2024/1866

2024 7 4

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2024/1866

2024 m. liepos 3 d.

kuriuo importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms žmonėms vežti skirtoms elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis nustatomas laikinasis kompensacinis muitas

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/1037 dėl apsaugos nuo subsidijuoto importo iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių ([1]), ypač į jo 12 straipsnį,

pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

1.1. Inicijavimas

(1) 2023 m. spalio 4 d. Europos Komisija (toliau – Komisija) pagal 2016 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/1037 dėl apsaugos nuo subsidijuoto importo iš Europos Sąjungos narėmis nesančių valstybių (toliau – pagrindinis reglamentas) 10 straipsnio 8 dalį savo iniciatyva pradėjo antisubsidijų tyrimą dėl Kinijos Liaudies Respublikos (toliau – nagrinėjamoji šalis, KLR arba Kinija) kilmės naujų elektrinių transporto priemonių su baterijomis (toliau – BEV), skirtų žmonėms vežti, importo į Sąjungą. Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą apie inicijavimą ([2]) (toliau – pranešimas apie inicijavimą).

(2) Komisija tyrimo inicijavimą grindė tuo, kad KLR kilmės BEV importas yra subsidijuojamas ir taip daroma žala ([3]) Sąjungos pramonei.

(3) Atlikusi išsamią pastarojo meto rinkos raidos analizę ir atsižvelgdama į elektrinių transporto priemonių sektoriaus jautrumą ir jo strateginę svarbą ES ekonomikai inovacijų, pridėtinės vertės ir užimtumo atžvilgiais, Komisija iš įvairių nepriklausomų šaltinių surinko informacijos apie rinką. Iš šios informacijos buvo matyti, kad KLR yra vykdomas subsidijavimas, kuris neigiamai veikia Sąjungos BEV pramonės padėtį.

(4) Remiantis lengvai prieinama informacija, pakako įrodymų, kad KLR kilmės BEV importui yra teikiamos Kinijos Liaudies Respublikos vyriausybės (toliau – Kinijos vyriausybė) subsidijos, kurios yra kompensuotinos. Šios subsidijos atvėrė galimybę greitai padidinti subsidijuojamo importo užimamą rinkos dalį Sąjungoje, o tai kenkia Sąjungos pramonei.

(5) Iš turimų įrodymų matyti, jog tikėtina, kad subsidijuojamas importas mažomis kainomis labai padidės, o dėl to neišvengiamai kiltų grėsmė, kad Sąjungos pramonei, kuri jau ir taip yra pažeidžiama, būtų padaryta žalos. Jei taip smarkiai išaugtų importas ir tokios importuojamos prekės mažomis kainomis užimtų didelę sparčiai augančios rinkos (kurioje, Sąjungos rinkai pereinant prie visiškos elektrifikacijos, reikia didelių ir nuolatinių investicijų) dalį, Sąjungos pramonė patirtų didelių nuostolių, kurie gali greitai tapti nepakeliami.

([1]) OL L 176, 2016 6 30, p. 55.
([2]) Pranešimas apie antisubsidijų tyrimo dėl importuojamų Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujų elektrinių transporto priemonių su baterijomis, skirtų žmonėms vežti, inicijavimą, OL C/2023/160, 2023 10 4.
([3]) Bendrasis terminas „žala“, kaip nustatyta pagrindinio reglamento 2 straipsnio d punkte, reiškia materialinę žalą pramonei, materialinės žalos pramonei grėsmę arba materialines kliūtis pramonei kurtis.

(6) Šiomis ypatingomis aplinkybėmis, kadangi Komisija turėjo pakankamai įrodymų, iš kurių matyti, jog yra subsidijavimas, žalos grėsmė ir priežastinis ryšys, reikalingi antisubsidijų tyrimo inicijavimui pagrįsti, ji nusprendė pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 8 dalį inicijuoti tyrimą negavusi Sąjungos pramonės ar jos vardu paduoto raštiško skundo.

(7) Prieš inicijuodama antisubsidijų tyrimą Komisija pranešė Kinijos vyriausybei nusprendusi dėl naujų BEV importo iš KLR inicijuoti *ex officio* tyrimą ir pakvietė Kinijos vyriausybę konsultuotis pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 7 dalį. Kinijos vyriausybė priėmė kvietimą konsultuotis ir konsultacijos įvyko 2023 m. spalio 2 d. Per šias konsultacijas tinkamai atsižvelgta į Kinijos vyriausybės pateiktas pastabas. Vis dėlto abipusiškai priimtino sprendimo pasiekti nepavyko.

1.2. **Registravimas**

(8) 2024 m. kovo 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2024/785 (toliau – registracijos reglamentas) [4] Komisija savo iniciatyva nustatė reikalavimą nuo 2024 m. kovo 7 d. registruoti importuojamas Kinijos kilmės naujas BEV, skirtas žmonėms vežti.

1.3. **Tiriamasis laikotarpis ir nagrinėjamasis laikotarpis**

(9) Atliekant subsidijavimo ir žalos tyrimą nagrinėtas 2022 m. spalio 1 d. – 2023 m. rugsėjo 30 d. laikotarpis (toliau – tiriamasis laikotarpis arba TL). Tiriant žalai įvertinti svarbias tendencijas nagrinėtas laikotarpis nuo 2020 m. sausio 1 d. iki tiriamojo laikotarpio pabaigos (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

1.4. **Suinteresuotosios šalys**

(10) Pranešime apie inicijavimą suinteresuotosios šalys paragintos susisiekti su Komisija, kad galėtų dalyvauti tyrime. Be to, Komisija konkrečiai informavo žinomus Sąjungos gamintojus, žinomus eksportuojančius gamintojus ir Kinijos vyriausybę, žinomus importuotojus, tiekėjus ir naudotojus, taip pat asociacijas, kurioms, kaip žinoma, šio tyrimo inicijavimas yra aktualus, ir pakvietė juos dalyvauti tyrime.

(11) Pagal pagrindinio reglamento 11 straipsnio 11 dalį panašaus produkto Sąjungos gamintojų paprašyta bendradarbiauti su Komisija.

(12) Keli Sąjungos gamintojai paprašė Komisijos neatskleisti jų tapatybės (suteikti anonimiškumą) dėl rizikos, kad jie patirtų labai neigiamą galimų atsakomųjų veiksmų poveikį. Komisija individualiai iš esmės išnagrinėjo kiekvieną prašymą suteikti anonimiškumą. Komisija nustatė, kad tos bendrovės tinkamai pagrindė anonimiškumo poreikį, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 29 straipsnio 1 dalį, ir kad kiekvienu individualiu atveju būta įrodymų, jog yra reikšminga atsakomųjų veiksmų tikimybė. Todėl Komisija sutiko, kad tų bendrovių tapatybė neturėtų būti atskleista.

(13) Kiti apie save pranešę Sąjungos gamintojai neprašė suteikti anonimiškumo. Komisija manė, jog esama rizikos, kad Sąjungos gamintojų, prašiusių neatskleisti jų tapatybės ir tinkamai pagrindusių tokio anonimiškumo poreikį, tapatybė gali būti nustatyta dedukcijos būdu. Siekiant, kad Sąjungos gamintojų, prašiusių suteikti anonimiškumą, tapatybės konfidencialumas būtų veiksmingai užtikrintas, anonimiškumo taikymas išplėstas – anonimiškumas suteiktas visiems Sąjungos gamintojams.

(14) Kelios suinteresuotosios šalys, kitos nei Sąjungos gamintojai (tokios kaip tiekėjai ir importuotojai), taip pat prašė suteikti anonimiškumą, teigdamos, kad yra rizika patirti labai neigiamą galimų atsakomųjų veiksmų poveikį. Komisija nuodugniai išnagrinėjo gautus prašymus ir nutarė, kad visos tos šalys juos tinkamai pagrindė, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 29 straipsnio 1 dalį. Todėl anonimiškumas suteiktas ir toms suinteresuotosioms šalims.

[4] 2024 m. kovo 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/785, kuriuo nustatomas reikalavimas registruoti importuojamas Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujas elektrines transporto priemones su baterijomis, skirtas žmonėms vežti (OL L 2024/785, 2024 3 6).

(15) Kinijos vyriausybė paprašė Komisijos paaiškinti Sąjungos gamintojų teiginio dėl atsakomųjų veiksmų rizikos, kuriuo remiantis tam tikriems Sąjungos gamintojams suteiktas konfidencialumas, faktinį pagrindimą ir pagrindimą įrodymais. Kinijos vyriausybė taip pat paprašė Komisijos padaryti prieinamą Sąjungos gamintojų, prašiusių neatskleisti jų pavadinimų, pateiktą informaciją. Kinijos vyriausybė taip pat teigė neturėjusi galimybės pateikti pastabų dėl anonimiškumo suteikimo Sąjungos gamintojams ir dėl tariamo tinkamo Sąjungos BEV gamintojų prašymų suteikti konfidencialumą pagrindimo, nors numanyta, kad įtarimai dėl atsakomųjų veiksmų rizikos krypsta į Kinijos vyriausybę. Be to, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad anonimiškumo suteikimas Sąjungos gamintojams, kurie to neprašė, neatitinka PPO nuostatų ir kad tai yra pagrindinio reglamento 29 straipsnio 1 dalies pažeidimas, nes anonimiškumas gali būti suteikiamas tik su sąlyga, kad tie gamintojai įrodytų, jog tai tinkamai pagrįsta. Kinijos įrenginių ir elektronikos prekių importo ir eksporto prekybos rūmai (CCCME) tvirtino, kad konfidencialumo suteikimas Sąjungos gamintojams neatitinka pagrindinio reglamento 29 straipsnio 1 dalies, nes Komisija neįrodė, kad tai tinkamai pagrįsta.

(16) Komisija manė, kad ji pakankamai informacijos apie tai jau pateikė 2023 m. spalio 25 d. pranešime ([5]), pridėtame prie bylos, kurio turinys išsamiai perteikiamas šioje konstatuojamojoje dalyje. Jame paaiškinta, jog Sąjungos gamintojai tvirtina, kad yra rizika jiems patirti labai neigiamą galimų atsakomųjų veiksmų poveikį. Komisija manė, kad jei būtų atskleista daugiau informacijos apie kiekvieno Sąjungos gamintojo teiginių faktinį pagrindimą ir pagrindimą įrodymais, bendradarbiaujančių Sąjungos gamintojų tapatybė gali būti išaiškinta dedukcijos būdu, nes Sąjungos rinkoje yra nedaug įmonių grupių, gaminančių BEV, ir yra daug viešai prieinamos ar registruotiems informacijos šaltinių naudotojams prieinamos informacijos apie šias grupes. Dėl šios priežasties Komisija gautų prašymų suteikti anonimiškumą negalėjo padaryti prieinamų jokia forma. Be to, kaip paaiškinta 13 konstatuojamojoje dalyje, Komisijai teko suteikti anonimiškumą ir tiems Sąjungos gamintojams, kurie to neprašė, nes siekta apsaugoti Sąjungos gamintojų, prašiusių neatskleisti jų tapatybės ir tai tinkamai pagrindusių, tapatybę, kuri kitaip galėtų būti nustatyta dedukcijos būdu. Todėl šis prašymas ir tvirtinimai atmesti.

(17) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad nekonfidencialioje tyrimo byloje nėra jokios informacijos apie Sąjungos BEV gamintojų, kaip suinteresuotųjų šalių, įregistravimą per 7 dienų terminą ir nėra jokių įrodymų, kad tai padaryta. Be to, CCCME pareiškė, jog tai, kad informacija apie jų įregistravimą nėra prieinama, ir tai, kad nesuteikta aiškios informacijos apie Sąjungos BEV gamintojų bendradarbiavimą, yra visiška priešingybė tam, kaip traktuotos Kinijos eksportuojančių gamintojų registracijos formos ir korespondencija, taip pat jų pateikti duomenys, kurie buvo iškart padaryti prieinami nekonfidencialioje byloje. Organizacija CCCME taip pat tvirtino, kad taip pažeistos jos teisės į gynybą, nes ji negalėjo pateikti reikšmingų pastabų dėl Sąjungos pramonės paramos šiam tyrimui.

(18) Komisija pažymėjo, kad pranešime apie inicijavimą ([6]) nenustatyta tokio 7 dienų termino, skirto Sąjungos gamintojų ar kitų kategorijų subjektų, kaip suinteresuotųjų šalių, registracijai. Kinijos vyriausybės nurodytą 7 dienų terminą Komisija supranta kaip terminą, per kurį Sąjungos gamintojai galėjo pateikti užpildytą atrankos formą. Šiuo atžvilgiu Komisija priminė, kad pagal pranešimo apie inicijavimą 5.6 punktą Sąjungos gamintojai, pateikę atrankai svarbią informaciją, laikomi suinteresuotosiomis šalimis nuo to momento, kai pateikė tokią informaciją. Taip buvo ir per šį tyrimą.

(19) Be to, priešingai nei Sąjungos gamintojų, kuriems suteiktas anonimiškumas, atveju, jokie Kinijos eksportuojantys gamintojai neprašė suteikti anonimiškumo. Todėl ta informacija apie Sąjungos gamintojų įregistravimą ir bendradarbiavimą, kuri yra prieinama nekonfidencialioje byloje, nelygintina su atitinkama prieinama informacija apie Kinijos eksportuojančius gamintojus. Visų pirma, kadangi šalių, kurioms suteiktas anonimiškumas, pateikta nekonfidenciali informacija pirma turi būti nuodugniai patikrinta siekiant užtikrinti, kad anonimiškumas būtų išlaikytas, ši pateikta informacija į nekonfidencialią bylą įtraukta ir joje tapo prieinama šiek tiek vėliau. Nepaisant to, suinteresuotosios šalys turėjo pakankamai laiko pateikti pastabų dėl atitinkamų dokumentų tada, kai jie jau buvo nekonfidencialioje byloje, taigi teisės į gynybą nepažeistos. O dėl Sąjungos pramonės paramos pažymima, kad, kaip paaiškinta 45 konstatuojamojoje dalyje, *ex officio* tyrimo atveju Sąjungos pramonės paramos sąvoka nėra aktuali.

([5]) Dok. Nr. t23.005006.

([6]) Kaip nurodyta 2 išnašoje.

(20) Suinteresuotosios šalys turėjo galimybę teikti pastabas dėl tyrimo inicijavimo ir pateikti prašymą būti išklausytoms dalyvaujant Komisijai ir (arba) prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui. Buvo surengti klausymai, kuriuose, dalyvaujant Komisijos tarnyboms, buvo išklausyta Kinijos vyriausybė, CCCME, bendrovė „Tesla (Shanghai) Co., Ltd.“ (toliau – „Tesla“), bendrovė „Smart Europe GmbH“ (toliau – „Smart“), Bendrovė Nr. 24, Bendrovė Nr. 22 ir bendrovė „Green World Mobility B.V.“ (toliau – „Green World Mobility“) ([7]).

(21) CCCME tvirtino, kad Komisija, nepagrįstai delsdama suteikti CCCME suinteresuotosios šalies statusą, taip pat pernelyg nuodugniai tikrindama šiai organizacijai suteiktus įgaliojimus ir taip padidindama jai tenkančią administracinę naštą, sukliudė CCCME pasinaudoti teisėmis į gynybą.

(22) CCCME suinteresuotosios šalies šioje byloje statusą įgijo 2023 m. spalio 10 d. CCCME buvo paprašyta įrodyti, kad ji atstovauja bendrovėms, kurių veikla yra objektyviai susijusi su tiriamuoju produktu. Todėl Komisija kruopščiai įvertino eksportuojančių gamintojų CCCME suteikto įgaliojimo dokumentus. Komisija padarė išvadą, kad šiuo vertinimu nesukliudyta CCCME naudotis teisėmis į gynybą, nes CCCME turėjo pakankamai galimybių pateikti pastabų pirminiu tyrimo etapu. Visų pirma, siekiant užtikrinti, kad CCCME turėtų tiek pat laiko pateikti pastabų, kiek jo turėjo kitos suinteresuotosios šalys, buvo pratęstas terminas, per kurį buvo galima teikti pastabas dėl tyrimo inicijavimo. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

1.5. **Atranka**

(23) Pranešime apie inicijavimą Komisija nurodė, kad pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį gali vykdyti suinteresuotųjų šalių atranką.

1.5.1. *Sąjungos gamintojų atranka*

(24) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka būtina, ir, jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves, Komisija paprašė visų Sąjungos gamintojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją.

(25) Keli Sąjungos gamintojai pateikė prašomą informaciją ir sutiko būti atrenkami.

(26) Pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį atranka buvo grindžiama didžiausia tipiška panašaus produkto pardavimo ir gamybos Sąjungoje tiriamuoju laikotarpiu apimtimi. Komisija taip pat atsižvelgė į Sąjungos gamintojų geografinį pasiskirstymą Sąjungoje ir užtikrino, kad būtų įtraukti įvairūs BEV modeliai. Preliminariai atrinkti keturi Sąjungos gamintojai. Atrinkti Sąjungos gamintojai sudarė 38 % pardavimo ir 34 % visos gamybos apimties šioje Sąjungos pramonėje tiriamuoju laikotarpiu. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl preliminariai atrinktų bendrovių.

(27) Komisija iš Bendrovės Nr. 21, Kinijos vyriausybės ir CCCME gavo pastabų dėl preliminariai atrinktų bendrovių ir Sąjungos gamintojų bendradarbiavimo.

(28) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad naudotų atrankos formų antraštėje nėra „išsaugojimo datos“, kuri yra nurodyta Kinijos eksportuojančių gamintojų atrankos formose. Be to, Kinijos vyriausybė, CCCME ir Bendrovė Nr. 21 teigė, kad negalėjo pateikti pastabų dėl atliktos Sąjungos gamintojų atrankos ir sutikrinti Komisijos pateiktos informacijos, nes Sąjungos gamintojų tapatybė nebuvo atskleista ir trūko informacijos apie Komisijos taikytus atrankos kriterijus. Todėl Kinijos vyriausybė paprašė Komisijos i) paaiškinti, kiek Sąjungos gamintojų laiku įsiregistravo norėdami dalyvauti tyrime ir bendradarbiavo; ii) nurodyti, kiek bendradarbiaujančių Sąjungos BEV gamintojų nėra Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) nariai; iii) paaiškinti, ar bendrovės Nr. 2, 4, 6, 10, 23 ir 25 pateikė užpildytas atrankos formas ir kodėl jų atrankos formos nėra prieinamos nekonfidencialioje tyrimo byloje (tokį prašymą pateikė ir organizacija CCCME, šiuo atžvilgiu taip pat nurodžiusi bendroves

([7]) Klausymai įvyko: Kinijos vyriausybės – 2023 m. spalio 10 d., 2023 m. spalio 31 d. ir 2023 m. lapkričio 23 d., CCCME – 2024 m. balandžio 11 d., „Tesla“ – 2023 m. spalio 30 d. ir 2024 m. balandžio 12 d., „Smart“ – 2023 m. lapkričio 8 d., Bendrovės Nr. 24 – 2023 m. lapkričio 22 d., Bendrovės Nr. 22 – 2023 m. gruodžio 5 d. ir 2024 m. balandžio 11 d., „Green World Mobility“ – 2024 m. balandžio 15 d.

Nr. 30 ir 31); iv) paaiškinti, ar kurios nors iš atrinktų bendrovių priklauso tai pačiai bendrovių grupei; v) paaiškinti, ar Komisija atrenkamiems Sąjungos gamintojams taikė vieno ekonominio vieneto principą ir ar visos su atrenkamais gamintojais susijusios šalys privalėjo pateikti atitinkamą informaciją; vi) paaiškinti, ką reiškia modelių įtraukimas į atrankos procesą ir kaip tie modeliai siejasi su numanomais „segmentais“, nes „segmentai“, kurie nebuvo apibrėžti, buvo Kinijos eksportuojantiems gamintojams taikomi kaip atrankos kriterijus; vii) paaiškinti, ar atrinkti tie Sąjungos gamintojai, kurių gamybos ir pardavimo apimtis tiriamuoju laikotarpiu buvo didžiausia, o jei jie neatrinkti, paaiškinti, kokiu pagrindu remdamasi ir dėl kokių priežasčių Komisija nusprendė tų bendrovių neatrinkti; viii) paaiškinti kiekvieno atrenkant Sąjungos gamintojus taikyto kriterijaus santykinį reikšmingumą ir jo aktualumą.

(29) CCCME taip pat prašė pateikti dalį šios informacijos per tyrimą. Bendrovė Nr. 21 tvirtino, jog turėtų būti atrinktas dar vienas Sąjungos gamintojas, kad Komisija galėtų atlikti objektyvų žalos tyrimą, kuris būtų grindžiamas tiesioginiais įrodymais, atsižvelgiant į bendrą kriterijų, kuriais Komisija grindė atranką, aktualumą.

