vaikutus unionin tuotannonalan tilanteeseen siltä osin kuin on kyse myyntimäärän ja markkinaosuuden menetyksestä sekä kannattavuuden nopeasta heikkenemisestä, mikä johtaa merkittäviin tappioihin ja siten myös investointien menetyksiin. Tämä johtaa väistämättä tuotantolaitosten sulkemiseen unionissa ja työpaikkojen valtavaan menetykseen. Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että toimenpiteiden käyttöönotto olisi unionin tuotannonalan edun mukaista.

7.2. **Etuyhteydettömien tuojien etu**

(1235) Yksikään etuyhteydetön tuoja ei toiminut tutkimuksessa yhteistyössä, kuten johdanto-osan 47 kappaleessa todetaan. Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että koska etuyhteydettömät tuojat eivät toimineet yhteistyössä, tasoitustoimenpiteiden käyttöönotolla ei olisi suhteetonta vaikutusta etuyhteydettömiin tuojiin.

7.3. **Käyttäjien etu**

(1236) Tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta käyttävät monentyyppiset käyttäjät, esimerkiksi autoleasingyritykset, autonvuokrausyritykset, autojen yhteiskäyttöyritykset, taksiyhtiöt ja loppukäyttäjät.

(1237) Seitsemän käyttäjää, jotka kuuluivat kahteen yritysryhmään, ilmoittautui ja toimitti vastaukset käyttäjille tarkoitettuun kyselylomakkeeseen (yritys 32 ja kuusi Leasys-ryhmään kuuluvaa yritystä). Nämä yritykset käyttivät tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta vuokratakseen sen asiakkailleen.

(1238) Yritys 32 toimitti puutteellisen vastauksen kyselylomakkeeseen. Komissio lähetti sille puutteita koskevan kirjeen, jossa se pyysi lisätietoja. Yritys ei vastannut puutteita koskevaan kirjeeseen ja väitti sen olevan liian työläs. Sen vuoksi komissio ei tarkastanut yrityksen 32 kyselylomakevastausta. Kyselyvastauksen täytetyssä osassa yritys 32 totesi kuitenkin, että jos osoitetaan, että kiinalaiset tuet johtavat akkusähköajoneuvojen keinotekoisen alhaiseen hinnoitteluun unionissa, tämä voisi olla haitallista koko eurooppalaiselle toimitusketjulle. Se katsoi, että jos valtion tuen avulla Kiinassa tuotettujen ajoneuvojen epäterveet hinnoittelukäytännöt vahingoittavat unionissa toimivien akkusähköajoneuvojen toimittajien elinkelpoisuutta, vastavuoroiset toimenpiteet eurooppalaisen tuotannon suojelemiseksi olisivat oikeudenmukaisia ja välttämättömiä toimitusvarmuuden takaamiseksi.

(1239) Leasys-ryhmän yritykset toimittivat täydelliset vastaukset kyselylomakkeeseen, ja komissio tarkasti niistä kahden sellaisen yrityksen vastaukset (ks. johdanto-osan 80 kappale), jotka myös ostivat akkusähköajoneuvoja Kiinasta.

(1240) Komissio totesi, että yhteistyössä toimineet käyttäjät ostivat yhteensä alle 0,1 prosenttia Kiinasta tulevasta kokonaistuonnista sekä muista maista tulevasta tuonnista ja 1 prosentin unionin tuotannonalan kokonaismyynnistä (rekisteröintien perusteella). Tutkimusajanjakson aikana ne ostivat alle 5 prosenttia tutkimuksen kohteena olevasta tuotteesta Kiinasta, yli 95 prosenttia unionin tuottajilta ja loput muista maista.

(1241) Kahden tarkastetun käyttäjän Kiinasta peräisin oleviin akkusähköajoneuvoihin liittyvä liikevaihto ja kustannukset olivat alle 2 prosenttia niiden kokonaisliikevaihdosta ja -kustannuksista tutkimusajanjaksolla. Tarkastettujen käyttäjien kannattavuusmarginaalit tutkimusajanjaksolla vaihtelivat yksinumeroisista alhaisiin kaksinumeroisiin lukuihin.