(30) Komisija pažymėjo, kad „išsaugojimo datos“ įrašas nekonfidencialios tyrimo bylos dokumentuose buvo automatiškai padarytas taikomosios programos „TRON.tdi“, kurią Komisija ir suinteresuotosios šalys naudoja per prekybos apsaugos tyrimus. Tačiau kadangi Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas, bendradarbiaujantys Sąjungos gamintojai užpildytas atrankos formas pateikė e. paštu, o ne per „TRON.tdi“ platformą, kurioje atrankos formas pateikė Kinijos eksportuojantys gamintojai. Be to, visi Sąjungos pramonės atrankos klausimyno atsakymai buvo kartu įtraukti į nekonfidencialią bylą suglaudintame failų aplanke, prieš tai nuodugniai juos patikrinus, kad būtų išlaikytas bendradarbiaujančių Sąjungos gamintojų konfidencialumas. Suglaudintame aplanke neįmanoma įrašyti „išsaugojimo datos“ naudojant taikomąją programą „TRON.tdi“. Dėl to tokia „išsaugojimo data“ nėra nurodyta Sąjungos gamintojų atrankos formoje.

(31) Komisija pažymėjo, kad visos Sąjungos gamintojų pateiktos užpildytos atrankos formos 2023 m. spalio 30 d. padarytos prieinamos nekonfidencialioje tyrimo byloje ([8]). Kaip nurodyta nekonfidencialioje byloje, Sąjungos gamintojai užpildytas atrankos formas pateikė spalio 11–13 d. (po termino pratęsimo kai kuriems Sąjungos gamintojams dviem dienomis dėl atrankos formos sudėtingumo). Tačiau Komisija, prieš įtraukdama jas į nekonfidencialią bylą, patikrino, ar nekonfidencialioje atrankos klausimyno atsakymų versijoje nėra netyčia atskleista Sąjungos gamintojų, kuriems suteiktas anonimiškumas, kaip paaiškinta 12–14 konstatuojamosiose dalyse, tapatybė. Be to, kadangi Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas, Komisija negalėjo atskleisti, ar atrinkti Sąjungos gamintojai priklauso tai pačiai bendrovių grupei ir ar jie yra ACEA nariai, nes iš to būtų galima atpažinti atitinkamus subjektus, taigi kiltų pavojus anonimiškumui.

(32) Be to, dėl tų pačių priežasčių Komisija negalėjo atskleisti, ar atrinkti tie Sąjungos gamintojai, kurių gamybos apimtis ir pardavimas didžiausi. Vis dėlto Komisija priminė, kad pagrindinio reglamento 27 straipsniu neįpareigojama atrinkti tik tuos gamintojus, kurie pagal gamybos ir pardavimo apimtį yra didžiausi, ir jame nenustatyta jokios jame nurodytų kriterijų taikymo sekos. Ši nuostata skirta užtikrinti, kad Komisija, taikydama tokius kriterijus, atrinktų tipiškiausią gamintojų dalį, kurią būtų galima per turimą laiką tinkamai ištirti. Atliekant atranką per šį tyrimą visiškai laikytasi šio principo, kartu atsižvelgiant į nagrinėjamo atvejo ypatumus.

(33) Komisija taip pat užtikrino atrinktos gamintojų dalies tipiškumą įtraukdama įvairius BEV modelius, kurie gali būti palyginami iš Sąjungos ir eksporto perspektyvų. Atsakydama į klausimą, ar atrenkamiems Sąjungos gamintojams Komisija taikė vieno ekonominio vieneto principą ir ar atitinkamą informaciją pateikti privalėjo visos su atrenkamais gamintojais susijusios šalys, Komisija pažymėjo, kad vieno ekonominio vieneto principas taikomas eksportuotojams, apskaičiuojant per trečiosiose šalyse įsisteigusius prekiautojus ar importuotojus vykdomo eksporto kainą, todėl neaišku, ko šiuo atžvilgiu prašo Kinijos vyriausybė. Be to, kaip nurodyta Sąjungos gamintojų atrankos formoje, prašyta pateikti šią atrankos formą užpildytą gamybos juridinio asmens lygmeniu, o ne visos bendrovių grupės lygmeniu. Taigi pateikti užpildytą atrankos formą prašyta kiekvieno juridinio asmens, vykdančio gamybą Sąjungoje.

([8]) Dok. Nr. t23.005111.

(34) Nuodugniai išnagrinėjusi visas pastabas Komisija manė, kad atlikta atranka atitinka ES ir PPO teisę. Atrinkti pakankamai tipiški panašaus produkto Sąjungos gamintojai. Iš pradžių Komisija priminė, kad atitinkamos nuostatos dėl atrankos yra nustatytos pagrindinio reglamento 27 straipsnyje Atitinkamomis nuostatomis suteikta plati diskrecija atlikti atranką pagal aktualius tose nuostatose nurodytus kriterijus. Visų pirma, pagrindinio reglamento 27 straipsnio 2 dalyje aiškiai nustatyta, kad „[š]alių <...> galutinę atranką <...> vykdo Komisija“. Komisija taip pat priminė, kad PPO sutartyje dėl subsidijų ir kompensacinių priemonių (toliau – SKP sutartis) nėra nuostatų dėl atrankos ir tai taip pat yra įrodymas, kad Komisija turi plačią diskreciją šiuo klausimu. Kaip paaiškinta 26 konstatuojamojoje dalyje, pagal atrankos klausimyno atsakymuose pateiktą informaciją bendrovėms, kurias siūlyta atrinkti, teko 38 % pardavimo ir 34 % gamybos Sąjungoje tiriamuoju laikotarpiu. Komisija šiuos procentinius dydžius laikė tipiškais pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį. Atrankos metodika išsamiai paaiškinta 2023 m. spalio 30 d. pranešime dėl preliminarios atrankos.

(35) Siekdama užtikrinti, kad būtų atrinkti tipiškiausi Sąjungos BEV gamintojai, Komisija atsižvelgė ne tik į gamybos ir pardavimo apimtį, bet ir į geografinį Sąjungos gamintojų pasiskirstymą Sąjungoje, ir užtikrino, kad būtų įtraukti įvairūs BEV modeliai. Kaip ir per kitus antisubsidijų tyrimus, į geografinį pasiskirstymą atsižvelgta siekiant patvirtinti atrinktų gamintojų tipiškumą pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį.

(36) Be to, Komisija, naudodamasi savo diskrecija, turima atliekant galutinę atranką, atsižvelgė į labai įvairius BEV modelius, kad būtų užtikrintas jų tipiškumas, lyginant juos su atitinkamais Kinijos eksportuojančių gamintojų eksportuojamų BEV modeliais.

(37) Todėl Komisija manė, kad atrinkti gamintojai yra tipiški (ir iš geografinės perspektyvos), o jei būtų buvusi atrinkta didesnė gamintojų dalis, nebūtų buvę įmanoma per turimą laiką jos tinkamai ištirti. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(38) CCCME tvirtino, kad atrankos formose Sąjungos gamintojų pateikti nekonfidencialūs atsakymai neatitinka pagrindinio reglamento 29 straipsnio 2 dalies, nes Sąjungos gamintojai atsakė ne į visus atrankos formose pateiktus klausimus. Visų pirma CCCME teigė, kad Bendrovė Nr. 11 atsakė tik į penkis iš 22 klausimų, pateiktų atrankos formoje. Be to, CCCME teigė, kad bendrovės Nr. 11, 12 ir 15 nepateikė informacijos apie užimtumą, o bendrovės Nr. 7, 8, 9 ir 13 pateikė tik indeksuotus užimtumo tiriamuoju laikotarpiu duomenis, tačiau nepateikė duomenų apie užimtumą ankstesniais metais, nors atrankos formoje nurodyta tais metais vykdyta gamyba. CCCME taip pat tvirtino, kad nė vienas iš Sąjungos gamintojų niekaip nepagrindė „ypatingų aplinkybių“ buvimo ir kupiūravo visą informaciją.

(39) Komisija nesutiko su šiais tvirtinimais. Atrankos formoje buvo 10 pagrindinių klausimų. Be to, prie 5 ir 6 klausimų buvo pridėta po vieną papildomą klausimą, kuris, atsižvelgiant į Sąjungos gamintojams suteiktą anonimiškumą, buvo konfidencialaus pobūdžio, nes prašyta atsakyme nurodyti susijusių bendrovių, dalyvaujančių gaminant ir parduodant Sąjungoje gaminamą panašų produktą, ir subrangovų pavadinimus. Taip pat akivaizdu, kad jei nebuvo su bendrove susijusių kitų bendrovių, dalyvaujančių gaminant ir parduodant panašią produkciją, gaminamą Sąjungoje, ar subrangovų, jai į atitinkamą papildomą klausimą atsakyti nereikėjo. Taip buvo Bendrovės Nr. 11 atveju: ji atsakyme į 6 klausimą nurodė neturinti subrangovų. Todėl šiuo atveju neaišku, kodėl CCCME mano, kad Bendrovė Nr. 6 neatsakė į 6 klausimo vieną papildomą klausimą. Be to, prie 8 ir 9 klausimų pridėti atitinkamai penki ir keturi papildomi klausimai. Tačiau, kaip paaiškinta 2023 m. spalio 25 d. pranešime ([9]), pridėtame prie bylos, iš atsakymų į 8 ir 9 klausimus (į juos reikėjo atsakyti „taip“ arba „ne“), remiantis rinkos žiniomis apie Sąjungos pramonės struktūrą, galėtų būti atskleista atitinkamo Sąjungos gamintojo tapatybė, todėl Komisija padarė išvadą, kad atsakymų į šiuos klausimus (ir nurodytus papildomus klausimus) santraukų negalima pateikti nekonfidencialioje atrankos formos versijoje, nes, jei tai būtų padaryta, kiltų rizika atskleisti konfidencialią informaciją, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 29 straipsnio 2 dalį, taigi kiltų pavojus Sąjungos gamintojams suteiktam anonimiškumui. Todėl Sąjungos gamintojams nereikėjo pateikti nekonfidencialaus atsakymo į šiuos klausimus. Bendrovė Nr. 11 atsakė į 1, 2, 4, 5, 6 ir 7 klausimus. Atsakymas į 3 klausimą, kuriame Sąjungos gamintojų prašyta nurodyti Sąjungoje gaminamų ir parduodamų BEV modelius, buvo, atsižvelgiant į suteiktą anonimiškumą, konfidencialaus pobūdžio, nes būtų įmanoma iš jo atpažinti atitinkamus subjektus, taigi kiltų pavojus jų anonimiškumui.

([9]) 2023 m. spalio 25 d. pranešimas, pridėtas prie bylos (dok. Nr. t23.005006).

(40) Dėl darbuotojų skaičiaus Komisija pažymėjo, kad Bendrovė Nr. 11 gamino BEV tik tiriamuoju laikotarpiu ir nedideliais kiekiais. Be to, darbuotojų skaičius nėra vienas iš atrankos kriterijų. Kaip paaiškinta 26 konstatuojamojoje dalyje, naudoti Sąjungos gamintojų atrankos kriterijai yra gamybos ir pardavimo apimtis, geografinis pasiskirstymas ir BEV modeliai. Todėl tai, kad vienas Sąjungos gamintojas nenurodė darbuotojų skaičiaus tiriamuoju laikotarpiu arba kai kurie Sąjungos gamintojai nurodė darbuotojų skaičių tik tiriamuoju laikotarpiu, nereiškia, kad atrankos formoje jų pateikti atsakymai yra netinkami. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(41) Dėl teiginio, kad Sąjungos gamintojai, niekur nepagrindę „ypatingų aplinkybių“ buvimo, pasirinko kupiūruoti visą informaciją, Komisija pažymėjo, kad neaišku, kurią informaciją turi omenyje CCCME. Tuo atveju, jei CCCME turi omenyje bendrovių kontaktinę informaciją, pažymėtina, kad Sąjungos gamintojams savo atrankos formoje pateiktame atsakyme nereikėjo nurodyti „ypatingų aplinkybių“, dėl kurių informacijos neatskleidžiama, todėl, kad, kaip paaiškinta 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse, Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas. Be to, Sąjungos gamintojai savo kontaktinės informacijos pateikti negalėjo dėl to, kad iš jos būtų įmanoma atpažinti atitinkamus subjektus, taigi kiltų pavojus anonimiškumui. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(42) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad, pasak spaudos pranešimo, paskelbto naujienų organizacijos „MLex“, tokie Vokietijos BEV gamintojai kaip „Volkswagen“, BMW ir „Mercedes-Benz“ nebuvo atrenkami. Kinijos vyriausybės ir CCCME teigimu, tai buvo jau antras kartas nuo tyrimo inicijavimo, kai „MLex“ turėjo informacijos apie Sąjungos gamintojų atranką, kuri nebuvo prieinama CCCME ir Kinijos eksportuojantiems gamintojams, bendradarbiavusiems per tyrimą. CCCME ir Kinijos vyriausybė teigė, kad „MLex“ 2023 m. spalio 13 d. žinojo apie Sąjungos gamintojų prašymus suteikti anonimiškumą, nors suinteresuotosios šalys apie tai sužinojo maždaug dviem savaitėmis vėliau. Taigi CCCME pareiškė, kad jei tame spaudos pranešime pateikta informacija apie atrinktus Sąjungos gamintojus yra tiksli, CCCME griežtai prieštarauja tokių eksportuojančių gamintojų grupių atrinkimui ir teigia, kad Komisija turėtų atlikti statistiškai reprezentatyvią atranką. CCCME šiuo atžvilgiu rėmėsi Teisingumo Teismo sprendimu byloje *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). Be to, CCCME teigimu, neatrinkus didžiųjų Sąjungos gamintojų labai nukrypta nuo nusistovėjusios Komisijos praktikos, pagal kurią paprastai atrenkami didžiausi gamintojai siekiant atlikti išsamią ir reprezentatyvią analizę.

(43) Komisija negali komentuoti spaudos pranešimų turinio – atliekant šį tyrimą svarbi yra ta informacija, kuri įtraukta į bylą. Be to, kaip paaiškinta 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse, Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas, todėl Komisija negali atskleisti atrinktų Sąjungos gamintojų pavadinimų. Taip pat, kaip paaiškinta 26 konstatuojamojoje dalyje, siūlytoms atrinkti bendrovėms teko 38 % pardavimo ir 34 % gamybos Sąjungoje tiriamuoju laikotarpiu ir šie procentiniai dydžiai laikyti tipiškais pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(44) CCCME tvirtino, kad Komisija turėtų atskleisti, koks yra Sąjungos BEV gamintojų bendradarbiavimo lygis, nes šis faktinis dalykas turi esminę reikšmę bet kokiam Komisijos atliekamam materialinės žalos grėsmės vertinimui. CCCME teigimu, jei Sąjungos pramonės BEV gamintojai nenori, kad jiems būtų suteikta apsauga, neturėtų būti nustatoma priemonių BEV importui iš Kinijos.

(45) Komisija pažymėjo, kad tai, koks yra bendradarbiavimo per tyrimą lygis, žinoti būtina tik atliekant pritarimo tyrimui vertinimą. Kadangi šis tyrimas inicijuotas *ex officio*, Komisijai nereikia atskleisti bendradarbiavimo lygio. Atrankos etape Sąjungos gamintojai bendradarbiavo pakankamai, kad Komisija galėtų atrinkti tipiškus Sąjungos gamintojus ir tęsti tyrimą. Kaip paaiškinta 26 konstatuojamojoje dalyje, atrinkti Sąjungos gamintojai sudarė 38 % pardavimo ir 34 % visos gamybos apimties Sąjungos pramonėje tiriamuoju laikotarpiu ir tokia dalis laikyta tipiška. Galiausiai, Komisija skirsnyje „Sąjungos interesai“ įvertino, ar kompensacinių priemonių nustatymas BEV importui iš Kinijos atitinka Sąjungos interesus. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

([10]) 2015 m. rugsėjo 10 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH / Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, 86 punktas.

1.5.2. *Importuotojų atranka*

(46) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina, ir, jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves, Komisija paprašė nesusijusių importuotojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją.

(47) Nebendradarbiavo jokie nesusiję importuotojai, todėl atranka nebuvo būtina.

1.5.3. *KLR eksportuojančių gamintojų atranka*

(48) Kad galėtų nuspręsti, ar atranka yra būtina, ir, jei būtina, kad galėtų atrinkti bendroves, Komisija paprašė visų KLR eksportuojančių gamintojų pateikti pranešime apie inicijavimą nurodytą informaciją. Be to, Komisija paprašė Kinijos Liaudies Respublikos atstovybės Europos Sąjungoje nurodyti kitus eksportuojančius gamintojus, jei tokių yra, kurie galbūt norėtų dalyvauti tyrime, ir (arba) su jais susisiekti.

(49) Dvidešimt vienas nagrinėjamosios šalies eksportuojantis gamintojas ar eksportuojančių gamintojų grupė pateikė prašomą informaciją ir sutiko būti atrenkami. Komisija preliminariai atrinko tris bendradarbiaujančių gamintojų grupes. Kartu su absoliučiuoju eksporto į Sąjungą apimties dydžiu Komisija papildomai atsižvelgė į įvairių modelių BEV pardavimą įvairiuose „rinkos segmentuose“ (kurie suprantami kaip segmentai pagal įvairias „produktų rūšis“), kad būtų tinkamai užtikrintas didžiausias tiriamojo produkto pramonės tipiškumas. Remdamasi atrankos klausimynų atsakymais Komisija atsižvelgė ir į galimą eksportuojančių gamintojų grupių teisę naudotis memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytomis subsidijavimo schemomis. Atsižvelgiant į atitinkamo subsidijavimo, dėl kurio padidinta BEV gamyba, pobūdį bei poveikį ir į žalos, kurią dėl to galėtų patirti Sąjungos pramonė, grėsmę, atliekant atranką atsižvelgta ir į turimus nepanaudotus pajėgumus. Atrinktos šios grupės:

— grupė „BYD Group“, kurią sudaro eksportuojantys gamintojai:

  — „BYD Auto Company Limited“;

  — „BYD Auto Industry Company Limited“;

  — „Changsha Xingchao Auto Company Limited“;

  — „Changzhou BYD Auto Company Limited“;

  — „Fuzhou BYD Industrial Company Limited“;

— grupė „SAIC Group“, kurią sudaro eksportuojantys gamintojai:

  — „SAIC MAXUS Automotive Company Limited“;

  — „SAIC Motor Corporation Limited“;

  — „Nanjing Automobile (Group) Corporation“;

— grupė „Geely Group“, kurią sudaro eksportuojantys gamintojai:

  — „Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited“;

  — „Zhejiang Geely Automobile Company Limited“;

— „Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited“.

(50) Atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms (toliau – atrinkti eksportuojantys gamintojai) teko (vienetais) 43 % gamybos, 51 % pardavimo vidaus rinkoje ir 39 % visos apskaičiuotos eksporto iš KLR į Sąjungą apimties tiriamuoju laikotarpiu.

(51) Pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnio 2 dalį dėl atrankos konsultuotasi su visais žinomais eksportuojančiais gamintojais ir su Kinijos vyriausybe.

(52) Pastabų dėl siūlomų atrinktų bendrovių pateikė Kinijos vyriausybė, CCCME ir trys eksportuojančių gamintojų grupės (viena iš jų (BYD) buvo atrinkta, kitos dvi – „Tesla“ ir „Great Wall Motor Company Limited“ (GWM) – neatrinktos), taip pat vienas Sąjungos gamintojas (Bendrovė Nr. 24).

(53) Visos šios šalys teiravosi, dėl kokių priežasčių nukrypta nuo Komisijai įprastos praktikos, pagal kurią kaip lemiamą reikšmę turintis eksportuojančių gamintojų atrankos kriterijus paprasčiausiai pasirenkama didžiausia tipiška eksporto į Sąjungą apimtis. Be to, jos tvirtino, kad Komisija, be didžiausios eksporto apimties, naudodama ir kitus elementus per atrankos procesą, tokius kaip eksportuojančių gamintojų teisė naudotis subsidijavimo schemomis ir įvairiuose rinkos segmentuose parduodamų BEV modelių įvairovė, atlikdama atranką nesilaikė pagrindinio reglamento 27 straipsnio 1 dalies ir PPO antidempingo susitarimo (taikomo todėl, kad SKP sutartyje nėra nuostatų dėl atrankos) 6 straipsnio 10 dalies reikalavimų. Gamintojas „Tesla“ paprašė, kad Komisija jį atrinktų, laikydamasi savo praktikos remtis „didžiausia tipiška eksporto į Sąjungą apimtimi“.

(54) Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad pagrindinio reglamento 27 straipsniu neįpareigojama atrinkti tik pagal apimtį didžiausius gamintojus ir jame nenustatyta jokios atrankos kriterijų taikymo sekos. Siekiant užtikrinti tyrimo veiksmingumą, Komisija turi diskreciją atlikti vertinimą ([11]) per atranką, kad atranka būtų atlikta pagal kriterijus, kuriais būtų užtikrinta, jog atrinkta gamintojų dalis būtų tipiška pagal teisę naudotis įtariamomis pranešime apie inicijavimą nurodytomis subsidijomis. Visų pirma, pagrindinio reglamento 27 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „[š]alių <...> galutinę atranką <...> vykdo Komisija“. Taigi siekdama užtikrinti atrenkamos Kinijos BEV pramonės dalies tipiškumą Komisija atsižvelgė ir į kitus elementus, į kuriuos buvo atsižvelgta ir ankstesniuose antisubsidijų tyrimuose ([12]).

([11]) 2014 m. rugsėjo 11 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Gold East Paper ir Gold Huasheng Paper / Europos Sąjungos Taryba*, T-444/11, 275 punktas. Teismas priminė apie ES institucijų turimą diskreciją, pripažįstamą teismo praktikoje, dėl kurios, atliekant vertinimo teisminę peržiūrą, turi būti apsiribota tik tuo, ar nėra padaryta akivaizdžios vertinimo klaidos.