(1242) Komissio totesi, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotolla olisi jonkin verran vaikutusta tiettyihin Kiinasta peräisin oleviin akkusähköajoneuvoihin liittyviin kustannuseriin, erityisesti poistoihin, korkokustannuksiin ja vakuutuksiin. Kun kuitenkin otetaan huomioon näiden kustannuserien vähäinen osuus tarkastettujen käyttäjien kokonaiskustannuksista (alle 2 prosenttia) ja Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen hyvin pieni osuus niiden koko ajoneuvokannasta, tasoitustullien vaikutus niiden kokonaiskustannuksiin todettiin vähäpätöiseksi. Komission tekemä analyysi perustui kahden tarkastetun käyttäjän tutkimusajanjaksolta toimittamiin tietoihin ja osoitti, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotosta johtuva mahdollinen kustannusten nousu johtaisi niiden voittomarginaalien pienenemiseen vain vähän ja että molemmat yritykset pysyisivät kannattavina. Tätä pientä vaikutusta kannattavuuteen lieventäisi entisestään käyttäjien mahdollisuus siirtää ainakin osa kustannusten noususta asiakkaille tai siirtyä käyttämään vaihtoehtoisia hankintalähteitä. Tarkastetut kaksi käyttäjää katsoivat myös, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotolla ei olisi merkittävää vaikutusta niiden taloudelliseen tulokseen.

(1243) Asiakirja-aineistossa olevien tietojen perusteella ja asianomaisten osapuolten näkemykset huomioon ottaen komissio päätteli alustavasti, että toimenpiteiden käyttöönotto ei vaikuttaisi suhteettomasti käyttäjiin.

7.4. **Tavarantoimittajien etu**

(1244) VDA ja CLEPA totesivat, että Kiinan markkinat maailman suurimpana autoteollisuuden markkina-alueena olivat ratkaisevan tärkeitä autoteollisuuden tavarantoimittajille ja valmistajille, jotta ne voivat kilpailla ja vahvistaa innovatiivisia valmiuksia. Ne väittivät, että kaikki toimet, jotka voisivat vähentää unionin autoteollisuuden tavarantoimittajien ja valmistajien pääsyä Kiinan markkinoille, voisivat pitkällä aikavälillä vahingoittaa asianomaisten alojen innovointivalmiuksia ja kilpailukykyä.

(1245) Kuten johdanto-osan 1253 kappaleessa selitetään, tutkimuksen tarkoituksena on palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin markkinoille. Tutkimus ei kata unionin yritysten pääsyä Kiinan markkinoille, eikä se välttämättä johda siihen, että unionin tavarantoimittajien ja tuottajien pääsy Kiinan markkinoille heikkenisi. Tämän vuoksi väite hylättiin. Jos VDA ja CLEPA taas viittasivat väitteessään mahdollisuuteen, että Kiina ryhtyisi vastatoimiin rajoittamalla unionin yritysten pääsyä markkinoilleen, tätä käsitellään jäljempänä 7.6 jaksossa.

(1246) Eurofer tuki tutkimusta. Se huomautti, että autoteollisuus on merkittävä terästä kuluttava ala, minkä vuoksi unionin akkusähköajoneuvojen valmistajien terve tilanne tulevaisuudessa on ratkaisevan tärkeää myös unionin terässektorille. Eurofer väitti, että tuettujen akkusähköajoneuvojen vahinkoa aiheuttavalla tuonnilla Kiinasta olisi kielteinen vaikutus unionin terästeollisuuteen. Euroferin mukaan on strategisen edun mukaista pitää unionin autoteollisuus terveenä ja säilyttää unionin terästeollisuus ja miljoonat siihen liittyvät työpaikat. Eurofer väitti, että komission olisi toteutettava nopeita toimenpiteitä, jotta voidaan säilyttää unionin autoteollisuuden terve tilanne ja estää vahingon uhkan toteutuminen.

(1247) Myös yritys 29 ilmoitti tukevansa tutkimusta ja väitti, että tasoitustoimenpiteet auttaisivat palauttamaan autonvalmistajien ja muiden asianomaisten osapuolten tasapuoliset toimintaedellytykset ja tasapuolisen kilpailun. Se väitti, että Kiinasta tulevan tuetun tuonnin vuoksi akkusähköajoneuvojen unionin tuotannonalan markkinaosuuden odotettiin pienenevän, mikä vaikuttaisi kielteisesti tuotantopanoskomponentteja tuottavien yritysten myyntiin ja voittoihin sekä niiden kykyyn investoida unionissa.

(1248) Myös yritys 31 ilmaisi tukensa tutkimukselle ja toivoi, että se johtaisi autoteollisuuden tasapuolisiin toimintaedellytyksiin unionissa. Yrityksen 31 mukaan unionin vihreän siirtymän toimet ja niihin liittyvät autoteollisuuden investoinnit ja innovointi vaarantuisivat ja unionin yritykset joutuisivat epäoikeudenmukaisesti epäedulliseen asemaan.