([12]) 2015 m. rugsėjo 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1519, kuriuo importuojamam Jungtinių Amerikos Valstijų kilmės biodyzelinui nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 239, 2015 9 15, p. 99 (20 konstatuojamoji dalis). Komisija atrinko tris eksportuojančius gamintojus, kurių pardavimo vidaus rinkoje ir eksportui apimtis didžiausia);
2021 m. gruodžio 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2287, kuriuo importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės apdirbamajai aliuminio folijai nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2170, kuriuo importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės apdirbamajai aliuminio folijai nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 458, 2021 12 22, p. 344);
2022 m. sausio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 012, 2022 1 19, p. 34 (49 konstatuojamoji dalis). Komisija atsižvelgė ir į bendrovių geografinį pasiskirstymą);
2017 m. birželio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/969, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 146, 2017 6 9, p. 17 (28 konstatuojamoji dalis): Komisija manė, kad keturios atrinktos eksportuojančių gamintojų grupės yra tipiškos vertinant ne tik pagal apimtį, bet ir pagal jų teisę naudotis skunde nurodytomis įtariamomis subsidijomis bei tiriamą subsidijavimo praktiką, nurodytą pranešime apie inicijavimą);
2018 m. lapkričio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1690, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 283, 2018 11 12, p. 1 (41 konstatuojamoji dalis): „[…] siekiama atrinkti tipiškas visos KLR padangų pramonės bendroves pagal teisę naudotis visų rūšių tariamomis subsidijomis“);
2003 m. gegužės 26 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 930/2003 dėl antidempingo ir antisubsidijų tyrimų dėl importuojamų Norvegijos kilmės ūkiuose išaugintų atlantinių lašišų ir antidempingo tyrimo dėl importuojamų Čilės ir Farerų salų kilmės ūkiuose išaugintų atlantinių lašišų nutraukimo (OL L 133, 2003 5 29, p. 1 (25 konstatuojamoji dalis). Kriterijai, kurie taip pat pripažinti svarbiais per atranką Čilėje, buvo tipiškas pardavimas vidaus rinkoje ir didelė gamyba).

(55) Eksportuojančių gamintojų atranka grįsta ne vien eksporto apimtimi, bet ir įvairiuose rinkos segmentuose parduodamų BEV modelių įvairove (t. y. produktų rūšimis), bendrovių ar grupių tipiškumu, susijusiu su galima teise naudotis memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytomis schemomis, ir bendrais gamybos pajėgumais, įskaitant nepanaudotus pajėgumus. Atlikus atranką atsižvelgiant į visus šiuos veiksnius, laikyta, kad atrinkta tipiškiausia gamintojų dalis, kurią būtų įmanoma per turimą laiką tinkamai ištirti. Atlikta atranka, atsižvelgiant į šio atvejo ypatumus, visiškai atitinka pagrindinio reglamento 27 straipsnio nuostatas. Kadangi, atsižvelgiant į 49 konstatuojamojoje dalyje nurodytus kriterijus ir į turimą laiką, kurį galima skirti tyrimui, atrinkta labai tipiška gamintojų dalis, Komisija manė, kad atrinkti dar vieną eksportuojantį gamintoją nebūtų tinkama. Todėl gamintojo „Tesla“ prašymas jį atrinkti atmestas.

(56) Be to, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija nepateikė prašyto paaiškinimo dėl eksportuojančių gamintojų atrankos, ypač dėl keturių kriterijų, į kuriuos atsižvelgta atliekant atranką, taikymo ir santykinio reikšmingumo, dėl to, kokiu pagrindu remiantis nustatytas pardavimas eksportui įvairiuose rinkos segmentuose, dėl to, kokiu pagrindu remiantis įvertinta galima eksportuojančių gamintojų grupių teisė naudotis subsidijavimo schemomis ir nepanaudotų pajėgumų buvimas, ir dėl to, ką reiškia Komisijos sprendimas atlikti atranką remiantis atrankos formose pateiktais atsakymais, nedarant poveikio tam, ar jie gali būti susiję su kitomis eksportuojančių gamintojų grupėmis, ir į tai neatsižvelgiant.

(57) Komisija laikė tris savo atrinktas bendrovių grupes reprezentatyviausia per turimą laiką įmanoma tyrimo apimtimi ir jas atrinkdama atsižvelgė ne tik į absoliučiuosius gamybos, pardavimo ir eksporto dydžius, bet ir į kelis papildomus elementus, taikytus vertinant atrenkamos dalies tipiškumą, įskaitant įvairiuose rinkos segmentuose parduodamų BEV modelių įvairovę, bendrovių ar grupių tipiškumą galimos teisės naudotis memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytomis schemomis atžvilgiu ir bendrus gamybos pajėgumus, įskaitant nepanaudotus pajėgumus, pagal atrankos formoje pateiktą informaciją. Šie elementai buvo vertinami laikantis visapusiško požiūrio – nė vienas atskiras elementas nelaikytas turinčiu lemiamą reikšmę. Į rinkos segmentus buvo atsižvelgiama remiantis viešai prieinama informacija apie eksportuojančių gamintojų Sąjungos rinkoje parduodamų BEV modelius. Komisija, kaip išdėstyta pranešime dėl galutinai atrinktų eksportuojančių gamintojų, atrenkamų eksportuojančių gamintojų teisę naudotis subsidijavimo schemomis laikė objektyviu kriterijumi, skirtu užtikrinti, kad būtų atrinkta pagal subsidijavimo nagrinėjamojoje šalyje lygį tipiška eksportuojančių gamintojų dalis. Atranka atlikta remiantis iš bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų gautomis užpildytomis atrankos formomis, kuriose turėjo būti nurodytos visos tyrimui svarbios su jais susijusios šalys. Kadangi šie atsakymai yra pačių eksportuojančių gamintojų pateikta informacija, Komisija aiškiai nurodė, kad gali reikėti atlikti tolesnį vertinimą dėl su šiais atrinktais eksportuojančiais gamintojais susijusių šalių.

(58) Kinijos vyriausybės ir CCCME teigimu, galutiniame dėl atrankos priimtame sprendime nepateikta jokio pagrindimo, kodėl didžiausias Kinijos eksportuojantis gamintojas „Tesla“ nėra vienas iš atrinktų eksportuojančių gamintojų.

(59) Pagal eksportą į Sąjungą tiriamuoju laikotarpiu „Tesla“ iš tiesų buvo vienas didžiausių eksportuojančių gamintojų. Tačiau, priešingai nei teigia CCCME, ir kaip paaiškinta 54 ir 57 konstatuojamosiose dalyse, atranka turėtų būti grindžiama ne vien didžiausia gamybos, pardavimo ar eksporto apimtimi – ji turėtų būti grindžiama didžiausia tipiška apimtimi. Kaip išdėstyta pranešime dėl galutinai atrinktų eksportuojančių gamintojų, galutinė atrinkta jų dalis buvo laikoma pakankamai tipiška Kinijoje veikiančių BEV eksportuojančių gamintojų dalimi ir buvo pagrįsta didžiausia tiriamuoju laikotarpiu buvusia tipiška gamybos, pardavimo ar eksporto į Sąjungą apimtimi, kurią būtų įmanoma tinkamai ištirti per turimą laiką, atsižvelgiant į 57 konstatuojamojoje dalyje išdėstytus elementus. Todėl Komisija šį Kinijos vyriausybės ir CCCME tvirtinimą atmetė.

(60) Be to, gamintojas „Tesla“ teigė, kad Komisija neatrinko visos sudėties grupių, o pasirinko tik kai kuriuos eksportuojančius gamintojus ir susijusias bendroves iš atrinktos grupės.

(61) Ši pastaba yra faktiškai klaidinga. Komisija atranką atliko ne pavienių subjektų, o grupių, nustatytų remiantis iš atrankos formose pateiktų atsakymų gauta informacija, pagrindu. Visi gaminantys subjektai, priklausantys tokioms grupėms, yra atrinkti, ir šiuo atžvilgiu nesvarbu tai, ar jie atskirai nurodyti prie bylos pridėtame pranešime dėl galutinai atrinktų eksportuojančių gamintojų.

(62) Be to, ir Kinijos vyriausybė, ir CCCME pareiškė, kad atrinkus tris Kinijai priklausančias bendroves, tačiau neatrinkus jokių užsienio kapitalo bendrovių ar bendrųjų įmonių, Kinijos prekių ženklai yra diskriminuojami. Kinijos vyriausybė, BYD ir „Tesla“ nurodė, kad memorandumas dėl įrodymų pakankamumo, kuriuo Komisija grindė savo vertinimą dėl galimos teisės naudotis subsidijavimo schemomis ir atliktą atranką, yra šališkas ir tikslingai nukreiptas prieš tam tikrus jame nurodytus KLR gamintojus. Kinijos vyriausybė, CCCME, „Tesla“ ir GWM tvirtino, kad Komisija, atranką grįsdama kriterijais, kuriais remiantis yra tikėtina, kad bus padaryta žalos grėsmę patvirtinanti išvada, nesilaikė pagrindinio reglamento 8 straipsnio 1 dalyje nustatytos pareigos atlikti objektyvų žalos tyrimą. Visos pastabų pateikusios šalys pabrėžė, kad nepakankamai atskleista atrankos metodika ir analizė, kuria grįsta atranka.

(63) Komisija atmetė teiginį, kad jos veiksmai buvo diskriminaciniai. Kaip paaiškinta prie bylos pridėtame pranešime dėl galutinai atrinktų bendrovių, pirma, kai kurios iš atrinktų grupių kartu su Europos automobilių gamintojais turi bendrųjų įmonių. Antra, bet kuri priemonė, kuri gali būti nustatyta atlikus tyrimą, būtų taikoma visoms KLR pagamintoms ir iš KLR eksportuojamoms BEV nepriklausomai nuo to, kas yra eksportuojančių gamintojų savininkai. Trečia, dauguma bendrovių ar grupių, kurios apie save pranešė siekdamos būti atrinktos, yra visiškai ar iš dalies priklausančios Kinijai ir (arba) sudariusios bendrųjų įmonių susitarimų su užsienio partneriais.

(64) Galima teisė naudotis memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytomis schemomis buvo vienas iš kelių elementų, į kuriuos Komisija atsižvelgė siekdama užtikrinti didžiausią BEV gamintojų tipiškumą ir pagrįsti atrinktos jų dalies tipiškumą pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnį. Be to, galima teisė naudotis subsidijavimo schemomis tikrai nėra šališkai taikomas elementas – tai objektyvus kriterijus, skirtas užtikrinti, kad atrinkta gamintojų dalis būtų tipiška pagal subsidijavimo nagrinėjamojoje šalyje lygį. Taigi Komisija, galimą teisę naudotis tokiomis schemomis laikydama vienu iš bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų atrankos kriterijų, nesirinko tų bendrovių, kurių subsidijavimas buvo didžiausias, nes tuo metu, kai priimtas sprendimas dėl atrinktų bendrovių, konkrečios tų bendrovių gautos subsidijų sumos nebuvo žinomos. Be to, vien tai, kad bendrovė gali *a priori* turėti teisę pasinaudoti konkrečia subsidijavimo schema, savaime nereiškia, kad tokia bendrovė tiriamuoju laikotarpiu tokia schema pasinaudojo. Todėl, Komisijos manymu, bendrovės neįrodė, kad atrinkdama eksportuotojus Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą ([13]), dėl kurios būtų gauti klaidinantys rezultatai ir pažeista pareiga atlikti objektyvų žalos tyrimą, be to, Komisija primena, kad ji turi plačią diskreciją ([14]) atlikdama šį tyrimą.

(65) Galiausiai, priešingai nei teigia kai kurios šalys, atrankos metodika jau buvo išsamiai paaiškinta 2023 m. spalio 25 d. paskelbtame pranešime dėl preliminariai atrinktų bendrovių.

(66) Eksportuojantis gamintojas GWM prašė jį atrinkti ir prašė iš atrinktos eksportuojančių gamintojų dalies pašalinti vieną iš atrinktų bendrovių, teigdamas, kad atrinkta bendrovė, vertinant pagal jos pagrindinio į Sąjungą eksportuojamo modelio BEV prekės ženklą, technologiją ir kainą, nėra pakankamai tipiška visos KLR BEV pramonės atžvilgiu. GWM teigimu, reikėtų atrinkti GWM, nes tai vienas iš nedaugelio eksportuojančių gamintojų, laiku pateikusių prašomą atrankai svarbią informaciją, ir vienas didžiausių tipiškų KLR BEV eksportuotojų, turint omenyje labai įvairius jo į Sąjungą eksportuojamų BEV modelius, jo geografinę padėtį, tai, kaip jis laikosi produktų saugos ir aplinkosauginių technologijų reikalavimų, dideles jo investicijas į mokslinius tyrimus bei plėtrą, taip pat vertikaliąją jo tiekimo grandinės sistemos integraciją.

([13]) 2022 m. gegužės 4 d. Bendrojo Teismo sprendimas *CRIA ir CCCMC / Komisija*, sujungtos bylos T-30/19 ir T-72/19 (115 punktas: „svarbu priminti, kad nustatant Sąjungos pramonei padarytą žalą, jos dydį ir priežastinį ryšį, reikia įvertinti sudėtingas ekonomines situacijas, kuriose Sąjungos institucijos turi plačią diskreciją“).

([14]) *Ten pat*.

(67) Visos bendrovės, kurios pranešė apie save per atranką, savo atsakymus pateikė per pranešime apie inicijavimą nustatytą terminą arba per sutartą terminą, nustatytą gavus pagrįstų prašymų terminą pratęsti. Kaip nurodyta 53–57 konstatuojamosiose dalyse, Komisija manė, kad atrinkta tipiškiausia gamintojų dalis, kurią įmanoma per turimą laiką tinkamai ištirti. Atranka atlikta visapusiškai laikantis pagrindinio reglamento 27 straipsnio nuostatų, kartu atsižvelgiant į nagrinėjamojo atvejo ypatumus. Kadangi jokiais GWM pateiktais argumentais neįrodyta, kad Komisija atranką atliko netinkamai, GWM prašymas jį atrinkti atmestas.

(68) CCCME, BYD, GWM ir „Tesla“ taip pat teigė, kad nepanaudotų pajėgumų nebuvo galima laikyti veiksniu, tinkamu atrankai pagrįsti, nes tai yra veiksnys, kuris turėtų būti įvertintas atliekant tyrimą.

(69) Šis tyrimas grindžiamas žalos grėsmės buvimu. Todėl atrenkant tipiškus gamintojus svarbia laikyta informacija apie eksportuojančių gamintojų potencialaus pardavimo artimiausioje ateityje mastą. Tai, kad nepanaudoti pajėgumai yra vienas iš elementų, kuriais remiantis priimtas Komisijos sprendimas dėl atrankos, nereiškia, kad šis veiksnys nebus vertinamas per tyrimą siekiant nustatyti materialinės žalos Sąjungos pramonei grėsmę.

(70) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija nusprendė pasiūlytą atranką laikyti galutine atranka.

(71) Priėmus sprendimą dėl atrinktų bendrovių, bendrovė NIO pateikė pastabų, kuriose prašė pateikti papildomų paaiškinimų dėl konkretaus jos, kaip vieno iš neatrinktų gamintojų, statuso.

(72) Komisija atskirame tik šiai bendrovei nusiųstame pranešime pateikė savo pastabas.

(73) Po atrankos 2023 m. lapkričio 8 d. surengtas klausymas, kurio metu išklausyta bendrovė „Smart“, prašiusi būti laikoma ne grupės „Geely Group“ dalimi, o atskiru eksportuojančiu gamintoju. Šį savo teiginį, kad yra atskiras eksportuojantis gamintojas, „Smart“ visų pirma pagrindė Europos Komisijos Konkurencijos generalinio direktorato išvadomis, padarytomis per susijungimo kontrolės procedūrą dėl „Smart“ BEV gamybos KLR ([15]).

(74) Komisija šį tvirtinimą atmetė. Pirma, sprendimai dėl bendrovių susijungimo priimami remiantis kitu teisiniu pagrindu, o ne šiuo pagrindiniu reglamentu, kuriame nustatyti kitokie tikslai ir pagal kurį reikalingas kitokio pobūdžio vertinimas. Antra, sprendime dėl susijungimo nurodyta, kad bendroji „Daimler“ ir „Geely“ įmonė yra visiškai veikianti bendroji įmonė, tačiau nepadaryta jokios išvados dėl jos priklausomybės nuo grupės „Geely Group“. Iš tiesų tuo sprendimu parodyta, kad bendrovės „Smart“ gamybos ir platinimo veikla KLR yra vykdoma per kartu su „Geely“ turimą bendrąją įmonę. Ta bendroji įmonė taip pat vykdo pardavimą ir rinkodarą Sąjungoje. Be to, atsižvelgiant į esamus bendrovės „Smart“ ir grupės „Geely Group“ verslo santykius, abi šalys aiškiai atrodo susijusios, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 ([16]) 127 straipsnyje. Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad bendrovė „Smart“ turėtų būti laikoma grupės „Geely Group“ dalimi.

(75) Atrinktiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams keltus informacijos teikimo reikalavimus CCCME laikė per didele našta, ypač kiek tai susiję su informacija, kurios prašyta iš susijusių žaliavų tiekėjų, ir su metinių ataskaitų vertimu.

(76) Memorandume dėl įrodymų pakankamumo nustatyta, kad Kinijos vyriausybės subsidijavimas teikiamas visoje BEV pramonės gamybos ir tiekimo grandinėje ir, be kita ko, apima dalių ir komponentų tiekimą už mažesnį nei pakankamą atlygį. Informaciją, kurios prašyta iš šalių, susijusių su atrinktais eksportuojančiais gamintojais, Komisija laikė reikalinga siekiant įvertinti, ar yra kompensuotinų subsidijų, susijusių su BEV dalimis ir komponentais, įskaitant baterijas, todėl ji šį CCCME tvirtinimą atmetė.

([15]) Byla M.9360 – *Daimler / Geely / JV*, 2019 m. gruodžio 10 d. Komisijos sprendimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 6 straipsnio 1 dalies b punktą ir Europos ekonominės erdvės susitarimo 57 straipsnį.

([16]) OL L 343, 2015 12 29, p. 558–893.

1.5.4. *Klausimyno atsakymai ir tikrinamieji vizitai*

(77) Komisija nusiuntė klausimynus Kinijos vyriausybei, trims atrinktų eksportuojančių gamintojų grupėms, keturiems atrinktiems Sąjungos gamintojams ir dviem naudotojams.

(78) Komisija gavo klausimynų atsakymus iš Kinijos vyriausybės, trijų atrinktų eksportuojančių gamintojų grupių, keturių atrinktų Sąjungos gamintojų ir dviejų naudotojų.

(79) Komisija rinko ir tikrino visą informaciją, kurią laikė reikalinga išvadoms dėl subsidijavimo, jo daromos žalos (įskaitant žalos grėsmę) ir Sąjungos interesų padaryti.

(80) Tikrinamieji vizitai pagal pagrindinio reglamento 26 straipsnį surengti šių bendrovių patalpose:

Sąjungos gamintojų ir susijusių bendrovių:

— Bendrovės Nr. 7,

— Bendrovės Nr. 17,

— Bendrovės Nr. 18,

— Bendrovės Nr. 27;

naudotojų:

— „Leasys Luxembourg S.A.“,

— „Leasys Mobility Portugal SA“;

KLR eksportuojančių gamintojų ir susijusių bendrovių:

— grupės „BYD Group“:

  — „Anyang BYD Industrial Co., Ltd.“, Anjangas, Kinija,

  — „Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd.“, Bengbu, Kinija,

  — „BYD Auto Co., Ltd.“, Sianas, Kinija,

  — „BYD Auto Industry Co., Ltd.“, Šendženas, Kinija,

  — „BYD Auto Sales Co., Ltd.“, Šendženas, Kinija,

  — „BYD Europe B.V.“, Nyderlandai,

  — „BYD Lithium Battery Co., Ltd.“, Šendženas, Kinija,

  — „BYD Co., Ltd.“, Šendženas, Kinija,

  — „BYD (Shenzhen) Supply Chain Management“, Šendženas, Kinija,

  — „BYD Hong Kong“, YAR Honkongas,

  — „Changsha BYD Auto Co. Ltd.“, Čangša, Kinija,

  — „Changsha FinDreams Battery Co., Ltd.“, Čangša, Kinija,

  — „Changsha Xingchao Auto Co. Ltd.“, Čangša, Kinija,

  — „Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd.“, Čongčingas, Kinija,

  — „Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd.“, Čongčingas, Kinija,

  — „Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd.“, Fudžou, Kinija,

  — „Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd.“, Fudžou, Kinija,

- „Hefei BYD Co., Ltd.“, Hefėjus, Kinija,
- „Hengyang BYD Industrial Co., Ltd.“, Hengjangas, Kinija,
- „Jinan BYD Auto Co., Ltd.“, Dzinanas, Kinija,
- „Jinan FinDreams Battery Co., Ltd.“, Dzinanas, Kinija,
- „Nanjing BYD Co., Ltd.“, Nankinas, Kinija,
- „Shanghai BYD Co., Ltd.“, Šanchajus, Kinija,
- „Taiyuan BYD Auto Co., Ltd.“, Tajuanas, Kinija,
- „Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd.“, Uvėjus, Kinija,
- „Xi’an BYD Auto Parts Co., Ltd.“, Sianas, Kinija,
- „Xi’an BYD Electronics Co., Ltd.“, Sianas, Kinija,
- „Xi’an FinDreams Battery Co., Ltd.“, Sianas, Kinija;

— grupės „Geely Group“:

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

- „Smart Automobile Co., Ltd.“,
- „Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.“,
- „Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.“,
- „Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.“,
- „Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.“,
- „Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.“,
- „Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.“,
- „Wuhan Lotus car sales (export sales) Co., Ltd.“,
- „Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.“,
- „Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.“,
- „Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.“,
- „ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.“,
- „Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd.“, Ningbo filialas,
- „Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.“, Uhano filialas,
- „Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.“, Čengdu filialas,
- „Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.“, pagrindinė buveinė,
- „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“, Geteborgas, Švedija,
- „Smart Europe GmbH“, Štutgartas, Vokietija;

— grupės „SAIC Group“:

- „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) Kaip pažymima 3.3 skirsnyje, Komisijai kilo su bendradarbiavimu susijusių sunkumų: kelios atrinktos Kinijos grupės nepateikė klausimyno atsakymų apie kai kurias bendroves arba pateikė neišsamią informaciją ar visai nepateikė informacijos apie jų bendrovės struktūrą ar gamybos sąnaudas. Todėl Komisija negalėjo susidaryti išsamaus bendrovių, turėjusių pateikti klausimyno atsakymus, padėties vaizdo ar sužinoti, kokią dalį jos sudarė bendrų gamybos sąnaudų atžvilgiu.