(1249) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli alustavasti, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto oli unionin tavarantoimittajien edun mukaista.

7.5. **Vaikutukset kuluttajiin ja vaikutukset ilmastotavoitteisiin**

(1250) VDA väitti, että EU:n hiilidioksidipäästötöntä liikennettä koskevan tavoitteen saavuttaminen vuoteen 2035 mennessä edellyttää, että unionin markkinoilla on riittävästi sähköajoneuvoja. Sen mielestä Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen hintojen nousu voi vaikeuttaa tämän tavoitteen saavuttamista. VDA ja Kiinan viranomaiset väittivät, että komission olisi otettava huomioon Kiinan merkitys koko Euroopan tuotannonalan ja autoteollisuuden siirtyessä erityisesti hiilineutraaliuteen. Yritys 24 väitti, että unionin tuotannonalan tuotantokapasiteetti, jota rajoittavat suurelta osin kotimaisten ja ulkomaisten akkujen tarjonnan pullonkaulat, ei ole riittävä, jotta EU voisi saavuttaa tieliikennealan ilmastotavoitteensa, minkä vuoksi EU on riippuvainen akkusähköajoneuvojen tuonnista saavuttaakseen tavoitteensa, ja Kiina on edelleen EU:n tärkeä kumppani tältä kannalta. Lisäksi yritys 24 väitti, että tasoitustullit vaarantaisivat kohtuuhintaisten akkusähköajoneuvojen tarjonnan unionin markkinoilla pieni- ja keskituloisille unionin kuluttajille, mikä viime kädessä vaarantaisi EU:n toimien toteuttamisen ilmastonmuutoksen aiheuttaman uhkan torjumiseksi.

(1251) Tällä tutkimuksella pyritään varmistamaan, että unionin akkusähköajoneuvojen tuottajat ja kiinalaiset tuottajat kilpailevat tasapuolisin toimintaedellytyksin ja että sen avulla voidaan estää unionin tuottajille aiheutuva vahinko, jonka tuettu tuonti uhkaa aiheuttaa. Tasoitustulleilla näin ollen vain kompensoidaan vääristävä tuki, mutta kauppa jatkuu edelleen. Unionin kuluttajien kannalta mahdollista hinnankorotusta on tasapainotettava halpatuonnin tuhoisalla vaikutuksella unionin tuotannonalaan, joka tarjoaa miljoonia työpaikkoja EU:ssa sen jälkeen, kun markkinat ovat täysin siirtyneet polttomoottoriajoneuvoista akkusähköajoneuvoihin. Unionin autoteollisuuden

katoamisella olisi valtava kielteinen vaikutus unionin markkinoihin, ja sillä olisi heijastusvaikutuksia tavarantoimittajiin siten, että unionissa voitaisiin menettää miljoonia työpaikkoja. Tutkimuksessa kävi ilmi, että kun otetaan huomioon vähäinen hinnankorotus, jossa otetaan huomioon pelkästään tässä tutkimuksessa todettu epäreilu tuki, se ei sellaisenaan nosta kuluttajahintoja kohtuuttomalla tavalla, vaikka se siirrettäisiinkin kokonaisuudessaan loppuasiakkaalle. On kuitenkin odotettavissa, että tuojat ottavat vastaan ainakin osan hinnankorotuksesta. Lisäksi komissio totesi, että kahdenväliset toimet ilmastonmuutoksen torjumiseksi eivät voi perustua halpojen, tuettujen sähköajoneuvojen aiheuttamaan epäreiluun kilpailuun, vaan niiden olisi perustuttava tasapuolisiin toimintaedellytyksiin, joissa reilu kilpailu ja innovointi edistävät vihreää siirtymää. Unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonala on välttämätön EU:n pyrkiessä vähentämään kasvihuonekaasujen nettopäästöjä, minkä vuoksi päästöttömien ajoneuvojen toimitusketju unionissa on turvattava, jotta voidaan varmistaa, että kaikki Euroopassa rekisteröidyt uudet autot ovat päästöttömiä vuoteen 2035 mennessä.