(82) Taigi, remdamasi į bylą įtraukta informacija, Komisija nusprendė sutelkti dėmesį į BEV gamintojus, pagrindinių žaliavų tiekėjus ir kitas bendroves, dalyvavusias finansavimo ir mokslinių tyrimų bei plėtros veikloje, kurie pateikė klausimyno atsakymus ir galėjo būti patikrinti laikotarpiu iki laikinųjų priemonių nustatymo.

(83) Nors Komisija gavo klausimyno atsakymų ir iš kitų susijusių bendrovių, kurių veikla pateko į veiklos, dėl kurios reikėjo pateikti klausimyno atsakymus, sritį, Komisija šių atsakymų negalėjo įvertinti laikotarpiu iki laikinųjų priemonių nustatymo. Komisija pasilieka teisę įvertinti tuos atsakymus iki galutinio šio tyrimo etapo.

1.5.5. *Tvirtinimai dėl skaidrumo ir procedūros*

(84) Kinijos vyriausybės teigimu, tai, kad naujienų organizacija „MLex“ atrodė turinti daugiau informacijos apie atrinktus Sąjungos BEV gamintojus negu suinteresuotosios šalys, patvirtina, kad tyrimas nebuvo skaidrus ir juo pažeistos suinteresuotųjų šalių teisės į tinkamą procesą.

(85) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. Kaip pažymima 43 konstatuojamojoje dalyje, Komisija negali komentuoti spaudos pranešimų turinio, o svarbi informacija yra pateikta šio tyrimo byloje. Komisija tinkamu laiku įtraukė visą svarbią informaciją į nekonfidencialią tyrimo bylą ir suteikė šalims daug galimybių pateikti pastabų. Atlikdama tyrimą Komisija tinkamai įvertino visas gautas pastabas, o paaiškinimų dėl jų pateikta atitinkamame šio reglamento skirsnyje.

(86) CCCME teigė, kad Komisija delsė įtraukti Sąjungos pramonės pateiktus klausimyno atsakymus į nekonfidencialią tyrimo bylą ir kad toks elgesys visiškai priešingas tam, kaip greitai Komisija į bylą įtraukė nekonfidencialias Kinijos eksportuojančių gamintojų pateiktų klausimyno atsakymų versijas. CCCME tvirtino, kad šis delsimas prisidėjo prie tyrimo aspektų, susijusių su Sąjungos BEV pramone ir žala, neskaidrumo.

(87) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutinka. Kaip paaiškinta 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse, Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas. Todėl Komisijai reikėjo atidžiai patikrinti, ar Sąjungos pramonės pateiktuose dokumentuose nėra netyčia atskleista Sąjungos gamintojų tapatybė, nes dėl to kiltų pavojus suteiktam anonimiškumui. Tokie patikrinimai ilgai truko. CCCME ir kitos suinteresuotosios šalys turėjo pakankamai laiko pateikti pastabų dėl klausimyno atsakymų, kai jie jau buvo įtraukti į nekonfidencialią tyrimo bylą.

(88) CCCME tvirtino, jog tai, kad į nekonfidencialią bylą neįtraukta Komisijos korespondencija su ACEA, yra aiškus ženklas, kad tyrimas nėra skaidrus, nes duomenis apie makroekonominius rodiklius paprastai pateikia prekybos asociacijos. CCCME paprašė Komisijos paaiškinti, kaip per tyrimą bus renkami ir vertinami makroekonominiai duomenys.

(89) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. Nėra teisinio reikalavimo, kad Komisija duomenis apie makroekonominius rodiklius gautų iš prekybos asociacijos, tokios kaip ACEA. Komisija gali naudotis ir kitais informacijos šaltiniais. Šie šaltiniai ir makroekonominių rodiklių vertinimas pateikiami skirsnyje „Žala“. Naudoto šaltinio ir makroekonominių rodiklių vertinimo metodikos Komisija negalėjo atskleisti iki tyrimo pirminio etapo užbaigimo.

(90) CCCME pažymėjo, kad Bendrovė Nr. 29 pateikė tik konfidencialią tam tikros informacijos versiją ir dėl to suinteresuotosios šalys negalėjo suprasti Bendrovės Nr. 29 pateiktos informacijos ir pateikti pastabų dėl jos. Todėl CCCME paprašė Komisijos padaryti šią informaciją prieinamą nekonfidencialioje byloje.

(91) Komisija patikrino šią informaciją ir padarė išvadą, kad jos neįmanoma apibendrinti taip, kad ji turėtų prasmę. Be to, Komisija nenaudojo tos konkrečios informacijos atlikdama šį tyrimą. Todėl šis prašymas atmestas.

(92) Komisija į nekonfidencialią tyrimo bylą įtraukė pagrindinės informacijos, kurią prašyta pateikti atrinktiems Sąjungos gamintojams skirto klausimyno lentelėse, nekonfidencialią indeksuotą ir apibendrintą versiją (tai yra agreguoti atrinktų Sąjungos gamintojų duomenys). Komisija manė, kad, siekiant apsaugoti atrinktų Sąjungos gamintojų anonimiškumą, yra tikslinga atskirai nepateikti atitinkamų kiekvieno Sąjungos gamintojo lentelių nekonfidencialių versijų, nes yra rizika, kad iš indeksavimo tendencijų, susijusių su kiekviena atskira bendrove, gali būti netyčia atskleista atrinktų Sąjungos gamintojų tapatybė, taigi kiltų pavojus jų anonimiškumui.

(93) Šiuo atžvilgiu CCCME paprašė Komisijos paaiškinti, i) kaip 92 konstatuojamojoje dalyje paaiškintą įprastos Komisijos praktikos pakeitimo pagrindimą patvirtina byloje užfiksuoti faktai, turint omenyje, kad kiekvienas atrinktas Sąjungos gamintojas atrankos formoje pateiktuose atsakymuose, kurie padaryti prieinami nekonfidencialioje tyrimo byloje, pateikė savo individualiai indeksuotus keleto ekonominių rodiklių (įskaitant gamybos pajėgumus, gamybą, pardavimo susijusioms ir nesusijusioms šalims apimtį bei vertę ir užimtumą) nagrinėjamuoju laikotarpiu duomenis, ii) kaip iš individualiai indeksuotų duomenų ir jų tendencijų, susijusių su likusiais žalos rodikliais, galėtų būti atskleista Sąjungos BEV gamintojo tapatybė ir iii) kaip iš keturių Sąjungos gamintojų individualiai indeksuotų duomenų galėtų būti atskleista jų tapatybė, kai jų ekonominių rodiklių ir konkrečiai su BEV susiję duomenys nėra viešai prieinami metinėse ataskaitose ar kituose Sąjungos BEV gamintojų dokumentuose, o dauguma Sąjungos gamintojų gamina ne tik BEV, bet ir kitų tipų transporto priemones.

(94) Todėl CCCME paprašė Komisijos į nekonfidencialią tyrimo bylą įtraukti keturių atrinktų Sąjungos BEV gamintojų indeksuotus duomenis apie kiekvieną bendrovę atskirai, nes nėra rizikos, kad Sąjungos BEV gamintojų tapatybė galėtų būti nustatyta remiantis tais duomenimis. Be to, CCCME priminė, jog ši informacija yra svarbi tam, kad CCCME galėtų pateikti savo gynybos argumentus, dėl šių priežasčių: i) atrinktų Sąjungos BEV gamintojų tapatybė yra konfidenciali ir nėra galimybės sužinoti realius šių bendrovių veiklos rezultatus ir ar joms kyla grėsmė patirti žalos dėl BEV importo iš Kinijos, ii) agreguotuose indeksuotuose duomenyse, kuriuos Komisija padarė prieinamus, nepateikta jokios prasmingos informacijos ir jie atrodo faktiškai klaidingi, iii) CCCME iš konkrečių bendrovių indeksuotų duomenų galėtų suprasti atrinktų Sąjungos gamintojų ekonominę padėtį, nes jų duomenimis bus grindžiamas mikroekonominių rodiklių ir priverstinio kainų mažinimo ir (arba) priverstinio pardavimo mažesnėmis kainomis vertinimas, ir iv) nors CCCME negali niekaip patikrinti Sąjungos BEV gamintojų pateiktų duomenų tikslumo, konkrečių bendrovių duomenų indeksavimas bent suteiktų CCCME galimybę palyginti duomenis, kurie iš pradžių pateikti atsakymuose, pateiktuose atrankos formoje, su duomenimis, kurie vėliau pateikti klausimyno atsakymuose.

(95) Komisija pažymėjo, kad Sąjungos BEV rinką sudaro nedaug gamintojų grupių. Yra nemažai viešos informacijos, taip pat labai išsami informacija apie Sąjungos BEV pramonę yra prieinama registruotiems informacijos šaltinių naudotojams už užmokestį ir CCCME galėtų gauti šią informaciją. Todėl yra didelė rizika, kad iš tendencijų, būdingų ekonominei ir finansinei informacijai, kurią klausimyne prašė pateikti Komisija, kartu su tam tikra informacija, kuri yra vieša arba prieinama registruotiems informacijos šaltinių naudotojams už užmokestį, galėtų būti atpažinti atitinkami subjektai, taigi kiltų pavojus anonimiškumui.

(96) Be to, informacija, kurią prašyta pateikti atrankos formose, buvo kur kas mažiau išsami nei ta informacija, kurią prašyta pateikti klausimyne. Pavyzdžiui, teikiant ekonominę ir finansinę informaciją atrankos formoje buvo prašoma pateikti informaciją apie i) gamybos apimtį, ii) gamybos pajėgumus, iii) bendrą pardavimo Sąjungoje apimtį ir vertę, iv) pardavimo susijusioms bendrovėms apimtį ir vertę ir v) darbuotojų skaičių. Be šios informacijos, atitinkamame dokumente su apibendrintais indeksavimo duomenimis, kuris įtrauktas į nekonfidencialią tyrimo bylą, taip pat pateikta informacijos apie i) vidutinę viso pardavimo ir pardavimo Sąjungos rinkoje nesusijusiems pirkėjams ir susijusiems pirkėjams kainą, ii) eksportui skirto pardavimo nesusijusiems ir susijusiems pirkėjams apimtį, vertę ir kainas, iii) vidutines vieneto gamybos sąnaudas, iv) pardavimo nesusijusiems ir susijusiems pirkėjams Sąjungoje pelną, neatskaičius mokesčių, v) pajėgumų naudojimą, vi) laikotarpio pabaigos atsargų kiekį, vii) su BEV susijusias darbo sąnaudas, viii) pinigų srautus, ix) visą ilgalaikį turtą, naudojamą tiriamojo produkto gamybai, x) investicijų grąžą, xi) visas investicijas į tiriamąjį produktą ir xii) bendrą tiriamojo produkto nusidėvėjimą.

(97) Be to, Komisija atitinkamą dokumentą į nekonfidencialią tyrimo bylą įtraukė po to, kai buvo pateikti atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymai. Taigi, atitinkamas dokumentas pagrįstas nepatikrintais duomenimis. Patikrinus duomenis, Komisija į nekonfidencialią tyrimo bylą įtraukė patikslintą dokumentą. Komisija išnagrinėjo šį tvirtinimą atsižvelgdama į patikslintą informaciją ir nustatė, kad jis nebeaktualus. Be to, Komisija po atrinktų Sąjungos gamintojų pateiktų duomenų patikrinimo į bylą įtraukė tipiškumą rodančius procentinius dydžius, pagrįstus atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo ir gamybos apimtimi.

(98) Todėl, remiantis tuo, kas išdėstyta, tas prašymas atmestas.

(99) CCCME taip pat prašė, kad jei Komisija nepatenkintų 94 konstatuojamojoje dalyje nurodyto prašymo, ji vietoj to pateiktų (absoliučiaisiais skaičiais arba skaičių intervaluose) keturių atrinktų Sąjungos gamintojų agreguotus duomenis pagal kiekvieną iš žalos rodiklių.

(100) Kaip paaiškinta 95 konstatuojamojoje dalyje, skirsnyje „Žala“ Komisija pateikė mikroekonominius rodiklius absoliučiosiomis vertėmis. Likę makroekonominiai rodikliai, Komisijos taip pat pateikti skirsnyje „Žala“, yra, kaip paaiškinta tame skirsnyje, pagrįsti ne vien atrinktų Sąjungos gamintojų, o visos Sąjungos duomenimis. Todėl šis prašymas atmestas.

(101) Dėl atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo apimties CCCME paprašė Komisijos pateikti i) keturių atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo tiesiogiai nepriklausomiems pirkėjams ir susijusioms bendrovėms Sąjungoje ir už Sąjungos ribų nagrinėjamuoju laikotarpiu procentinę dalį; ii) Sąjungos gamintojų pardavimo susijusioms ir nesusijusioms šalims geografinę aprėptį; iii) informaciją, ar visas ES pardavimas susijusioms šalims yra pardavimas susijusiems subjektams, užpildžiusiems klausimyno I priedą, ir iv) informaciją, kokia keturių atrinktų Sąjungos gamintojų visos ES produkcijos procentinė dalis eksportuota kiekvienais nagrinėjamojo laikotarpio metais. Be to, CCCME teigimu, jei ne visos susijusios bendrovės užpildė I priedą, iš to galima numanyti, kad pardavimas nepriklausomiems pirkėjams neprilygsta 38 % pardavimo Sąjungoje daliai, Komisijos nurodytai prie bylos pridėtame pranešime dėl Sąjungos gamintojų atrankos.

(102) Dėl pardavimo nesusijusioms ir susijusioms bendrovėms Sąjungoje Komisija 2024 m. birželio 4 d. pranešime, pridėtame prie bylos ([17]), pateikė papildomų paaiškinimų, kuriuose nurodė, kad ji šiuos pardavimo duomenis surinko kainos pirmam nesusijusiam pirkėjui lygmeniu ir šiuos pardavimo duomenis sujungė su atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo nesusijusiems pirkėjams duomenimis. Dėl pardavimo už Sąjungos ribų primenama, kad tyrimo tikslas yra, *inter alia*, įvertinti Sąjungos pramonės gamybos ir pardavimo Sąjungoje, o ne už Sąjungos ribų, ekonominę ir finansinę padėtį. Sąjungos pramonės eksporto poveikis paaiškintas 1183–1185 konstatuojamosiose dalyse. Be to, informacija apie atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo geografinę aprėptį yra konfidencialaus pobūdžio, o Kinijos eksportuojančių gamintojų neprašyta pateikti tokios informacijos nekonfidencialioje byloje. Be to, CCCME nepaaiškino, kodėl ši konkreti informacija yra svarbi.

(103) CCCME taip pat paprašė Komisijos nurodyti BEV ir kitų tipų transporto priemonių gamybos pajėgumų ir gamybos nagrinėjamuoju laikotarpiu santykį.

(104) Komisija priminė, kad šis tyrimas apima tik BEV, todėl atrinktų Sąjungos gamintojų kitų transporto priemonių gamybos pajėgumai ir gamyba nėra aktualūs. Todėl šis prašymas atmestas.

(105) CCCME paprašė Komisijos pateikti valstybių narių, kurias aprėpia atrinktų Sąjungos gamintojų veikla, sąrašą ir teigė, kad tokiais atvejais, kai Sąjungos gamintojams suteiktas anonimiškumas, atrinktų Sąjungos gamintojų geografinė padėtis buvo atskleista.

(106) Komisija priminė, kad Sąjungoje yra nedaug BEV gamintojų grupių. Be to, informacija apie jų gamybos vietą yra viešai prieinama. Todėl šiuo atveju Komisija atrinktų Sąjungos gamintojų veiklos vietos atskleisti negalėjo dėl to, kad iš to galėtų būti atpažinti atitinkami subjektai, taigi kiltų pavojus anonimiškumui. Todėl šis prašymas atmestas.

(107) CCCME taip pat prašė Komisijos i) pateikti keturių atrinktų Sąjungos gamintojų nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungoje ir už Sąjungos ribų parduotų produktų kontrolės numerių (PKN) bendrą sąrašą, kuriame būtų skiriamas pardavimas susijusioms bendrovėms ir pardavimas nesusijusioms bendrovėms, ii) nurodyti, kuriuos rinkos segmentus apima Sąjungos BEV gamintojų pardavimas susijusiems ir nesusijusiems subjektams Sąjungoje ir už Sąjungos ribų, ir iii) nurodyti produktų savybes, kurias prašyta nurodyti Sąjungos gamintojams skirto klausimyno lentelėje „Produktų savybės“.

(108) Komisija pažymėjo, kad klausimyne ji prašė pateikti tik tiriamojo laikotarpio, o ne viso nagrinėjamojo laikotarpio informaciją PKN lygiu. Tai taikyta ir atrinktiems Sąjungos gamintojams, ir atrinktiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams. Taigi Komisija negalėjo pateikti CCCME informacijos, kurios neturėjo. Be to, informacija apie kiekvieno atrinkto Sąjungos gamintojo ir Kinijos eksportuojančio gamintojo PKN ir produktų savybes yra konfidencialaus pobūdžio, todėl jos nebuvo galima įtraukti į nekonfidencialią tyrimo bylą. Paprastai, kai PKN nėra konfidencialūs, PKN atskleidžiami pagal individualaus informacijos atskleidimo atrinktiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams ir Sąjungos gamintojams tvarką. Dėl rinkos segmentų, kaip paaiškinta 1040–1048 konstatuojamosiose dalyse, Komisija nemanė, kad rinkos segmentacijos analizę atlikti būtina. Todėl šis prašymas atmestas.

([17]) Dok. Nr. t24.004547.

1.5.6. *Pastabos dėl tyrimo inicijavimo*

(109) Pastabų dėl tyrimo inicijavimo gauta iš Kinijos vyriausybės, CCCME ir Bendrovės Nr. 24.

(110) Kinijos vyriausybė teigė, kad šis tyrimas yra visiškai politinis ir diskriminacinis ir kad pati ES pastaraisiais metais skyrė milijardus eurų subsidijų BEV tiekimo grandinei kurti ir ateityje toliau subsidijuos savo BEV pramonę. Kinijos vyriausybės manymu, šis tyrimas kenkia pasaulinės BEV pramonės plėtrai, ypač todėl, kad Kinijos ir Sąjungos BEV tiekimo grandinės yra abipusiškai priklausomos ir labai integruotos, ir kad jis sudarys kliūčių dvišalėmis pastangomis kovoti su klimato kaita.

(111) Pagal SKP sutartį ne visos subsidijos yra kompensuotinos, o šis tyrimas apsiriboja tomis subsidijomis, kurios Kinijoje suteiktos nagrinėjamąjį produktą eksportuojančių gamintojų naudai. Bet kokiu atveju, Kinijos vyriausybės tvirtinimai nedaro poveikio preliminarioms Komisijos išvadoms, kad Kinijos vyriausybė BEV eksportuojantiems gamintojams teikia subsidijas, kurios pagal SKP sutartį ir pagrindinį reglamentą yra kompensuotinos. Priešingai tam, ką teigia Kinijos vyriausybė, kompensuotinomis Kinijos subsidijomis sudaromos nesąžiningos konkurencijos sąlygos, kurios tik kliudytų pasaulinės BEV pramonės ir ypač Sąjungos pramonės plėtrai. Dvišalės pastangos kovoti su klimato kaita negali būti grindžiamos nesąžininga subsidijuojamų už mažą kainą parduodamų BEV konkurencija, o turėtų būti grindžiamos vienodomis sąlygomis, kuriomis palaikant sąžiningą konkurenciją ir inovacijų diegimą būtų skatinama žalioji pertvarka. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(112) Kinijos vyriausybė teigė, kad jai nesuteikta galimybės prieš tyrimo inicijavimą prasmingai ir tinkamai pasikonsultuoti, kaip apibrėžta SKP sutarties 13 straipsnio 13.1 dalyje, nes Komisija apie pradedamą tyrimą viešai paskelbė dar prieš pakviesdama Kinijos vyriausybę konsultuotis, o šias konsultacijas buvo numatyta surengti Kinijos valstybinių švenčių laikotarpiu ir tai sukliudė Kinijos vyriausybei tinkamai dalyvauti konsultacijose. Kinijos vyriausybė taip pat tvirtino, kad jai nepateikta jokios informacijos ar įrodymų dėl produkto apibrėžtosios srities, ypatingų aplinkybių, kuriomis grįstas *ex officio* tyrimas, Sąjungos pramonės sudėties, taip pat informacijos ir įrodymų, kuriais grindžiami įtarimai dėl subsidijavimo, duomenys apie žalos grėsmę ir duomenys apie priežastinį ryšį. Be to, konsultacijos prieš tyrimo inicijavimą neapėmė visų įtariamo subsidijavimo schemų.

(113) Pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 7 dalį ir SKP sutarties 13 straipsnio 13.1 dalį Komisija pakvietė Kinijos vyriausybę konsultuotis, kad būtų prieš inicijuojant tyrimą išsiaiškinta su įtariamomis subsidijomis susijusi padėtis. Tai, kad Komisijos Pirmininkė 2023 m. rugsėjo 13 d. pranešime apie Sąjungos padėtį paskelbė apie Komisijos pradedamą antisubsidijų tyrimą dėl elektrinių transporto priemonių iš Kinijos, nebuvo tyrimo inicijavimas. Kinijos vyriausybė 2023 m. rugsėjo 22 d. gavo verbalinę notą, kurioje Kinijos vyriausybei pranešta apie Europos Komisijos sprendimą inicijuoti *ex officio* antisubsidijų tyrimą. Tai buvo dar prieš Kinijos valstybinių švenčių laikotarpį. Kartu su šia verbaline nota Kinijos vyriausybei pateikta informacijos apie subsidijavimą ir žalos grėsmę santrauka, kurioje pateikta pakankamai įrodymų dėl kompensuotinų subsidijų, žalos ir priežastinio ryšio buvimo. Nei pagrindinio reglamento 11 straipsnio 8 dalyje, nei SKP sutarties 13 straipsnio 13.1 dalyje nereikalaujama, kad prieš inicijuodama tyrimą Komisija nusiųstų visą *ex officio* bylos dokumentų rinkinį Kinijos vyriausybei. Subsidijavimo schemos, tariamai neįtrauktos į konsultacijas, iš tiesų nėra kitos nustatytos subsidijos, o yra priskiriamos prie Komisijos ir Kinijos vyriausybės per konsultacijas svarstytų schemų. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(114) Kinijos vyriausybė teigė, kad jos teisėms į gynybą pakenkė tai, kad Komisija atsisakė tinkamai pratęsti terminą nepaisydama to, kad Kinijos vyriausybė buvo nurodžiusi kelias priežastis, dėl kurių toks pratęsimas yra reikalingas.

(115) Pranešimo apie inicijavimą 9 skirsnyje nustatyta, kad pratęsti terminus turėtų būti prašoma tik išimtinėmis aplinkybėmis ir kad toks prašymas bus patenkintas tik jei bus tinkamai pagrįstas, nurodant tinkamą priežastį. Be to, dėl informacijos, kitos nei klausimyno atsakymai, pateikimo terminų jame nustatyta, kad terminas gali būti pratęsiamas ne daugiau kaip 3 dienomis, nebent būtų įrodyta, kad yra išimtinių aplinkybių. Kinijos vyriausybė neįrodė, kad yra tokių išimtinių aplinkybių, dėl kurių termino pratęsimas daugiau kaip 3 dienomis būtų pagrįstas. Kadangi šis termino pratęsimas 3 dienomis sutapo su savaitgaliu, Kinijos vyriausybei suteiktas termino pratęsimas 4 kalendorinėmis dienomis. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(116) Be to, Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad nėra įvykdyti reikalavimai norint inicijuoti *ex officio* tyrimą pagal pagrindinio reglamento 10 straipsnio 8 dalį. Kinijos vyriausybės ir CCCME teigimu, Komisija neįrodė, kad yra ypatingų aplinkybių, dėl kurių tyrimo inicijavimas negavus Sąjungos pramonės subjektų ar jų vardu paduoto raštiško skundo būtų pagrįstas. Kinijos vyriausybės teigimu, Sąjungos BEV pramonės subjektai būtų galėję patys paduoti skundą ir tai, kad jie to nepadarė, yra aiškus įrodymas, kad nėra išimtinių ir ypatingų aplinkybių, dėl kurių tyrimo inicijavimas *ex officio* būtų pagrįstas. Kinijos vyriausybė taip pat teigė, kad, pasak spaudos pranešimų, Sąjungos BEV gamintojai viešai paprieštaravo šiam tyrimui ir kad tai yra aiškus įrodymas, jog nėra išimtinių ir ypatingų aplinkybių, dėl kurių tyrimo inicijavimas *ex officio* šiuo atveju būtų pagrįstas.

(117) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija pakankamai pagrindė tyrimo *ex officio* inicijavimą. Visų pirma, Komisija manė, kad spartus Kinijos subsidijuojamo BEV importo mažomis kainomis skverbimasis į rinką, dėl kurio Sąjungos pramonei kyla grėsmė patirti neatitaisomos žalos, yra ypatingo pobūdžio aplinkybė, dėl kurios *ex officio* tyrimo inicijavimas yra pagrįstas. Kinijos BEV sektoriaus subsidijavimas lėmė didelį ir sparčiai augantį Kinijoje pagamintų BEV importo srautą į Sąjungos rinką tokiomis kainomis, kad kainos yra smukdomos arba kainos negali gali didėti taip, kaip didėtų kitokiomis aplinkybėmis, ir dėl to Sąjungos BEV pramonei gresia patirti materialinės žalos, kuri dėl technologinės raidos ir reikiamo mokslinių tyrimų bei plėtros finansavimo dydžio gali būti neatitaisoma. Tai, kad Sąjungos BEV pramonės subjektai būtų galėję patys paduoti skundą, nedaro poveikio Komisijos išvadai, kad šiuo konkrečiu atveju dėl esamų ypatingų aplinkybių tyrimo *ex officio* inicijavimas yra pagrįstas. Be to, Komisija spaudos pranešimų nekomentuoja. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(118) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente nėra įrodymų dėl lengvatinio skolinimo ir eksporto kredito draudimo, nepakanka įrodymų dėl dotacijų teikimo, nėra įrodymų, kad prekės tiektos ir paslaugos teiktos už mažesnį nei pakankamą atlygį, nėra įrodymų valdžios negautų ar nesurinktų į biudžetą pajamų tyrimui pagrįsti ir klaidingai suprantamos eksporto mokesčio nuolaidos.

(119) Tyrimo inicijavimo dokumente pateikti įrodymai yra informacija, kuri buvo pagrįstai prieinama Komisijai prieš inicijuojant tyrimą. Kaip matyti iš memorandumo dėl įrodymų pakankamumo, kuriame pateikiamas Komisijos atliktas visų Komisijos turimų įrodymų, susijusių su Kinija, vertinimas ir kuriuo remdamasi Komisija inicijavo tyrimą, inicijavimo etapu turėta pakankamai įrodymų, iš kurių galima matyti, kad įtariamos subsidijos buvo kompensuotinos, atsižvelgiant į tai, kad jos iš tiesų buvo teikiamos, ir į jų dydį bei pobūdį. Dėl visų schemų, dėl kurių pareikšti įtarimai tyrimo inicijavimo dokumente, Komisija nurodė taikomą teisinį pagrindą ir tai, kad šios subsidijavimo schemos konkrečiai skirtos BEV sektoriui, ir pateikė išsamią informaciją iš viešai prieinamų šaltinių (tiek, kiek ji buvo prieinama Komisijai) apie subsidijų, Kinijos vyriausybės suteiktų BEV eksportuojantiems gamintojams, sumas. Taigi Komisija manė turinti pakankamai įrodymų dėl kompensuotino subsidijavimo pagal pagrindinį reglamentą ir SKP sutartį.

(120) Kinijos vyriausybė teigė, kad atlikdama tyrimus, inicijuojamus remiantis Sąjungos pramonės skundu, Komisija paprastai patikrina su Sąjungos gamintojų importu iš tiriamosios šalies, jų santykiais su eksportuojančiais gamintojais ir jų veikla Sąjungoje susijusius dalykus atlikdama padėties vertinimą prieš tyrimo inicijavimą. Todėl Kinijos vyriausybė paprašė Komisijos i) paaiškinti, ar Komisija, tyrimo inicijavimo dokumente apibrėždama Sąjungos BEV pramonę, atsižvelgė į tai, kad kai kurie Sąjungos gamintojai vykdo gamybą Kinijoje, o kai kurie priklauso Kinijos bendrovėms arba Sąjungoje vykdo tik nedidelę gamybos dalį, ii) nurodyti Sąjungos BEV pramonės sudėtį pagal gamintojų ir gamintojų grupių skaičių, bendrą Sąjungos BEV gamybos apimtį ir bendrą Sąjungos BEV pramonės pardavimo apimtį ir vertę kiekvienais nagrinėjamojo laikotarpio metais, iii) paaiškinti, ar Komisija iš tyrimo inicijavimo dokumente nurodyto 12 gamintojų sąrašo išbraukė kuriuos nors Sąjungos BEV gamintojus, iv) nurodyti bendrą Sąjungos BEV gamintojų vykdomo importo iš Kinijos ir kitų valstybių apimtį ir vertę ir v) nurodyti (bent intervaluose) Sąjungos BEV gamintojų vykdomo importo iš Kinijos apimtį ir vertę, palyginti su visa tų gamintojų ES vykdoma gamyba ir pardavimu.

(121) Komisija pažymėjo, kad šis tyrimas inicijuotas jos pačios iniciatyva, o ne remiantis skundu. Todėl atliekant šį tyrimą Komisijai nereikėjo atlikti padėties vertinimo. Taigi su tyrimo inicijavimo dokumentu susiję Kinijos vyriausybės prašymai pateikti paaiškinimų ir pateikti informacijos yra šiuo atžvilgiu neaktualūs, todėl atmetami.

(122) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente Komisija selektyviai ir nepagrįstai naudojosi keliomis duomenų bazėmis, kaip antai „Global Trade Atlas“ (GTA), Eurostato ir „S&P Global Mobility“ duomenų bazėmis, dėl įvairių žalos vertinimo aspektų ir nebandė suderinti įvairios informacijos ar paaiškinti, kaip ir kodėl konkretus duomenų rinkinys buvo tinkamas tam tikrai žalos vertinimo daliai pagrįsti.

(123) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija naudojosi informacija, turėta prieš inicijuojant tyrimą. Išskyrus Eurostatą, kitos dvi duomenų bazės Komisijai nepriklauso ir todėl Komisija negalėjo visiškai suderinti šiose duomenų bazėse prieinamos informacijos. Be to, tyrimo inicijavimo dokumente Komisija paaiškino, kad, kai buvo įmanoma, ji sutikrino šiose duomenų bazėse prieinamą informaciją ir prireikus patikslino tą informaciją, kad ji derėtų su kita Komisijos turima informacija. Komisija taip pat paaiškino, kad „S&P Global Mobility“ duomenys padėjo detaliau apžvelgti Sąjungos rinkoje parduodamų BEV tipus, ir paaiškino abu naudotus šios duomenų bazės duomenų modulius. Be to, Eurostato duomenų baze naudotasi dėl BEV importo iš Kinijos apimties, o GTA duomenų baze – dėl Kinijos eksporto į Sąjungą apimties duomenų. BEV importo iš Kinijos į Sąjungą apimtis ir BEV eksporto iš Kinijos į Sąjungą apimtis skiriasi, nes nustatomos pagal skirtingų muitinių pateiktus duomenis. Be to, nepriklausomai nuo informacijos šaltinio, išvada yra tokia pati, t. y. per tyrimo inicijavimo dokumento apimamą laikotarpį padidėjo BEV importo (arba eksporto) iš Kinijos apimtis. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(124) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente Komisija lygino 2023 m. pusmečio duomenis su ištisų ankstesnių metų, kaip antai 2020, 2021 ir 2022 m., duomenimis darydama išvadas dėl Kinijos importo kainų bei rinkos dalies ir susijusio poveikio Sąjungos BEV pramonės kainoms, vertindama būsimą šio importo poveikį kainoms ir susijusią Sąjungos BEV pramonės padėtį, ir kad toks vertinimas nėra objektyvus.

(125) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija vertinimo laikotarpį apibrėžė kaip ištisus 2020, 2021 ir 2022 metus ir 2023 m. pirmąjį pusmetį, nes, kaip paaiškinta 1 konstatuojamojoje dalyje, tyrimas inicijuotas 2023 m. spalio mėn. Su apimtimi susijusių žalos rodiklių, kaip antai importo, pardavimo, eksporto, gamybos ir vartojimo apimties, tendencijų vertinimo tikslu Komisija apskaičiavo tik ištisų to laikotarpio metų indeksą, baziniais metais laikydama 2020 m. Komisija neapskaičiavo 2023 m. pirmojo pusmečio indekso naudodama bazinius metus – ištisus 2020 m. – todėl, kad apimties rodiklio vertinimo laikotarpis ir baziniai metai turėtų būti vienodos trukmės (t. y. pusmetis negali būti lyginamas su ištisais metais). Vidutinės kainos nėra apimties rodiklis, todėl Komisija apskaičiavo ir pirmojo 2023 m. pusmečio indeksą naudodama ištisus 2020 metus kaip bazinius metus. Toks vertinimas pramonės sektoriuose, tokiuose kaip BEV pramonė, kuriuose pardavimo kaina nekinta pagal sezoną, yra visiškai objektyvus, jei atskleidžiamas atitinkamas laikotarpis. Dėl rinkos dalių buvo taip, kad Komisija apskaičiavo rinkos dalis kiekvienais ištisais metais (2020, 2021 ir 2022 m.) ir 2023 m. pirmąjį pusmetį ir paaiškino, kokia buvo rinkos dalies raida šiuo laikotarpiu. Dėl tyrimo inicijavimo dokumente Komisijos padarytų išvadų dėl importo iš Kinijos kainų poveikio Sąjungos BEV pramonei ir įvertinto šio importo poveikio kainoms ateityje Kinijos vyriausybė nepaaiškino, kodėl Komisija savo išvadose šiuo klausimu nebuvo objektyvi. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(126) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Sąjungos pramonės pardavimo apimties ir pardavimo kainų duomenys pagrįsti skirtingais duomenų šaltiniais ir duomenų rinkiniais ir todėl Komisijos vertinimas nebuvo objektyvus. CCCME tvirtino, jog dėl to, kad Komisija naudojo skirtingus duomenų rinkinius dėl įvairių žalos vertinimo aspektų, neįmanoma susidaryti tikslaus Sąjungos BEV pramonės padėties vaizdo.

(127) Komisija nesutiko su šiais tvirtinimais. Informacijos, įtrauktos į tyrimo inicijavimo dokumentą, pagrindas yra informacija, kuri buvo pagrįstai prieinama Komisijai prieš inicijuojant tyrimą. Tyrimo inicijavimo dokumente Komisijai teko naudotis keliomis, kaip antai Eurostato, GTA ir „S&P Global Mobility“, duomenų bazėmis, nes nebuvo vienos duomenų bazės, į kurią būtų buvusi įtraukta visa informacija, reikalinga Komisijos vertinimui atlikti. Tai, kad Sąjungos pramonės pardavimo apimtis nebuvo nustatyta remiantis ta pačia duomenų baze, kuria remiantis nustatytos pardavimo kainos, nereiškia, kad Komisijos vertinimas nėra objektyvus. Kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, duomenų bazėje, kurią Komisija naudojo Sąjungos pramonės kainų tendencijoms įvertinti, nebuvo nurodyta automobilio kilmė. Ją buvo itin svarbu žinoti dėl grupės „Tesla Group“ gaminamų BEV – kai kurie „Tesla“ BEV modeliai gali būti gaminami ir Kinijoje, ir Sąjungoje. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(128) Kinijos vyriausybė ir CCCME paprašė Komisijos i) pateikti daugiau informacijos apie „S&P Global Mobility“ duomenų modulius ir ataskaitas, Komisijos naudotus tyrimo inicijavimo dokumente: konkrečiai pateikti informacijos apie „S&P Global Mobility“ taikomą pardavimo apimties ir vertės duomenų rinkimo metodiką, įskaitant duomenų rinkimo pagrindą, šaltinį ir ar duomenys apima kokius nors įverčius, o jei taip, nurodyti tų įverčių pobūdį, ir ii) atskleisti pagrindinius „S&P Global Mobility“ duomenis, kuriuos Komisija suskirstė ir (arba) atrinko pagal konkrečius parametrus. Be to, teigta, kad nors „S&P Global Mobility“ yra mokamas leidinys, jį galima prilyginti GTA duomenų bazei, ir, kadangi per antidempingo tyrimus (tipiškų šalių atrankos aplinkybėmis) Komisija atskleidžia išsamius iš GTA gautus duomenis, Komisija, panašiai kaip tai daroma naudojantis GTA duomenų baze, turėtų pateikti išsamius duomenis apie „S&P Mobility“ modulius. CCCME taip pat teigė, kad pagrindiniai „S&P Global Mobility“ duomenys ir informacija apie šaltinį ir metodiką, naudotus renkant duomenis apie BEV pardavimo apimtį bei vertę ir BEV kilmę, yra labai svarbūs tam, kad suinteresuotosios šalys galėtų patikrinti Komisijos naudojamų duomenų įtikimumą ir patikimumą. CCCME tvirtino, kad neaišku, ar „S&P Global Mobility“ duomenys pagal abu Komisijos naudotus modulius sutampa ir, visų pirma, ar jie apima visą Kinijoje ir ES pagamintų BEV pardavimą Sąjungoje.

(129) Kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, vertindama Kinijos BEV importą į Sąjungą Komisija naudojosi dviem „S&P Global Mobility“ duomenų moduliais. Vienas duomenų modulis (1 modulis) buvo pagrįstas duomenimis apie produkcijos, skirtos parduoti Sąjungos rinkoje, gamybos apimtį. Pagal šį modulį Komisija galėjo nustatyti tikslią konkretaus BEV modelio, skirto parduoti Sąjungos rinkoje, gamybos vietą. Tai buvo ypač aktualu tiems BEV modeliams, kurie parduodami Sąjungos rinkoje, tačiau yra pagaminti keliose šalyse (ne tik Kinijoje), – tokie yra, pavyzdžiui, grupės „Tesla Group“ modeliai. Kitas duomenų modulis (2 modulis) buvo pagrįstas duomenimis apie BEV pardavimą Sąjungos rinkoje. Tačiau pagal šį modulį nebuvo įmanoma nustatyti tikslios vietos, kurioje pagamintas konkretaus modelio automobilis. Kaip pažymėjo Kinijos vyriausybė, „S&P Global Mobility“ yra mokamas leidinys, todėl Komisija negali atskleisti pagrindinių jo duomenų. Tokio lygio duomenų, kokie turimi „S&P Global Mobility“ (gamyba pardavimui Sąjungoje pagal kiekvieną gamintoją, transporto priemonių modelį ir kt.), neįmanoma palyginti su informacija, kurią Komisija atskleidžia naudodamasi GTA duomenų baze (importo duomenimis), atrinkdama tipišką šalį per antidempingo tyrimą. Vis dėlto Kinijos vyriausybė ir CCCME gali įsigyti „S&P Global Mobility“ duomenis. Bet kokiu atveju, Komisija pastebėjo, kad CCCME jau turėjo prieigą prie „S&P Global Mobility“ 2 modulio duomenų, nes šie duomenys panaudoti 2023 m. gruodžio 20 d. CCCME pateiktų pastabų I priede pateiktoje analizėje. Todėl šis prašymas atmestas.

(130) CCCME tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente Komisija suskirstė Sąjungos BEV į įvairius segmentus, tačiau nepateikė jokios informacijos apie Kinijos BEV ir ar jos yra palyginamos su Sąjungos BEV kiekviename segmente. Be to, CCCME tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente neatsižvelgta į kiekvieno segmento Kinijos BEV ir Sąjungos gamintojų Sąjungoje gaminamų BEV konkurenciją ir tarpusavio pakeičiamumą. Be to, CCCME tvirtino, kad kiekviename segmente gali būti skirtingų BEV modelių ir kėbulų tipų, kaip antai automobiliai ir SUV, ir šis kėbulų tipų skirtumas turi įtakos kainų palyginamumui, taip pat dėl kėbulų tipų skirtumo ir kitų veiksnių yra tikėtina, kad palyginti BEV modelių konkrečiame segmente gali būti neįmanoma.