(1252) CCCME toimitti Katholieke Universiteit Leuvenin ja Centre of Economic Policy Researchin (CEPR) kahden professorin tekemän taloudellisen analyysin. Raportissa todettiin, että akkusähköajoneuvojen tuonti Kiinasta on välttämätöntä unionin akkusähköajoneuvojen markkinoille, tuottajille ja kuluttajille sekä koko unionille, koska tämä tuonti on välttämätöntä kilpailun ja innovoinnin ylläpitämiseksi unionissa ja kohtuuhintaisten akkusähköajoneuvojen saatavuuden nopeuttamiseksi keskivertokuluttajien kannalta ja sen varmistamiseksi, että unionin ilmastotavoitteet saavutetaan.

(1253) Raportin luotettavuudesta ja puolueettomuudesta riippumatta komissio muistuttaa, että tasoitustullien tarkoituksena ei ole lopettaa akkusähköajoneuvojen tuontia Kiinasta vaan palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin markkinoille, joita Kiinasta alhaisin hinnoin tuleva tuettu tuonti vääristää. Kilpailun unionin markkinoilla on oltava reilua. Toimet ilmastonmuutoksen torjumiseksi eivät voi perustua halpojen, tuettujen sähköajoneuvojen aiheuttamaan epäreiluun kilpailuun, vaan niiden olisi perustuttava tasapuolisiin toimintaedellytyksiin, joissa reilu kilpailu ja innovointi edistävät vihreää siirtymää.

(1254) Sen vuoksi päätellään alustavasti, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto ei vaaranna ilmastotavoitteita vaan päinvastoin edistää näiden tavoitteiden saavuttamista.

7.6. **Vastatoimien riski**

(1255) CLEPA, VDA ja yritys 24 väittivät, että tasoitustullien käyttöönotto voisi johtaa Kiinan vastatoimiin. CLEPA ja VDA väittivät, että komission olisi otettava huomioon vastatoimien riski ja vaikutus, joka Kiinan mahdollisilla vastatoimilla voisi olla nykyiseen kauppaan ja investointeihin Kiinan kanssa.

(1256) Tämä tukien vastainen tutkimus on tosiasioihin perustuva tutkimus, jossa noudatetaan kaikilta osin sovellettavia WTO:n ja EU:n sääntöjä. Se perustuu näyttöön, joka koskee tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavien kiinalaisten tukien laajaa kirjoa sekä unionin tuotannonalalle aiheutuvan vahingon uhkaa, joka johtuu Kiinan ylikapasiteetin valtavasta kasvusta ja alhaisin hinnoin tulevasta akkusähköajoneuvojen nopeasti lisääntyvästä tuetusta tuonnista unioniin, kuten tässä asetuksessa selitetään. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole eikä sillä voida kompensoida Kiinan tuotannonalan mahdollista kilpailuetua. Sillä pyritään pikemminkin varmistamaan, että unionin tuottajat ja kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat kilpailevat tasapuolisin toimintaedellytyksin unionin markkinoilla.

(1257) Kiinalla ja kiinalaisilla vientiä harjoittavilla tuottajilla oli laajat puolustautumisoikeudet ja oikeus osallistua tutkimukseen ja lopullisen päätöksen puolueettomaan tuomioistuinvalvontaan ilman tarvetta turvautua vastatoimiin.

(1258) Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että väitetty vastatoimien riski ei ole tekijä, jonka perusteella voitaisiin vastustaa tasoitustoimenpiteiden käyttöönottoa.

7.7. **Keskinäinen riippuvuus**

(1259) Kiinan viranomaiset väittivät, että koska unionin ja Kiinan akkusähköajoneuvojen toimitusketjut ovat toisistaan riippuvaisia ja koko arvoketju on tiiviisti integroitunut, kaikki toimenpiteet heikentäisivät akkusähköajoneuvojen tuotannonalan vakautta, jatkuvuutta sekä kasvua unionissa, Kiinassa ja koko maailmassa.

(1260) Kuten johdanto-osan 1253 kappaleessa selitetään, tutkimuksen tarkoituksena on palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin markkinoille. Kiinan viranomaiset eivät selittäneet tarkemmin, millä tavalla tasoitustoimenpiteet vaikuttaisivat toimitusketjuihin ja voisivat heikentää vakautta ja jatkuvuutta. Tämän vuoksi väite hylättiin.

7.8. **Valtion kannustimet unionissa**

(1261) Kiinan viranomaiset väittivät, että unioni itse myöntää tukia unionin tuottajille, ja toimittivat joitakin esimerkkejä tällaisista tuista. Näin Kiinan viranomaiset antoivat ymmärtää, että akkusähköajoneuvojen kiinalaisille tuottajille myönnettyjen tukien ei pitäisi olla tasoitustoimenpiteiden alaisia.