(131) Segmentai (pagal produktų rūšis), Komisijos naudojami kainoms palyginti, nebuvo Komisijos sukurti specialiai šiam tyrimui. Informacija apie segmentus buvo prieinama duomenyse, gautuose iš „S&P Global Mobility“ duomenų bazės, nes visas Sąjungos rinkoje parduodamas BEV pagal tokius segmentus klasifikuoja kitos trečiosios šalys, tokios kaip gamintojai, automobilių prekiautojai, nuomos bendrovės ir t. t. Šie segmentai taikomi tiek Sąjungos pramonės pagamintoms BEV, tiek iš Kinijos importuojamoms BEV. Be to, tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neprivalėjo atlikti išsamaus iš Kinijos importuojamų BEV ir Sąjungos pramonės gaminamų BEV lyginamojo vertinimo. Toks palyginimas atliekamas per tyrimą, remiantis produkto kontrolės numeriais (PKN), kuriuos pateikti prašoma atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų ir atrinktų Sąjungos gamintojų. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(132) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad Kinijos BEV kainų Sąjungos rinkoje raidai nustatyti Komisija naudojo Eurostato duomenis, apėmusius pačios Sąjungos pramonės vykdomą importą, ir padarė išvadą, kad laikotarpiu nuo 2020 m. iki 2023 m. pirmojo pusmečio kainos sumažėjo 2 %, tačiau nepaisė to, kad, „S&P Global Mobility“ duomenimis, nuo 2022 m. iki 2023 m. pirmojo pusmečio iš Kinijos importuojamų BEV pardavimo vidutinė svertinė kaina padidėjo 3 %. Be to, Kinijos vyriausybė tvirtino, jog dėl to, kad Sąjungos pramonė didžiąją dalį importo iš Kinijos vykdo vidaus sandorio kainomis, Kinijos BEV importo kainų neįmanoma prasmingai įvertinti remiantis Eurostato duomenimis.

(133) Komisija pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė pateikė prieštaringų teiginių. Ji, viena vertus, teigė, kad Komisija neobjektyviai palygino vidutines pusmečio kainas su vidutinėmis vienų metų kainomis, kaip paaiškinta 124 konstatuojamojoje dalyje, ir, kita vertus, kritikavo Komisiją už tai, kad ši atlikdama savo analizę neatsižvelgė į kainų padidėjimą 2023 m. pirmąjį pusmetį, palyginti su 2022 m. Be to, vertindama importo kainų tendencijas Komisija turi atsižvelgti į visą importą iš Kinijos, net jei dalis jo vykdyta vidaus sandorio kainomis. Be to, „S&P Global Mobility“ duomenyse nurodyta ne importo iš Kinijos kaina, o iš Kinijos importuotų BEV vidutinė svertinė kaina galutiniam vartotojui. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(134) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad vidutinė svertinė vieneto importo kaina, pagrįsta Eurostato duomenimis, yra atsieta nuo faktinės BEV pardavimo vartotojui kainos, nurodytos „S&P Global Mobility“ duomenyse, ir tai rodo, kad tyrimo inicijavimo dokumente pateiktas kainų vertinimas nėra objektyvus ar pagrįstas tiesioginiais įrodymais.

(135) Kainos abiejose – Eurostato ir „S&P Global Mobility“ – duomenų bazėse skiriasi, nes tai yra kainos skirtingų tipų pirkėjams ir skirtingais prekybos lygmenimis. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(136) Kinijos vyriausybės teigimu, tyrimo inicijavimo dokumente Komisijos pateiktas teiginys, kad „S&P Global Mobility“ duomenų bazės 2 modulis, naudotas Sąjungos pramonės ir importo iš Kinijos kainoms palyginti, apima didžiąją visų BEV pardavimo Sąjungos rinkoje pagrindinėse valstybėse narėse dalį, verčia abejoti „S&P Global Mobility“ duomenų mastu ir aprėptimi. CCCME pakartojo šį tvirtinimą ir papildomai paprašė Komisijos paaiškinti jos duomenų šaltinių pasirinkimą ir naudotų duomenų reprezentatyvumą.

(137) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neprivalėjo atlikti visų Sąjungos pramonės BEV ir Kinijos BEV kainų palyginimo. Kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, „S&P Global Mobility“ 2 modulis apima didžiąją visų BEV pardavimo Sąjungos rinkoje pagrindinėse valstybėse narėse dalį, taigi tie duomenys yra reprezentatyvūs. Be to, kadangi tyrimas inicijuotas *ex officio*, tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neturėjo Sąjungos pramonės duomenų, todėl lygindama kainas rėmėsi geriausia prieinama informacija, t. y. „S&P Global Mobility“, kuris yra patikimas automobilių gamintojų naudojamas informacijos šaltinis, duomenimis.

(138) Be to, Kinijos vyriausybė ir CCCME nurodė, jog kadangi Komisija neatskleidė Kinijos ir Sąjungos BEV kiekio, naudoto vertinant poveikį kainoms apskritai ir kiekviename segmente, jie negalėjo suprasti, ar pagal segmentus ir bendrai apskaičiuotas kainų skirtumas yra reprezentatyvus.

(139) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neatliko kainų vertinimo kiekviename segmente rinkos segmentacijos atžvilgiu. Komisija, lygindama kainas pagal produktų rūšis, naudojo segmento veiksnį tam, kad palyginimas būtų prasmingas, turint omenyje įvairius Sąjungos rinkoje parduodamų BEV modelius ir nesant kitos prieinamos informacijos šiuo klausimu. Todėl Komisijai nereikėjo atskleisti Kinijos ir Sąjungos BEV kiekio, į kurį atsižvelgta vertinant poveikį kainoms. Taigi šis tvirtinimas atmestas.

(140) Be to, Kinijos vyriausybė teigė, kad Komisija nenurodė, ar Komisijos nurodyti ir kainų palyginimo tikslais nagrinėti lengvųjų automobilių segmentai yra sudaryti jos pačios, ar jie taip pat naudojami „S&P Global Mobility“ duomenų bazėje.

(141) Komisija priminė, kad informacija apie segmentus yra prieinama „S&P Global Mobility“ 2 modulyje.

(142) Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente nepateikta kainų palyginimo tam tikruose segmentuose ir nepateikta paaiškinimo, kodėl jie neįtraukti. Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat teigė, kad jei Kinijos BEV nebūtų parduodamos tuose Sąjungos rinkos segmentuose, tų tipų BEV neturėtų įeiti į produkto apibrėžtąją sritį.

(143) Kaip paaiškinta 139 konstatuojamojoje dalyje, Komisija neatliko kainų palyginimo kiekviename segmente iš rinkos segmentacijos perspektyvos. Be to, tyrimas apima visas elektrines transporto priemones su baterijomis, todėl tai, ar Kinijos eksportuojantys gamintojai neeksportuoja BEV į Sąjungos rinką tam tikruose segmentuose, neturi reikšmės. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(144) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad atlikdama kainų palyginimą Komisija turėjo atsižvelgti į kitus veiksnius, turinčius įtakos palyginamumui, kaip antai pardavimo pirkėjams apimties skirtumus ir prekybos lygmenį.

(145) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neprivalo atlikti kainų palyginimo, kuriame būtų atsižvelgta į visus veiksnius, turinčius įtakos palyginamumui, nes tokia išsami informacija nėra prieinama Komisijai iki tyrimo inicijavimo. Toks skaičiavimas atliekamas per tyrimą, remiantis išsamia atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų ir atrinktų Sąjungos gamintojų pateikta informacija. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(146) Kinijos vyriausybė, CCCME ir Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente Komisijos atliktas kainų palyginimas nėra objektyvus, nes neapima grupės „Tesla Group“ pardavimo, nors šis pardavimas dėl jo dydžio yra reikšmingas.

(147) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. Kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, grupės „Tesla Group“ produktų, parduodamų Sąjungos rinkoje, kilmė nenurodyta „S&P Global Mobility“ duomenų bazėje, kuria Komisija naudojosi lygindama kainas. Be to, tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neprivalėjo atlikti viso pardavimo eksportui ir viso Sąjungos pramonės pardavimo kainų palyginimo. Informacija tyrimo inicijavimo dokumente yra pateikta remiantis informacija, kuri buvo Komisijai pagrįstai prieinama prieš inicijuojant tyrimą. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(148) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente Komisija atliko 2022 m. ir 2023 m. pirmojo pusmečio kainų palyginimą ir neatsižvelgė į 2020 ir 2021 m. duomenis, taip pat neatsižvelgė į tai, kokia buvo Kinijos ir Sąjungos BEV kainų sąveika laikui bėgant, ir šiuo atžvilgiu Kinija rėmėsi PPO apeliacinio komiteto ataskaitomis bylose dėl Kinijos priemonių, nustatytų labai atsparių nerūdijančiojo plieno besiūlių vamzdžių importui iš ES ir Japonijos ([18]). CCCME pakartojo šį tvirtinimą savo 2023 m. gruodžio 20 d. pateiktose pastabose ir taip pat rėmėsi PPO kolegijos ataskaita byloje dėl Maroko galutinių antidempingo priemonių Tuniso kilmės pratybų sąsiuviniams ([19]).

([18]) PPO apeliacinio komiteto ataskaitos, *Kinija. Priemonės, kuriomis nustatomi antidempingo muitai Japonijos kilmės labai atspariems nerūdijančiojo plieno besiūliams vamzdžiams; Kinija. Priemonės, kuriomis nustatomi antidempingo muitai Europos Sąjungos kilmės labai atspariems nerūdijančiojo plieno besiūliams vamzdžiams*, WT/DS454/AB/R ir 1 priedėlis / WT/DS460/AB/R ir 1 priedėlis, priimta 2015 m. spalio 28 d., DSR 2015:IX, p. 4573, 5.159–5.160 punktai.

([19]) PPO kolegijos ataskaita, *Marokas. Galutinės antidempingo priemonės Tuniso kilmės mokykliniams pratybų sąsiuviniams*, WT/DS578/R ir 1 priedėlis, PPO šalims narėms išplatinta 2021 m. liepos 27 d., apeliacine tvarka apskųsta 2021 m. liepos 28 d., 7.218–7.220 punktai.

(149) Komisija pažymėjo, kad abiejose PPO ataskaitose nurodoma per tyrimą atlikta kainų analizė, o ne skunde ar tyrimo inicijavimo dokumente pateikta kainų analizė, kuriai reikalingų įrodymų standartas yra žemesnis. Komisija laikėsi nuomonės, kad prieš inicijuojant tyrimą pakako tokios kainų analizės, kokia pateikta tyrimo inicijavimo dokumente. Išsamesnė analizė atliekama per tyrimą, remiantis atrinktų Kinijos eksportuotojų ir atrinktų Sąjungos gamintojų pateiktais duomenimis. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(150) Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat tvirtino, kad atlikdama kainų palyginimą Komisija neatsižvelgė į Sąjungos BEV gamintojų vykdomą importą ir kad Sąjungos gamintojų Kinijoje gaminamų BEV kainodaros strategijai, tikėtina, turi įtakos bendra Sąjungos gamintojų verslo strategija.

(151) Atlikdama kainų palyginimą Komisija į jį neįtraukė tik „Tesla“ automobilių pardavimo, nes, kaip paaiškinta 147 konstatuojamojoje dalyje, remiantis jos turėta informacija nebuvo įmanoma skirti tų „Tesla“ BEV, kurios gaminamos Kinijoje, nuo tų, kurios gaminamos Sąjungoje. Be to, Komisija pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė ir CCCME nepagrindė savo teiginio dėl Sąjungos pramonės kainodaros strategijos. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(152) Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat tvirtino, kad atlikdama kainų palyginimą Komisija neatsižvelgė į prekės ženklo veiksnį, tačiau jie nepaaiškino, kaip Komisija turėtų atsižvelgti į tokį veiksnį lygindama kainas. Be to, Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad augant Sąjungos pramonės pardavimo kainoms ir kartu didėjant pardavimo apimčiai kyla klausimų dėl to, kiek Kinijos prekių ženklais paženklintos BEV konkuruoja su Sąjungos pramone, ir kad tariamai mažesnės Kinijos BEV importo kainos savaime nerodo kainų smukdymo. Kinijos vyriausybė ir CCCME nurodė, jog PPO kolegija ataskaitoje dėl Maroko galutinių antidempingo priemonių Tuniso kilmės pratybų sąsiuviniams ([20]) pažymėjo, kad tyrimą atliekanti institucija, nagrinėdama poveikį kainoms, privalo atsižvelgti į trejopo poveikio kainoms skirtumus, nes elementai, svarbūs vertinant reikšmingą priverstinį kainų mažinimą, skiriasi nuo elementų, svarbių vertinant reikšmingą kainų smukdymą. Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat pažymėjo, kad neatlikta nepriklausomos kainų smukdymo analizės ir kad tvirtinimas dėl kainų smukdymo yra nepagrįstas, nes Sąjungos pramonės kainos nagrinėjamuoju laikotarpiu didėjo. Bendrovė Nr. 24 taip pat kaip veiksnius, į kuriuos Komisija neatsižvelgė tyrimo inicijavimo dokumente pateiktoje kainų analizėje, nurodė i) rinkos segmentus ir ii) kitus (konkrečiai nenurodytus) veiksnius, turinčius įtakos konkurencijos automobilių pramonės sektoriuje dinamikai.

(153) Komisija manė, kad tyrimo inicijavimo dokumente ji pateikė pakankamai informacijos apie kainas, paremtos informacija, kuri buvo Komisijai pagrįstai prieinama prieš inicijuojant tyrimą. Komisija per tyrimą atliks išsamią kainų analizę remdamasi atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų ir atrinktų Sąjungos gamintojų pateikta informacija.

(154) Dėl tariamo Sąjungos BEV pramonės pažeidžiamumo vertinimo Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad i) tyrimo inicijavimo dokumente Komisija selektyviai skyrė dėmesį konkretiems Sąjungos pramonės ekonominiams rodikliams, tokiems kaip gamybos apimtis, pardavimo apimtis, rinkos dalis, pardavimo kainos ir užimtumas, tačiau neatsižvelgė į kitus rodiklius, svarbius vertinant Sąjungos BEV pramonės padėtį ir perspektyvas, tokius kaip gamybos pajėgumai, pajėgumų naudojimas, gamybos sąnaudos, veiksniai, turintys įtakos pardavimo kainoms, pelningumas ir investicijų grąža, ii) tyrimo inicijavimo dokumente Komisijos naudoti rodikliai parodė gerą Sąjungos pramonės būklę, nes nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonė užėmė didžiąją rinkos dalį, o nedidelis užfiksuotas rinkos dalies sumažėjimas per šešis mėnesius nėra patikimas pažeidžiamumo rodiklis, nes Sąjungos BEV gamintojai sėkmingai pardavė visą savo didėjančią produkciją ir tuo pat metu reikšmingai augo jų pardavimas besiplečiančioje rinkoje, iii) Sąjungos pramonės pardavimas 2020–2022 m. augo didesniu tempu negu Sąjungos suvartojimas, iv) Sąjungos pramonės pardavimo kainos, padidėjusios 30 %, rodo, kad Sąjungos gamintojai, nepaisant BEV importo iš Kinijos, sugebėjo išlaikyti savo rinkos dalį ir didinti kainas, v) didėjantis užimtumas rodo, kad Sąjungos pramonė optimistiškai vertina savo ateities perspektyvas, ir vi) padidėjo Sąjungos pramonės eksportas. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad Sąjungos pramonės padėtis nėra pažeidžiama, kad Sąjungos pramonė iš tiesų auga, nes pardavimo apimties, gamybos ir eksporto duomenys rodo teigiamas tendencijas, o duomenys apie rinkos dalį nerodo jokios aiškios tendencijos, nors nuo 2021 m. rinkos būklė pagerėjo.

([20]) PPO kolegijos ataskaita, *Marokas. Galutinės antidempingo priemonės pratybų sąsiuviniams (Tunisas)*, 7.195–7.196 punktai.

(155) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija pateikė informaciją, kuri buvo viešai prieinama, turint omenyje, kad tyrimas inicijuotas *ex officio*. Komisija manė, kad ji tyrimo inicijavimo dokumente pateikė pakankamai informacijos apie Sąjungos pramonės pažeidžiamumą. Visų pirma, Komisija paaiškino, kad Sąjungos pramonės padėtis nerodo, jog būtų materialinės žalos dėl importo iš Kinijos. Tačiau Kinijos eksportuotojai per labai trumpą laiką reikšmingai padidino savo skverbtį į Sąjungos rinką, nustatydami kur kas mažesnes kainas, palyginti su Sąjungos pramonės kainomis, ir taip kainos yra smukdomos arba užkertamas kelias jas didinti tiek, kiek jos būtų padidintos kitokiomis aplinkybėmis, taigi daromas didelis spaudimas Sąjungos pardavimui, rinkos dalims ir pelno dydžiui. Tai ypač reikšminga tokiomis aplinkybėmis, kai Sąjungos pramonei reikia pasiekti didesnę pardavimo BEV rinkoje apimtį norint absorbuoti dideles investicijas, reikalingas norint išlaikyti konkurencingumą pereinant prie visiškos elektrifikacijos. Dėl smarkiai išaugusio Kinijos kilmės BEV importo mažomis kainomis, užimančio didelę augančios rinkos dalį, Sąjungos pramonė patirtų didelių nuostolių, kurie gali greitai tapti nepakeliami.

(156) Dėl žalos grėsmės Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad Komisija nepateikė jokių įrodymų ir paaiškinimo dėl pagrindinio reglamento 8 straipsnio 8 dalies įžanginėje pastraipoje nustatyto teisinio reikalavimo dėl aplinkybių pasikeitimo, dėl kurio susidarytų tokia padėtis, kai žala būtų aiškiai numatoma ir neišvengiama, ir kad Komisija neatliko jokios perspektyvinės analizės.

(157) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija iš tiesų pateikė pakankamai įrodymų, iš kurių matyti, kad subsidijuojamo importo plėtra keltų neišvengiamą žalos jau ir taip pažeidžiamai Sąjungos pramonei grėsmę. Visų pirma, Komisija pateikė įrodymų, kad dėl Kinijos BEV pardavimo dideliais kiekiais labai mažomis kainomis ir didelės jų užimamos rinkos dalies gali kilti grėsmė Sąjungos BEV pramonės išlikimui. Kinijos BEV eksportuojantys gamintojai laiko Sąjungos rinką labai patrauklia dėl jos aiškaus elektrifikacijos plano, jos dydžio ir kainų. Be to, dėl perspektyvinės analizės Komisija pažymėjo, kad žalos grėsmės analizė iš esmės yra perspektyvinė ir kad tyrimo inicijavimo dokumento 6 skirsnyje pateikta elementų analizė yra perspektyvinė analizė. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(158) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad tyrimo inicijavimo dokumente vertindama importo iš Kinijos didėjimo tempą Komisija atsižvelgė tik į Kinijos prekių ženklų užimamą rinkos dalį, nors derėjo įtraukti visą importą iš Kinijos.

(159) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutinka. Tyrimo inicijavimo dokumento skirsnyje apie žalą Komisija apskaičiavo viso importo iš Kinijos užimamą rinkos dalį. Skirsnyje apie žalos grėsmę Komisija papildė informaciją apie rinkos dalį, nurodytą skirsnyje apie žalą, ir paaiškino, kad BEV importą iš Kinijos galima skirstyti į tris kategorijas, tokias kaip Europos prekių ženklai, JAV prekių ženklas ir Kinijos prekių ženklai, ir nurodė Kinijos prekių ženklų užimamą rinkos dalį. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(160) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Komisija tyrimo inicijavimo dokumente tinkamai nepaaiškino metodikos, pagal kurią apskaičiuotas spartus subsidijuojamo importo į Sąjungos rinką augimo tempas. Visų pirma, Bendrovė Nr. 24 teigė, kad Komisija ypač daug rėmėsi Kinijos BEV eksporto duomenimis iš GTA duomenų bazės ir nepaaiškino metodikos, kuria pagrįsti GTA duomenų bazės duomenys, turint omenyje reikšmingus skirtumus tarp GTA duomenų ir kitų šaltinių, kaip antai Eurostato ir „S&P Global Mobility“, duomenų.

(161) Komisija nesutiko su nepagrįsta Bendrovės Nr. 24 išvada, kad vertindama subsidijuojamo importo į Sąjungą augimo tempą Komisija daugiausia rėmėsi GTA duomenimis. Be to, neaišku, kokią GTA metodiką Komisija turėjo paaiškinti. Vertindama Kinijos BEV importo ir eksporto į Sąjungą didėjimą Komisija naudojosi trimis duomenų šaltiniais, kurie buvo jai prieinami prieš inicijuojant tyrimą: Eurostato, „S&P Global Mobility“ ir GTA duomenų bazėmis. Atlikdama savo vertinimą Komisija nė vienai iš šių duomenų bazių neteikė didesnės reikšmės. Kaip pažymėjo pati Bendrovė Nr. 24, GTA pateikė Kinijos eksporto į Sąjungos rinką duomenis. Eurostatas pateikė importo iš Kinijos į Sąjungos rinką duomenis. Eksporto apimtis gali skirtis nuo importo apimties, ypač tais atvejais, kai duomenis pateikia skirtingos muitinės. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(162) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad, žvelgiant į Kinijos prekių ženklų užimamą rinkos dalį, Komisijos apskaičiuotą derinant kelių šaltinių duomenis, atrodo, kad Kinijos prekių ženklų užimama dalis dirbtinai padidinta siekiant sudaryti klaidingą įspūdį, kad Kinijos prekių ženklų importas į Sąjungą sparčiai didėja, nes rinkos dalis, apskaičiuota Komisijos, yra didesnė už atitinkamą rinkos dalį, apie kurią pranešė ACEA.