(1262) Komissio totesi, että Kiinan viranomaiset eivät perustelleet, miksi sillä, että unioni väitetysti antaa tukia unionin tuottajille, olisi vaikutusta tähän tutkimukseen. Tukien vastaisen perusasetuksen mukaisesti tasoitustullit olisi otettava käyttöön, jos muista kuin Euroopan unionin jäsenvaltioista peräisin oleva tuettu tuonti aiheuttaa merkittävää vahinkoa – tai tässä tutkimuksessa uhkaa aiheuttaa merkittävää vahinkoa – unionin tuottajille. Tässä yhteydessä on merkityksetöntä, saavatko unionin tuottajat jäsenvaltioilta tai EU:n viranomaisilta taloudellista tukea sellaisen tuotteen valmistukseen tai myyntiin, joka ei ole tämän tutkimuksen kohteena. Tutkimuksessa keskitytään Kiinasta unioniin tulevan tuetun tuonnin aiheuttamaan vahingon uhkaan. Kiinan viranomaiset eivät myöskään perustelleet, miksi tällaiset tuet voitaisiin riitauttaa tai vaikuttaisivat kielteisesti Kiinan etuun, joka ei missään tapauksessa ole tämän tutkimuksen kohteena. Lisäksi se, että EU on itse myöntänyt tukia unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle, ei vaikuta komission alustaviin päätelmiin, joiden mukaan Kiinan viranomaiset ovat myöntäneet akkusähköajoneuvojen vientiä harjoittaville tuottajille tukia, jotka ovat tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavia WTO:n tukisopimuksen ja perusasetuksen mukaisesti ja aiheuttavat vahingon uhkan unionin tuotannonalalle. Toisin kuin Kiinan viranomaiset väittävät, Kiinan tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavat tuet saavat unionin markkinoilla aikaan epäreilua kilpailua, josta on pelkkää haittaa unionin sähköajoneuvojen tuotannonalan kehitykselle. Tämän vuoksi väite hylättiin.

7.9. **Tukien kauppaa vääristävät vaikutukset**

(1263) Perusasetuksen 31 artiklan 1 kohdan mukaan on kiinnitettävä erityistä huomiota tarpeeseen poistaa vahingollisen tuen kauppaa vääristävät vaikutukset ja palauttaa toimiva kilpailu.

(1264) Tutkimuksessa vahvistettiin, että kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat myyvät unionin markkinoille merkittäviä määriä tuettuja akkusähköajoneuvoja keinotekoisen alhaiseen hintaan. Jos tilanne jatkuu, kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat säilyttävät epäreilun kilpailuetunsa, mikä heikentää entisestään unionin tuotannonalan haavoittuvaa tilannetta.

(1265) Tämän vuoksi komissio päätteli alustavasti, että Kiinasta tulevan tuetun tuonnin kauppaa vääristävät vaikutukset lisääntyisivät ajan mittaan ja estäisivät tasapuoliset toimintaedellytykset unionin tuotannonalalta.

7.10. **Muut väitteet**

(1266) Yritys 24 väitti, että tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto ei ole unionin edun mukaista, koska i) kaupan suojatoimenpiteiden käyttö ei ole asianmukainen toimi, jolla torjutaan unionin tuotannonalan systeemistä tarjontaongelmaa, joka johtuu riittämättömästä akkujen tuotantokapasiteetista unionissa, puolijohteiden vähäisestä saatavuudesta ja raaka-aineiden puutteesta, jotka kaikki ovat tekijöitä, jotka rajoittavat unionin tuotannonalan kehittymistä mutteivät liity Kiinasta tulevaan tuontiin; ii) unionin etu tässä yhteydessä edellyttää sellaisen markkinoillepääsyn varmistamiseen perustuvan maailmanluokan teollisuuspolitiikan harjoittamista, joka on elintärkeä unionin tuotannonalan kehittymisen kannalta, kun taas tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto vain tukahduttaisi tämän kehittymisen; iii) kiinalaiset tuottajat siirtävät tulevaisuudessa unionin markkinoille tarkoitettujen akkusähköajoneuvojen tuotantonsa unioniin; ja iv) tasoitustullien käyttöönotto saattaa käynnistää ketjureaktion, joka viime kädessä vahingoittaa unionin tuotannonalaa, kun kolmansien maiden hallitukset reagoivat akkusähköajoneuvojen kasvaviin virtoihin ottamalla käyttöön omia kauppaa rajoittavia toimenpiteitä, jotka on kohdistettu akkusähköajoneuvoihin ja joissa ei välttämättä eroteta toisistaan unionista ja Kiinasta tulevaa akkusähköajoneuvojen tuontia.

(1267) On syytä muistaa, että tämän tutkimuksen tarkoituksena on ainoastaan palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin markkinoille. Tasoitustoimenpiteet ovat perusteltuja, jos perusasetuksessa säädetyt tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton edellytykset täyttyvät. Tasoitustoimenpiteiden käyttöönotto ei sulje pois sitä, että unioni voi toteuttaa muita poliittisia aloitteita puuttuakseen unionin tuotannonalan kohtaamiin erilaisiin ongelmiin. Näin ollen tämä väite ei sinänsä merkitse sitä, että akkusähköajoneuvoihin sovellettavat tasoitustoimenpiteet eivät olisi unionin edun mukaisia. Unionin markkinoille pääsyn osalta tällä tutkimuksella ei pyritä lopettamaan akkusähköajoneuvojen tuontia Kiinasta. Lisäksi sillä, alkavatko kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat valmistaa akkusähköajoneuvoja unionissa, ei ole merkitystä tässä tutkimuksessa, jossa tarkastellaan ainoastaan Kiinasta tulevan tuetun tuonnin aiheuttamaa vahinkoa tai vahingon uhkaa unionin akkusähköajoneuvojen tuotannonalalle. Lisäksi väite, jonka mukaan kaupan suojatoimia koskevan tutkimuksen mahdollinen vireillepano johtaisi siihen, että muut kolmannet maat ottaisivat käyttöön kauppaa rajoittavia toimenpiteitä Kiinasta peräisin olevien sähköajoneuvojen tuontia vastaan, on puhtaasti spekulatiivinen. Komissio korosti vielä, että tällaisen mahdollisen tutkimuksen vireillepanon olisi perustuttava kuhunkin tapaukseen erikseen ja tarvittavaan alustavaan näyttöön, jota edellytetään tällaisen tutkimuksen vireillepanoa varten. Näin ollen yrityksen 24 väite, jonka mukaan tällaisissa tutkimuksissa ei tehdä eroa Kiinasta ja unionista tulevan tuonnin välillä, on perusteeton. Näin ollen nämä väitteet hylättiin.

7.11. Unionin etua koskevat päätelmät

(1268) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli alustavasti, ettei ollut pakottavia syitä, joiden perusteella ei olisi unionin edun mukaista ottaa käyttöön tasoitustoimenpiteitä, jotka vastaavat tasoitustoimenpiteiden käyttöönoton mahdollistavaa tukea Kiinasta peräisin olevien akkusähköajoneuvojen tuonnissa.

8. TUONNIN KIRJAAMINEN

(1269) Kuten johdanto-osan 8 kappaleessa mainitaan, komissio asetti omasta aloitteestaan akkusähköajoneuvojen tuonnin kirjaamisvelvoitteen alaiseksi kirjaamista koskevalla asetuksella. Tämä tehtiin perusasetuksen 16 artiklan 4 kohdan mukaista tasoitustoimenpiteiden mahdollista taannehtivaa soveltamista varten. Tuonnin kirjaaminen olisi lopetettava. Menettelyn tässä vaiheessa ei voida tehdä päätöstä mahdollisesta tasoitustoimenpiteiden takautuvasta soveltamisesta.

8.1. Tuonnin kirjaamista koskevat huomautukset

(1270) Kirjaamista koskevan asetuksen julkaisemisen jälkeen kirjaamista koskevia huomautuksia saatiin yritykseltä 22, yritykseltä 24, CCCME:ltä, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limitediltä, jäljempänä 'Asia Euro Taizhou', ja Teslalta. Komissio ei pidä tässä vaiheessa tarpeellisena vastata näihin huomautuksiin. Perusasetuksen 14 artiklan 5 kohdan mukaan kirjaaminen on komission käytettävissä oleva väline, jolla se voi määrätä tulliviranomaiset toteuttamaan aiheelliset toimenpiteet tuonnin kirjaamiseksi, jotta tuontiin voidaan myöhemmin soveltaa toimenpiteitä kirjaamispäivästä alkaen. Lisäksi 14 artiklan 5 kohdassa annetaan komissiolle harkintavaltaa sen suhteen, milloin kirjaaminen olisi toteutettava, mikä mahdollistaa kirjaamisen komission omasta aloitteesta. Komissio käytti tällaista harkintavaltaa kirjaamista koskevassa asetuksessa.