(163) Komisija su šiuo tvirtinimu nesutiko. ACEA pateiktų rinkos dalies duomenų ir jos šaltinių bei metodikos Komisija negali komentuoti, nes jai nebuvo prieinamas išsamus ACEA tam naudojamų duomenų rinkinys. Vis dėlto lyginant Kinijos prekių ženklų užimamą rinkos dalį, apie kurią pranešė ACEA, su atitinkama Komisijos apskaičiuota rinkos dalimi, atrodo, kad ACEA į šį skaičiavimą neįtraukė Kinijos grupės „Geely Group“ produktų importo, visų pirma automobilių „Polestar“ pardavimo.

(164) Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad Komisijos vertinimas nėra objektyvus, nes į importo iš Kinijos būsimo didėjimo tempo vertinimą ir į pardavimo Sąjungoje apimties vertinimą neįtrauktas pačios Sąjungos pramonės vykdomas importas.

(165) Vertinant būsimą importo iš Kinijos didėjimą, įtrauktas ir pačios Sąjungos pramonės vykdomas importas. Be to, atliekant žalos analizę, į Sąjungos pramonės pardavimo apimtį turi įeiti tik Sąjungoje pagamintų BEV pardavimo apimtis, o iš Kinijos importuotų BEV pardavimo apimtis iš tiesų yra Sąjungos pramonės vykdomas perpardavimas Sąjungos rinkoje, nes šio pobūdžio pardavimo atveju Sąjungos pramonininkai veikia kaip prekiautojai Sąjungos rinkoje, o ne kaip gamintojai. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(166) Kinijos vyriausybė ir Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Komisija neatliko objektyvaus vertinimo, nes Kinijos BEV importas buvo vertinamas ne pagal segmentus, kaip tai daryta atliekant poveikio kainoms analizę.

(167) Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija neatliko poveikio kainoms analizės pagal segmentus. Komisija paprasčiausiai palygino Sąjungos pramonės BEV kainas su Kinijos BEV kainomis įvairiuose segmentuose pagal produktų rūšis, kad kainų palyginimas būtų prasmingas, atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos pramonės parduodamos BEV yra kelių tipų. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(168) Dėl Kinijos prekių ženklų užimamos rinkos dalies, kuri tyrimo inicijavimo dokumente nurodyta remiantis „S&P Global Mobility“ duomenimis, Kinijos vyriausybė paprašė Komisijos i) patvirtinti, ar pateikti rinkos dalių intervalai yra teisingi, ii) paaiškinti, kodėl pateikti intervalai nepaisant to, kad, kaip matyti iš tyrimo inicijavimo dokumento, Komisija turėjo tikslius duomenis ir pateikta tiksli Kinijos prekių ženklų užimama rinkos dalis 2021 m. (t. y. 3 %).

(169) Kinijos prekių ženklų užimama rinkos dalis nurodyta intervaluose todėl, kad Komisija naudojo du „S&P Global Mobility“ duomenų modulius, kurių duomenų rinkimo pagrindas, kaip tinkamai paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, buvo skirtingas. Komisijos pateikti intervalai rodo rinkos dalių apskaičiavimo remiantis šiais dviem moduliais rezultatą. Dėl 2021 metų Komisija intervalo nepateikė, nes apskaičiavus rinkos dalį pagal abu duomenų modulius rezultatas buvo vienodas.

(170) Kinijos vyriausybė ir CCCME taip pat tvirtino, kad Komisijos teiginiai dėl Kinijos perteklinių pajėgumų yra netikslūs ir kad didelė BEV gamybos pajėgumų Kinijoje dalis galėtų būti priskirta Sąjungos BEV gamybai. Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Komisijos atlikta nepanaudotų pajėgumų Kinijoje analizė yra nepakankamai detali, nes joje neatsižvelgta į įvairius rinkos segmentus ir į politikos pokyčius Kinijoje ir trečiosiose šalyse, dėl kurių ateityje didės BEV paklausa visuose segmentuose. Be to, Kinijos vyriausybė ir CCCME tvirtino, kad nors Kinija yra didžiausia pasaulyje BEV rinka, Komisija neįvertino tikėtino Kinijos vidaus paklausos augimo, kad didžioji Kinijoje gaminamų BEV dalis yra skirta Kinijos vidaus rinkai, taip pat kitų rinkų įsisavinimo pajėgumų. Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Komisija nepakankamai įvertino pokyčius ir tendencijas trečiųjų šalių BEV rinkose.

(171) Komisija manė, kad ji tyrimo inicijavimo dokumente pateikė pakankamai informacijos apie Kinijos pajėgumus ir nepanaudotus pajėgumus. Visų pirma Komisija paaiškino, jog keliuose šaltiniuose nurodyta, kad nepanaudoti pajėgumai Kinijoje sudaro apie 50 % ir tikėtina, kad ateityje jie didės, nes statoma daugiau gamyklų. Nors Kinija iš tiesų yra didžiausia BEV rinka, ji taip pat yra orientuota į eksportą. Daug Kinijos BEV bendrovių viešai išreiškė norą eksportuoti BEV į Sąjungą ir kuria BEV modelius, konkrečiai skirtus Sąjungos rinkai, kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente. Be to, tyrimo inicijavimo dokumente Komisija paaiškino, kad, po Kinijos ir Sąjungos, JAV rinka yra trečia didžiausia BEV rinka ir ji yra faktiškai neprieinama Kinijos eksportuojantiems gamintojams, atsižvelgiant į tai, kad importo muitai iš viso sudaro 27,5 % (įprasti 2,5 % muitai ir 25 % muitai ([21]) pagal 1974 m. Prekybos įstatymo 301 straipsnį ([22])). Kitose mažesnėse rinkose, kaip antai Turkijoje ir Indijoje, taip pat taikomi dideli importo muitai iš Kinijos importuojamoms BEV. Atlikdama tyrimą Komisija išsamiai įvertins kitų rinkų pajėgumą įsisavinti Kinijos nepanaudotus pajėgumus.

(172) CCCME tvirtino, kad Komisija neįvertino, ar iš Kinijos importuojamas BEV ir Sąjungos BEV sieja konkurenciniai santykiai ir ar šie produktai yra vieni kitais pakeičiami taip, kad Kinijos BEV galėtų kelti žalos Sąjungos BEV pramonei grėsmę. Šiuo atžvilgiu CCCME rėmėsi PPO apeliacinio komiteto ataskaitomis bylose dėl Kinijos priemonių, nustatomų labai atspariems nerūdijančiojo plieno besiūliams vamzdžiams iš Japonijos ir ES ([23]).

(173) Komisija pažymėjo, kad šioje ataskaitoje nurodytas atitinkamas vertinimas, kurį Komisija turi atlikti per tyrimą, o ne vertinimas skunde ar tyrimo inicijavimo dokumente, kuriam įrodymų reikia mažiau negu atliekant tyrimą. Be to, tyrimo inicijavimo dokumento 5.4.2 skirsnyje Komisija pateikė Kinijos BEV ir Sąjungos BEV kainų palyginimą pagal segmentus produktų rūšių atžvilgiu, 5.4.4 skirsnyje Komisija paaiškino BEV gamybos sąnaudų dalis, kurios ir Kinijos eksportuojančių gamintojų, ir Sąjungos gamintojų yra tokios pačios, 5.5 skirsnyje Komisija padarė išvadą, kad Kinijos BEV gamintojai per labai trumpą laiką labai padidino savo skverbtį į ES rinką, taikydami kur kas mažesnes kainas, palyginti su Sąjungos pramonės kainomis, o 6.2 ir 6.3 skirsniuose Komisija paaiškino, kodėl Sąjungos rinka yra patraukli Kinijos gamintojams, ypač konkretiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams, kuriuos Komisija pristatė 6.3 skirsnyje. Be to, 7.1 skirsnyje dėl priežastinio ryšio Komisija paaiškino, jog dėl to, kad Sąjungos rinkoje yra daug automobilių iš Kinijos, kurių kainos kur kas mažesnės už Sąjungos pramonės kainas, Sąjungos pramonininkai negalės sukurti tinkamos BEV pramonės Sąjungos rinkoje. Taigi tyrimo inicijavimo etape pakako įrodymų, iš kurių matyti, kad Kinijos BEV ir Sąjungos BEV tiesiogiai konkuruoja ir gali būti vienos kitomis pakeičiamos. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(174) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, jog nėra įrodymų, kad tariamai subsidijuojamų BEV importas iš Kinijos keltų materialinės žalos Sąjungos BEV pramonei grėsmę, atsižvelgiant į i) augančią Sąjungos BEV pramonę, kurios padėtis, pasak Bendrovės Nr. 24, nėra pažeidžiama, ii) numatomą Sąjungos BEV rinkos augimą ir iii) importo iš kitų trečiųjų šalių raidą. Bendrovė Nr. 24 taip pat tvirtino, kad Komisija neatsižvelgė į lengvųjų automobilių rinkos segmentaciją, nors šis elementas yra svarbus, nes juo remiantis taptų aišku, kad mažos Kinijos BEV kainos viename rinkos segmente negali kelti tariamos žalos grėsmės Sąjungos pramonei, veikiančiai įvairiuose rinkos segmentuose. Be to, Bendrovės Nr. 24 teigimu, net jei žalos Sąjungos pramonei grėsmė iš tiesų būtų, tokia grėsmė nesietina su BEV importu iš Kinijos, nes i) didelė ES pramonės dalis yra orientuota į vidaus degimo varikliu varomus automobilius, dėl kurių turi konkurencinį pranašumą, ir tik neseniai pradėjo investuoti į BEV rinką, ii) investicijos į pasaulinę elektros baterijų tiekimo grandinę yra nedidelės ir iii) trūksta baterijų gamybos žaliavinių medžiagų už prieinamą kainą ir energijos kainos yra didelės, o su tuo susijusi padėtis dar labiau pasunkėjo dėl išorės sukrėtimų, visų pirma dėl Rusijos agresijos Ukrainoje.

(175) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija tinkamai neįvertino i) importo iš trečiųjų šalių, ii) pačių Sąjungos BEV gamintojų vykdomo BEV importo iš Kinijos (šį klausimą taip pat kėlė CCCME) ir iii) vartojimo įpročių kaitos.

([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]) Apeliacinio komiteto ataskaita, *Kinija. Labai atsparūs nerūdijančiojo plieno besiūliai vamzdžiai (Japonija ir ES)*, 5.262 punktas.

(176) CCCME tvirtino, kad Komisija tinkamai neatsižvelgė į kitus žinomus veiksnius, dėl kurių yra grėsmė Sąjungos BEV gamintojams patirti žalos ateityje, tokius kaip i) Sąjungos BEV gamintojų priklausomybė nuo baterijų ir kitų komponentų iš trečiųjų šalių, turinti įtakos bendram jų konkurencingumui, taip pat konkurencingumui tuo atveju, jei būtų tiekimo grandinės sutrikimų, taip, kaip per COVID-19 pandemiją ir Rusijos ir Ukrainos karą, ii) infliacinis spaudimas ir didelės energijos kainos Sąjungoje, iii) ES biodegalų skatinimo politika, iv) konkurencija tarp vidaus degimo varikliu varomų automobilių ir BEV, v) kelių Sąjungos BEV gamintojų pradinė padėtis ir ribota jų gamybos apimtis ir vi) tradicinių ES automobilių prekių ženklų gamintojų, gaminančių BEV, kainodaros politika ir ES gamintojų vidaus konkurencija.

(177) Sąjungos BEV pramonė iš tiesų auga kartu su Sąjungos rinka, kurioje laipsniškai pereinama nuo vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių prie BEV. Tačiau tyrimo inicijavimo dokumente Komisija taip pat paaiškino, jog iš turimos informacijos matyti, kad Sąjungos BEV pramonė savo BEV verslo srityje yra ties nuostolingumo riba ir tikisi pasiekti pelningą veiklos lygį apie 2025 m. Prasti pramonės veiklos rezultatai daugiausia sietini su didelėmis baterijų sąnaudomis ir pastangomis vykdyti brangiai kainuojančius mokslinius tyrimus ir plėtrą (MTP), kol veiklos apimtis tebėra gana nedidelė. Sąjungos BEV pramonei reikia nuolatinių investicijų, visų pirma į baterijų gamyklas ir į naujų BEV modelių mokslinius tyrimus ir plėtrą, kad išliktų konkurencinga. Nors dabartinė padėtis yra stabili, nes dauguma Sąjungos BEV gamintojų gali nuostolius kompensuoti didesniu pelnu, gaunamu parduodant vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones, ši galimybė laipsniškai mažės Sąjungos rinkoje pereinant prie visiškos elektrifikacijos. Kitaip tariant, Sąjungos BEV pramonės pelningumas ateityje labai priklausys nuo to, ar jai pavyks užtikrinti didelę BEV gamybos ir pardavimo apimtį. Be to, kaip paaiškinta tyrimo inicijavimo dokumente, Sąjungos pramonei reikia toliau didinti savo BEV pardavimą Sąjungos rinkoje dideliais kiekiais. O kol Sąjungos rinkoje yra daug Kinijos BEV, kurių kainos daug mažesnės už Sąjungos pramonės kainas, Sąjungos pramonė negalės sukurti tinkamos BEV pramonės Sąjungos rinkoje.

(178) Tyrimo inicijavimo dokumente pateikti duomenys yra pagrįsti informacija, kuri buvo viešai prieinama Komisijai prieš inicijuojant tyrimą. Prieš inicijuodama tyrimą Komisija neturėjo informacijos, iš kurios būtų buvę aišku, kad reikia atlikti segmentų analizę. Atlikdama tyrimą Komisija toliau nagrinėjo šį klausimą ir padarė išvadą, kad segmentų analizė šiuo atveju nereikalinga ir netinkama, kaip paaiškinta 1041–1049 konstatuojamosiose dalyse.

(179) Be to, Komisijai nereikėjo tyrimo inicijavimo dokumente pateikti išsamaus veiksnių, galinčių kelti žalos Sąjungos pramonei grėsmę, sąrašo, nes tyrimo inicijavimo dokumente įrodymų reikia kur kas mažiau negu per tyrimą, kurį atliekant nustatomos kompensacinės priemonės. Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija įvertino importo iš trečiųjų šalių raidą ir kitus veiksnius, darančius poveikį Sąjungos pramonės veiklos rezultatams, kaip antai puslaidininkių trūkumą, sunkumus įgyti pakankamai žaliavinių medžiagų ir įkrovimo infrastruktūrą. Per tyrimą Komisija išsamiai įvertins tokius veiksnius, kaip nurodyta 6.2 skirsnyje. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(180) Nors dėl Sąjungos interesų Kinijos vyriausybė pripažino, kad Komisija, inicijuodama tyrimą, į Sąjungos interesus paprastai neatsižvelgia, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad toks vertinimas būtų buvęs aktualus ir tinkamas per šį tyrimą, nes šis tyrimas inicijuotas *ex officio* ir neatrodo, kad jam pritartų Sąjungos BEV gamintojai. Kinijos vyriausybė manė, kad inicijuoti šį tyrimą yra nenaudinga ES ir kad priemonių nustatymas prieštarautų Sąjungos interesams, nes i) šis tyrimas nebūtų naudingas Sąjungos BEV pramonei, o jei būtų nustatytos priemonės, kiltų BEV įperkamumo ir prieinamumo Sąjungoje problemų, ir ii) šis tyrimas yra nesuderinamas su ES tikslais klimato ir žaliosios energijos srityse.

(181) Kai tyrimai inicijuojami *ex officio*, nėra teisinio reikalavimo, kad į skundą ar tyrimo inicijavimo dokumentą būtų įtrauktas Sąjungos interesų vertinimas. Be to, Komisija visiškai nesutiko su Kinijos vyriausybės teiginiais, kurie išdėstyti 180 konstatuojamojoje dalyje. Atlikdama tyrimą Komisija išsamiai išnagrinėjo Sąjungos interesų aspektus ir pateikė savo išvadas skirsnyje „Sąjungos interesai“.

(182) Tyrimo inicijavimo dokumente pateikti įrodymai yra informacija, kuri buvo pagrįstai prieinama Komisijai prieš inicijuojant tyrimą. Kadangi tyrimas inicijuotas *ex officio*, Komisijai nebuvo prieinama ta pati informacija, kuri yra prieinama tuo atveju, kai tyrimas inicijuojamas remiantis skundu. Tam tikra informacija, kaip antai tikslūs duomenys apie gamybos sąnaudas, taigi ir apie pelningumą, nėra viešai prieinama. Nepaisant to, tyrimo inicijavimo dokumente pateikta pakankamai įrodymų, iš kurių matyti, kad yra žalos Sąjungos pramonei grėsmė ir tarp žalos Sąjungos pramonei grėsmės ir BEV importo iš Kinijos egzistuoja priežastinis ryšys, o to priežastis – subsidijuojamas importas. Taigi Komisija manė turinti pakankamai įrodymų dėl subsidijuojamo importo keliamos žalos grėsmės pagal pagrindinį reglamentą ir SKP sutartį.

1.6. Individualus nagrinėjimas

(183) KLR eksportuojantis gamintojas „Tesla (Shanghai) Co., Ltd." pateikė prašymą atlikti individualų nagrinėjimą pagal pagrindinio reglamento 27 straipsnio 3 dalį. Vėliau jis taip pat pateikė klausimyno atsakymus. Šis prašymas nagrinėjamas šiuo tyrimo etapu.

2. TIRIAMASIS PRODUKTAS, NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS IR PANAŠUS PRODUKTAS

2.1. Tiriamasis produktas

(184) Tiriamasis produktas – naujos elektrinės transporto priemonės su baterijomis, iš esmės skirtos ne daugiau kaip devyniems žmonėms, įskaitant vairuotoją, vežti, išskyrus L6 ir L7 kategorijų transporto priemones pagal Reglamentą (ES) Nr. 168/2013 ([24]), varomos (nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus) tik vienu ar daugiau elektros variklių (įskaitant transporto priemones, kuriose įdiegta vidaus degimo technologija, padedanti nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos, t. y. papildomas galios įrenginys) ir šiuo metu klasifikuojamos priskiriant KN kodą ex 8703 80 10 (TARIC kodas 8703 80 10 10) (toliau – tiriamasis produktas). Šis tyrimas neapima motociklų.

(185) Pranešime apie inicijavimą pateiktoje tiriamojo produkto apibrėžtyje nebuvo aiškiai nurodyta technologija, padedanti nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos (angl. *range extender*). Tačiau Komisija manė, jog būtina paaiškinti, kad viena iš BEV rūšių yra ir transporto priemonės, kuriose įdiegta technologija, padedanti nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos (papildomas galios įrenginys): tai mažas vidaus degimo variklis kartu su elektros generatoriumi, kurį naudojant baterija įkraunama transporto priemonei judant. Šio tipo BEV fizinės savybės ir naudojimo būdai yra tokie patys ir šios BEV konkuruoja su kitų tipų BEV, kuriose technologija, padedanti nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos, neįdiegta. Šio tipo BEV nagrinėjamuoju laikotarpiu nedideliais kiekiais importuotos iš Kinijos ir gamintos Sąjungoje. Taigi, Komisijos analizė nuo tyrimo inicijavimo datos apima ir šio tipo BEV.

2.2. Nagrinėjamasis produktas

(186) Nagrinėjamasis produktas yra Kinijos kilmės tiriamasis produktas (toliau – nagrinėjamasis produktas).

2.3. Panašus produktas

(187) Atlikus tyrimą nustatyta, kad tokias pačias pagrindines fizines savybes bei technines charakteristikas ir tokią pačią pagrindinę paskirtį turi šie produktai:

nagrinėjamasis produktas, eksportuojamas į Sąjungą,

(a) tiriamasis produktas, gaminamas ir parduodamas Kinijos vidaus rinkoje, ir

(b) tiriamasis produktas, Sąjungos pramonės gaminamas ir parduodamas Sąjungoje.

(188) Todėl Komisija nusprendė, kad per šį tyrimą tie produktai yra panašūs produktai, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio c punkte.

([24]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

2.4. **Pastabos dėl produkto apibrėžtosios srities**

(189) Gauta bendrovės „Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd.“ (XEV) ir bendrovės „Green World Mobility“ pastabų dėl produkto apibrėžtosios srities.

(190) XEV yra Kinijos eksportuojantis gamintojas, gaminantis ir į Sąjungą eksportuojantis keturračius, parduodamus su prekių ženklu „XEV“. Pagrindinis jo modelis – XEV YOYO.

(191) XEV pateikė informaciją, kad XEV YOYO yra visiškai elektrinis L7 kategorijos keturratis pagal Reglamento (ES) Nr. 168/2013 ([25]) I priede apibrėžtas transporto priemonių kategorijas. Taigi, XEV teigimu, jis iš esmės skiriasi nuo motorinių transporto priemonių, skirtų keleiviams ir jų bagažui vežti, vadinamų M kategorijos transporto priemonėmis pagal Reglamento (ES) 2018/858 ([26]) 4 straipsnyje apibrėžtas transporto priemonių kategorijas. Be to, XEV tvirtino, kad L7 kategorijos keturračiai dėl jų fizinių ir techninių skirtumų neturi panašumų su tomis BEV, dėl kurių atliekamas šis tyrimas. Iš tokių skirtumų XEV nurodė tai, kad XEV YOYO galingumas, baterijų talpa, didžiausia rida, transporto priemonės masė ir didžiausias greitis yra mažesni nei kai kurių mažų M kategorijos BEV, taip pat skiriasi su vairuotojo pažymėjimu susiję reikalavimai ir transporto priemonės numerio ženklo matmenys. XEV taip pat nurodė skirtingus šių transporto priemonių naudojimo būdus ir tai, kad vartotojai jas suvokia skirtingai.