9. VÄLIAIKAISET TASOITUSTOIMENPITEET

(1271) Tukea, vahinkoa, syy-yhteyttä ja unionin etua koskevien komission päätelmien perusteella ja perusasetuksen 15 artiklan 1 kohdan mukaisesti Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnissa olisi otettava käyttöön väliaikainen tasoitustulli.

9.1. Väliaikaiset toimenpiteet

(1272) Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnissa olisi otettava käyttöön väliaikaiset tasoitustoimenpiteet perusasetuksen 12 artiklan 1 kohdan sääntöjen mukaisesti. Niissä todetaan, että väliaikaisen tullin on vastattava väliaikaisesti määritetyn tasoitustullin käyttöönoton mahdollistavan tuen kokonaismäärää.

(1273) Edellä esitetyn perusteella väliaikaisen tasoitustullin määrät ovat CIF-hinnasta unionin rajalla tullaamattomana ilmaistuina seuraavat:

Yritys	Väliaikainen tasoitustulli
BYD-ryhmä: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,4 %
Geely-ryhmä: — 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 %
SAIC-ryhmä: — 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 %
Muut yhteistyössä toimineet yritykset (liite)	20,8 %
Kaikki muut yritykset	37,6 %

(1274) Tässä asetuksessa yrityksille vahvistetut yksilölliset tasoitustullit määritettiin kyseessä olevan tutkimuksen päätelmien perusteella. Näin ollen ne kuvastavat kyseisten yritysten tutkimuksen aikaista tilannetta. Kyseisiä tulleja voidaan soveltaa yksinomaan asianomaisesta maasta peräisin olevan ja nimettyjen oikeushenkilöiden tuottaman tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin. Jos yritystä ei ole erikseen mainittu tämän asetuksen artiklaosassa (mukaan lukien erikseen mainittuihin yrityksiin etuyhteydessä olevat yritykset), sen tuottaman tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin olisi sovellettava ”kaikkiin muihin yrityksiin” sovellettavaa tullia. Siihen ei saisi soveltaa yksilöllisiä tasoitustulleja.

10. **ALUSTAVAN VAIHEEN TIEDOT**

(1275) Komissio ilmoitti perusasetuksen 29 a artiklan mukaisesti asianomaisille osapuolille väliaikaisten tullien suunnitellusta käyttöönotosta. Nämä tiedot asetettiin myös yleisön saataville kauppapolitiikan pääosaston verkkosivustolla. Asianomaisille osapuolille annettiin kolme työpäivää aikaa esittää huomautuksia erityisesti niille ilmoitettujen laskelmien tarkkuudesta.

(1276) Otokseen valitut kolme vientiä harjoittavien tuottajien ryhmää esitti huomautuksia tukimarginaalien laskemisen tarkkuudesta. Komissio oikaisi laskelmia ja niihin liittyviä tukimarginaaleja tarvittaessa.

(1277) Lisäksi vientiä harjoittava tuottaja Great Wall Motor kommentoi nimensä ja siihen etuyhteydessä olevien osapuolten nimien sisällyttämistä liitteessä olevaan luetteloon otokseen kuulumattomista yhteistyössä toimineista osapuolista. Tämä on oikaistu.

(1278) Useat osapuolet, jotka ovat etuyhteydessä otokseen valittuihin ryhmiin tai tuottajiin, joiden nimi mainitaan liitteessä olevassa luettelossa otokseen kuulumattomista yhteistyössä toimineista osapuolista, pyysivät komissiota lisäämään niiden nimen kyseiseen liitteeseen sillä perusteella, että ne ovat etuyhteydessä kyseisiin yrityksiin ja ne ovat aloittaneet akkusähköajoneuvojen tuotannon ja/tai viennin EU:hun. Koska kyseiset etuyhteydessä olevat yritykset eivät tuottaneet eivätkä vieneet tutkimuksen kohteena olevaa tuotetta tutkimusajanjakson aikana, pyynnöt hylättiin.

(1279) Kaikkia muita ennakkoilmoituksen jälkeen esitettyjä huomautuksia käsitellään lopullisessa vaiheessa.

11. **LOPPUSÄÄNNÖKSET**

(1280) Moitteettoman hallinnon varmistamiseksi komissio kehottaa asianomaisia osapuolia esittämään kirjallisia huomautuksia ja/tai pyytämään kuulemista komission kanssa vahvistetussa määräajassa.

(1281) Väliaikaisten tullien käyttöönottoa koskevat päätelmät ovat alustavia, ja niitä voidaan muuttaa tutkimuksen lopullisessa vaiheessa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Otetaan käyttöön väliaikainen tasoitustulli tuotaessa Kiinan kansantasavallasta peräisin olevia uusia akkukäyttöisiä sähköajoneuvoja, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan luettuna, kuljettamiseen, pois lukien asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([500]) mukaiset L6- ja L7-luokan ajoneuvot ja moottoripyörät, ja joiden ainoana käyttövoimana (vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta) on yksi tai useampi sähkömoottori, mukaan lukien ne, joissa on polttomoottori toimintasäteen pidennyslaitteena (apuvoimanlähde) ja jotka kuuluvat tällä hetkellä CN-koodiin 8703 80 10 (Taric-koodi 8703 80 10 10).

2. Vapaasti unionin rajalla tullaamattomana -nettohintaan sovellettava väliaikainen tasoitustulli on seuraavien yritysten tuottamien 1 kohdassa kuvattujen tuotteiden osalta seuraava:

Yritys	Väliaikainen tasoitustulli	Taric-lisäkoodi
BYD-ryhmä: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).

Yritys	Väliaikainen tasoitustulli	Taric-lisäkoodi
— 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-ryhmä: — 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
SAIC-ryhmä: — 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
Muut yhteistyössä toimineet yritykset (liite)	20,8 %	
Kaikki muut yritykset	37,6 %	8999

3. Edellä 2 kohdassa mainituille yrityksille määritetyn yksilöllisen polkumyyntitullin soveltaminen edellyttää, että jäsenvaltioiden tulliviranomaisille esitetään pätevä kauppalasku, jossa on oltava kauppalaskun laatineen tahon nimellä ja tehtävänimikkeellä yksilöidyn työntekijän päiväämä ja allekirjoittama vakuutus seuraavassa muodossa: *"Allekirjoittanut vahvistaa, että tässä laskussa tarkoitetut, Euroopan unioniin vietäväksi myydyt uudet akkukäyttöiset sähköajoneuvot (määrä) on valmistanut (yrityksen nimi ja osoite), (Taric-lisäkoodi), Kiinan kansantasavallassa. Allekirjoittanut vakuuttaa, että tässä laskussa ilmoitetut tiedot ovat täydelliset ja paikkansapitävät."* Jos tällaista kauppalaskua ei esitetä, asianomaiseen yritykseen sovelletaan kaikkiin muihin yrityksiin sovellettavaa tullia.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun tuotteen luovutus vapaaseen liikkeeseen unionissa edellyttää väliaikaisen tullin määrää vastaavan vakuustalletuksen antamista.

5. Jollei toisin säädetä, sovelletaan tulleja koskevia voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä.

2 artikla

1. Asianomaisten osapuolten on toimitettava tätä asetusta koskevat kirjalliset huomautuksensa komissiolle 15 kalenteripäivän kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

2. Asianomaisten osapuolten, jotka haluavat pyytää kuulemista komission kanssa, on tehtävä sitä koskeva pyyntö 5 kalenteripäivän kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

3. Asianomaisia osapuolia, jotka haluavat pyytää kuulemista kauppaan liittyvissä menettelyissä kuulemisesta vastaavan neuvonantajan kanssa, kehotetaan tekemään sitä koskeva pyyntö 5 kalenteripäivän kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä. Kuulemisesta vastaava neuvonantaja tutkii tämän määräajan jälkeen jätetyt pyynnöt ja voi tarvittaessa päättää tällaisten pyyntöjen hyväksymisestä.

3 artikla

1. Tulliviranomaiset velvoitetaan lopettamaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/785 1 artiklan mukaisesti tapahtuva tuonnin kirjaaminen.

2. Kerätyt tiedot tuotteista, jotka tulivat unioniin kulutettaviksi enintään 90 päivää ennen tämän asetuksen voimaantuloa, on säilytettävä lopullisten toimenpiteiden voimaantuloon asti tai tämän menettelyn päättämiseen asti.

4 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Asetuksen 1 artiklaa sovelletaan neljän kuukauden ajan.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 3 päivänä heinäkuuta 2024

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE

Otokseen kuulumattomat yhteistyössä toimineet kiinalaiset vientiä harjoittavat tuottajat:

Yhteistyössä toiminut vientiä harjoittava tuottaja	Etuyhteydessä olevat tuottajat	Taric-lisäkoodi
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	

Yhteistyössä toiminut vientiä harjoittava tuottaja	Etuyhteydessä olevat tuottajat	Taric-lisäkoodi
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	