(192) Todėl XEV paprašė Komisijos patvirtinti, kad keturračiai, tokie kaip XEV YOYO, nelaikomi BEV atliekant šį tyrimą, taigi tiriamojo produkto apibrėžtis jų neapima.

(193) Komisijos analize patvirtinta, kad keturračių (L6 ir L7 kategorijų) fizinės savybės ir techninės charakteristikos iš tiesų yra kitokios nei elektrinių transporto priemonių su baterijomis, kurias apima šis tyrimas. Visų pirma, fizinių savybių ir techninių charakteristikų atžvilgiu keturračiai apibrėžiami pagal jų didžiausio greičio, masės, variklio galios ir sėdynių skaičiaus ribojimus, o elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis, kurias apima šis tyrimas, tokie ribojimai netaikomi. Todėl Komisija padarė išvadą, kad keturračiai nepatenka į tiriamojo produkto apibrėžtį, taigi ir į šio tyrimo sritį. Dėl to nustatyta, kad šis tyrimas neapima keturračių eksporto į Sąjungą iš, *inter alia*, bendrovės XEV.

(194) Bendrovė „Green World Mobility“ iš Kinijos importuoja elektrinius mopedus ir tam tikras neįgaliesiems skirtas elektrines transporto priemones. Bendrovė „Green World Mobility“ pareiškė, kad tokios transporto priemonės skiriasi nuo tiriamojo produkto. Iš tiesų mopedai priskiriami prie transporto priemonių L6 kategorijos, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 168/2013, o neįgaliesiems skirtos elektrinės transporto priemonės, importuojamos „Green World Mobility“, praeityje buvo klasifikuojamos priskiriant KN kodą 8713 90 00. Tačiau Nyderlandų muitinė vėliau jas perklasifikavo priskirdama KN kodą 8703 80 10. Tokiomis transporto priemonėmis gali būti vežami ne daugiau kaip du žmonės ir viešuoju keliu jomis galima važiuoti ne didesniu kaip 45 km/h greičiu. Galiausiai bendrovė „Green World Mobility“ patvirtino, kad šios transporto priemonės taip pat priskiriamos prie L kategorijos, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 168/2013.

(195) Komisijos analizė patvirtino, kad bendrovės „Green World Mobility“ importuojami mopedai ir neįgaliesiems skirto tipo elektrinės transporto priemonės neturi fizinių savybių ir techninių charakteristikų, būdingų elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis, kurias apima šis tyrimas. Taigi Komisija padarė išvadą, kad šie produktai nepatenka į tiriamojo produkto apibrėžtį, ir todėl jie į tyrimą neįtraukti.

([25]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

([26]) 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

3. SUBSIDIJAVIMAS

3.1. Įžanga. Vyriausybės planų, projektų ir kitų dokumentų apžvalga

(196) Prieš analizuodama įtariamą subsidijavimą subsidijų arba subsidijavimo programų forma, Komisija įvertino vyriausybės planus, projektus ir kitus dokumentus, aktualius tiriamų subsidijavimo programų analizei.

(197) Iš pat pradžių Komisija pažymėjo, jog visai Kinijos ekonomikos sistemai būdinga tai, kad joje itin svarbų vaidmenį atlieka valstybės valdžia; o valstybės institucijos yra kontroliuojamos valdančiojo politinio šalies subjekto Kinijos komunistų partijos (KKP). Visa tai lemia, kad įmonės Kinijoje veikia specifinėje aplinkoje, kurioje, kitaip nei Vakarų ekonomikose, kurių pagrindinis organizavimo principas yra rinkos jėgos, yra daug mechanizmų, kuriais Kinijos vyriausybei suteikiama reikšminga bet kokio šalyje vykdomos ekonominės veiklos aspekto kontrolė. Dėl šios griežtos kontrolės ekonominės veiklos vykdytojai negali veikti kaip racionalūs rinkos dalyviai, siekiantys kuo didesnio pelno, ir iš tiesų yra priversti veikti kaip valdžios įrankis įgyvendinant jos politiką ir planus.

(198) Įgyvendinant Kinijos vyriausybės politikos sprendimus per įprastą ekonominės veiklos vykdytojų verslo veiklą, svarbiausi yra šie dalykai: *i)* socialistinės rinkos ekonomikos doktrina, *ii)* KKP vadovavimas, *iii)* pramonės planavimo sistema, *iv)* finansų sistema.

(199) Kinijos Konstitucijoje ([27]) įtvirtinta socialistinės rinkos ekonomikos doktrina suteikia valstybei esminę ir visapusišką ekonomikos kontrolę, kuri yra daug didesnė nei ten, kur pagal įprastus standartus nustatoma reguliavimo sistema, kurios laikydamiesi rinkos dalyviai gali laisvai veikti. Visų pirma, pagal Konstitucijos 6 straipsnį, „Kinijos Liaudies Respublikos socialistinės ekonominės sistemos pagrindas yra gamybos priemonių socialistinė viešoji nuosavybė […]. Pradiniame socializmo etape valstybė palaiko pagrindinę ekonominę sistemą, kurioje vyrauja viešoji nuosavybė, o lygiagrečiai vystomos įvairios nuosavybės formos ir laikomasi tokios išteklių paskirstymo sistemos, kurioje skirstymas darbo pagrindu yra vyraujanti išteklių skirstymo forma ir kartu esama įvairių išteklių skirstymo formų.“ Be to, pagal Konstitucijos 15 straipsnį, „Valstybė įgyvendina socialistinę rinkos ekonomiką. Valstybė stiprina ekonomiką reglamentuojančius teisės aktus, gerina makroekonominį reguliavimą ir kontrolę. Valstybė pagal įstatymus draudžia organizacijoms ir asmenims trikdyti esamą socialinę ekonominę santvarką.“ Be to, Konstitucijos 11 straipsniu valstybei suteiktas intervencinis vaidmuo, apimantis daugiau nei nevalstybinių sektorių teisių ir interesų apsaugą, nes valstybė „skatina ir remia nevalstybinių ekonomikos sektorių plėtrą ir teikia jai gairių ir pagal įstatymus prižiūri bei kontroliuoja nevalstybinius ekonomikos sektorius“.

(200) Šiuos konstitucinius pagrindus atspindi visi atitinkami teisės aktai ([28]), kuriuose pabrėžiama, kad socialistinė rinkos ekonomika yra pagrindinis Kinijos ekonomikos principas. Be to, valstybė, vadovaujama KKP, išties plačiai naudoja įvairias tiek skatinamąsias, tiek ribojamąsias priemones siekdama kreipti ekonomiką socialistinio modernizavimo linkme, kad būtų pasiekti Kinijos vyriausybės iškelti tikslai (įskaitant pramonės politikos tikslus).

([27]) Kinijos Liaudies Respublikos Konstitucija, priimta 1982 m. gruodžio 4 d., su pakeitimais; prieinama adresu http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Žr., pvz., KLR civilinio kodekso 1 ir 206 straipsnius, pagal kuriuos „[š]is įstatymas parengtas […] siekiant apsaugoti civilinės teisės subjektų teisėtai turimas teises ir interesus, reglamentuoti civilinės teisės santykius, palaikyti socialinę ir ekonominę tvarką, tenkinti socializmo, turinčio Kinijai būdingų skiriamųjų bruožų, raidos poreikius ir puoselėti pagrindines socialistines vertybes“ ir „[v]alstybė palaiko ir tobulina pagrindines socialistinės ekonomikos sistemas, kaip antai nuosavybės sistemą, pagal kurią kartu vystomos įvairios nuosavybės formos, tačiau pagrindu išlieka viešoji nuosavybė, išteklių paskirstymo sistemą, kurioje egzistuoja įvairios išteklių skirstymo formos, o pagrindinė forma yra skirstymas darbo pagrindu, taip pat socialistinės rinkos ekonomikos sistemą. *Valstybė stiprina ir vysto valstybinį ekonomikos sektorių, taip pat skatina ir remia nevalstybinio ekonomikos sektoriaus plėtrą ir teikia jai gairių.* Valstybė įgyvendina socialistinę rinkos ekonomiką […]“; prieinama adresu https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Taip pat, pagal KLR bendrovių įstatymo 1 straipsnį, „Kinijos Liaudies Respublikos bendrovių įstatymas <...> priimtas siekiant standartizuoti bendrovių organizavimą ir veiklą, apsaugoti bendrovių, akcininkų ir kreditorių teisėtai turimas teises ir interesus, apsaugoti socialinę ir ekonominę tvarką ir skatinti socialistinės rinkos ekonomikos raidą“; prieinama adresu http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Kinijos komunistų partijos vadovavimas, oficialiai įtvirtintas šalies Konstitucijoje ([29]), taip pat atitinkamuose antrinės teisės aktuose ir šios partijos konstitucijoje ([30]), praktiškai būna įvairių formų: visų pirma, kadangi valdžių atskyrimo principas Kinijoje netaikomas, KKP visiškai kontroliuoja valstybės valdžios aparato įstatymų leidžiamąją ([31]), vykdomąją ([32]) ir teisminę ([33]) valdžią; be to, KKP prižiūri svarbiausias ekonomikos sritis, įskaitant finansų sektorių ir strateginiais laikomus pramonės sektorius, visų pirma juos valdydama nuosavybės teisėmis ir (arba) skirdama bei keisdama pagrindinius vadovaujančius darbuotojus; be to, visose tiek valstybės valdomose, tiek privačiose įmonėse, kuriose yra daugiau kaip trys KKP nariai, yra privaloma įsteigti partijos skyrius ([34]) (taip pat žr. 785 konstatuojamąją dalį), o įmonėse veikiantys partijos organai dažnai turi teisę dalyvauti priimant sprendimus dėl įmonių veiklos (taip pat žr. 786 konstatuojamąją dalį). Visais šiais kontrolės mechanizmais KKP tvirtai valdo šalies ekonomiką ir jie teikia galimybę šiai partijai formuoti ir įgyvendinti savo ekonominę politiką pagal savo strategines perspektyvas ir prioritetus.

(202) Kinijos ekonomikos raidos kryptis iš esmės nustatoma taikant sudėtingą planavimo sistemą, kurioje nustatomi prioritetai ir tikslai, kurių turi siekti centrinės ir vietos valdžios institucijos. Atitinkami planai egzistuoja visais valdžios lygmenimis ir apima visus ekonomikos sektorius. Planavimo priemonėmis nustatyti tikslai yra privalomo pobūdžio ir kiekvieno administracinio lygmens valdžios institucijos prižiūri, kaip atitinkamo žemesnio lygmens valdžia tuos planus įgyvendina. Apskritai pagal KLR planavimo sistemą ištekliai skiriami sektoriams, kuriuos vyriausybė nurodo kaip strateginius ar kitaip politiškai svarbius, o ne skirstomi pagal rinkos jėgų dėsnius ([35]).

(203) Siekiant skirstyti išteklius pagal Kinijos vyriausybės politikos prioritetus, Kinijos valdžios institucijoms labai svarbu naudotis finansų sektoriumi kaip priemone. Kinijos finansų sistemoje tebevyrauja bankų sektorius, o valstybė bankų sektorių kontroliuoja (taip pat žr. 3.5.1 skirsnį ir visų pirma 3.5.1.3 poskirsnį) jį valdydama nuosavybės teisėmis (žr. 465 konstatuojamąją dalį), taip pat per asmeninius ryšius. Taigi Kinijos vyriausybė, kaip pagrindinė ar kontroliuojanti akcininkė, turi galią skirti asmenis į svarbiausias vadovų pareigas valstybės valdomuose jos politiką vykdančiuose bankuose (žr. 454 konstatuojamąją dalį), taip pat bankuose, kurie yra nuosavybės teise iš dalies ar visiškai valdomi valstybės arba valstybei priklausančių juridinių asmenų (žr. 468 konstatuojamąją dalį).

(204) Be to, didžiųjų Kinijos bankų įstatuose dažnai yra skyrius apie partijos komiteto sudarymą ([36]). Pavyzdžiui, pagal banko „Industrial and Commercial Bank of China“ (ICBC) įstatus „banko direktorių valdybos pirmininkas ir partijos komiteto sekretorius yra tas pats asmuo“ ([37]). 53 straipsnyje nustatytos partijos komiteto pareigos, apimančios partijos ir valstybės sprendimų praktinio įgyvendinimo banke stebėseną. Partijos komitetas kartu su direktorių valdyba taip pat atlieka tam tikrą vaidmenį atrenkant ir vertinant personalą. Galiausiai, partijos

([29]) Žr. Konstitucijos 1 straipsnį: „Socialistinė santvarka yra pagrindinė Kinijos Liaudies Respublikos santvarka. *Kinijos komunistų partijos vadovavimas yra pagrindinis skiriamasis Kinijos socializmo bruožas. Organizacijoms ir asmenims draudžiama kenkti socialistinei santvarkai.*“

([30]) Žr. KLR Konstitucijos bendrąją programą, pagal kurią „Kinijos komunistų partijos vadovavimas yra svarbiausias skiriamasis Kinijos socializmo bruožas ir didžiausia šios santvarkos stiprybė. *Partija turi didžiausią politinio vadovavimo galią. Partija aukščiausiu lygiu vadovauja visų sričių veiklai visuose šalies regionuose“;* prieinama adresu https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (žiūrėta 2024 m. birželio 3 d.).

([31]) Dėl Nacionalinio liaudies kongreso sudėties ir jo ryšio su Kinijos komunistų partija žr., pvz., https://npcobserver.com/about-npc/.

([32]) Žr. https://www.gov.cn/.

([33]) Žr. KLR įstatymo dėl teisėjų 12 straipsnį, kuriame nustatyta, kad teisėjai privalo „[p]alaikyti […] Kinijos Liaudies Respublikos Konstituciją, Kinijos komunistų partijos vadovavimą ir socialistinę santvarką“; prieinama adresu www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Žr. KKP Konstitucijos 30 straipsnį: „Pirminio lygmens Partijos organizacija įsteigiama bet kurioje įmonėje, <...>, valdžios organe <...> ir bet kurioje kitoje pirminio lygmens [organizacijoje, kurioje žmonės dirba], kurioje yra trys ar daugiau visateisių Partijos narių“.

([35]) 2017 m. gruodžio 20 d. Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais, SWD(2017) 483 *final*/2 (toliau – 2017 m. ataskaita dėl Kinijos), 4 skyrius, p. 41–42, 83. Taip pat žr. 2024 m. balandžio 10 d. atnaujinto Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais, SWD(2024) 91 *final* (toliau – ataskaita dėl Kinijos), 4 skyrių, p. 57–59, 99.

([36]) Banko ICBC įstatai, 6 skyrius, 52–53 straipsniai; prieinama adresu http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Ten pat, 52 straipsnis.

komitetas dalyvauja diskusijose „pagrindiniais veiklos ir valdymo klausimais ir svarbiais darbuotojų interesų klausimais, teikia pastabas ir pasiūlymus“ ([38]). Be to, pagal nuostatas dėl direktorių valdybos, prieš priimant sprendimus svarbiais klausimais turi būti pasikonsultuota su partijos komitetu ([39]). Banko „Agricultural Bank of China“ įstatuose yra identiškos formuluotės dėl partijos komiteto įsteigimo (58 straipsnis) ir dėl šio komiteto dalyvavimo svarstant svarbius klausimus (161 straipsnis) ([40]).

(205) Kinijos vyriausybė geba kontroliuoti bankų sektorių ne tik per nuosavybės ir organizacinę struktūrą – ji kontroliuoja šį sektorių ir pagal taikomus Kinijos teisės aktus (dėl susijusių reguliavimo dokumentų analizės žr. 3.5.1.5 punktą), kuriuose reikalaujama, kad bankai priimdami finansinius sprendimus atsižvelgtų į šalies pramonės politikos tikslus.

(206) Be to, iš visų šių elementų matyti, kad KLR teisinės ir politinės sistemos struktūros pagrindą sudaro vyriausybės vykdoma griežta visų ekonomikos ir prekybos aspektų kontrolė: šios sritys yra centriniu lygmeniu valdomos ir stebimos Kinijos vyriausybės. Ekonominės veiklos vykdytojai yra neatsiejama šios sistemos dalis – ne kaip laisvosios rinkos dalyviai, siekiantys priimti verslo sprendimus, grindžiamus vien ekonomikos dėsniais ir siekiu gauti kuo didesnį pelną, o kaip vieni iš sistemos dalyvių, turinčių įgyvendinti bendrąją politiką ir jos konkrečius tikslus, kuriuos centriniu lygmeniu nustato Kinijos vyriausybė.

3.2. Vyriausybės paramos BEV pramonei planai ir politika

(207) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija nustatė, kad visomis vertinamomis subsidijomis ar subsidijavimo programomis yra įgyvendinami Kinijos vyriausybės centriniu lygmeniu nustatyti planai skatinti BEV pramonę, ir taip yra dėl toliau išdėstytų priežasčių.

(208) Kinijos vyriausybė BEV pramonę laiko strateginės svarbos pramonės šaka ir bent nuo 2010 m. nuolat pabrėžia politinę paramą spartesnei šio sektoriaus plėtrai. Toks pramonės klasifikavimas yra išties svarbus, nes, tuo remiantis, atitinkamiems sektoriams taikomos įvairios konkrečios politikos bei paramos priemonės, skirtos kiekvieno sektoriaus plėtrai skatinti ([41]).

(209) Tai akivaizdu iš kelių vienas po kito priimtų (bent nuo 2010 m.) pramonės politikos dokumentų, kurie nurodyti toliau.

Valstybės Tarybos sprendimas Nr. 40 dėl pramonės restruktūrizavimo skatinimo laikinųjų nuostatų paskelbimo ir įgyvendinimo

(210) Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Tarybos sprendimas Nr. 40 yra 2005 m. priimtas teisės dokumentas, kuriuo siekiama skatinti koreguoti Kinijos pramonės struktūrą, tuo tikslu skatinant vystyti aukštųjų technologijų pramonę ir panaikinti pasenusius gamybos pajėgumus. Sprendimo Nr. 40 įgyvendinimo priemonė yra Pramonės struktūros koregavimo žinynas, pagal kurį nustatomos investicijų kryptys: jame nurodomi pramonės sektoriai, kuriuose turėtų būti sudaromos lengvatinės sąlygos gauti kreditą. Juo remdamasi Kinijos vyriausybė taip pat administruoja investicijų projektus, formuoja viešųjų finansų, mokesčių, paskolų, žemės, importo ir eksporto politiką ir užtikrina šios politikos vykdymą. Nacionalinė plėtros ir reformų komisija (NDRC) Pramonės struktūros koregavimo žinyną paskelbė ir vėliau iš dalies pakeitė atitinkamai 2013 m. vasario mėn. ir 2019 m.

(211) Šio žinyno ir 2013 m., ir 2019 m. dokumentuose naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (NEV) pramonė, apimanti ir elektrines transporto priemones su baterijomis (BEV), nurodoma kaip viena iš skatinamų pramonės šakų.

([38]) Ten pat, 53 straipsnio 3 dalis.
([39]) Ten pat, 144 straipsnis.
([40]) Banko ABC įstatai; prieinama adresu https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) 2017 m. ataskaitos dėl Kinijos 2 skyrius, p. 17 ir 20.

2010 m. Valstybės Tarybos sprendimas dėl strateginių besiformuojančių pramonės šakų plėtros spartinimo

(212) 2010 m. Valstybės Tarybos sprendime dėl strateginių besiformuojančių pramonės šakų plėtros spartinimo ([42]) Kinijos vyriausybė NEV sektorių nurodė kaip vieną iš pramonės šakų, kurių modernizavimas yra prioritetas.

(213) Pagal šio sprendimo II straipsnį Kinijos vyriausybė įsipareigojo „teikti prioritetą tokių pramonės sektorių, kaip energijos kaupimas, aplinkos apsauga, naujos kartos informacinės technologijos, biologija, aukščiausios klasės įrangos gamyba, nauji energijos ištekliai, naujos medžiagos, naujų rūšių energija varomi automobiliai ir t. t., skatinimui ir plėtrai“.

(214) Tame sprendime taip pat nustatytas aiškus ilgalaikis šios pramonės plėtros tikslas, apimantis ir pasauliniu mastu veikiančių didelių įmonių kūrimą: „Iki 2020 m. <...> naujų energijos išteklių, naujų medžiagų ir naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės šakos taps pirmaujančiomis nacionalinės ekonomikos pramonės šakomis. Gebėjimas diegti inovacijas bus iš esmės padidintas, valdysime bazinių ir pagrindinių technologijų kompleksą, o kai kuriose srityse bus pasiekta pasaulinio lygio lyderystė. Susidarys didelių tarptautinę įtaką turinčių įmonių grupė ir stiprių mažųjų bei vidutinių įmonių grupė.“ ([43])

(215) NEV sektoriaus priskyrimas prie strateginių pramonės šakų buvo ženklas visų lygmenų valdžiai, koks svarbus šis sektorius yra Kinijos vyriausybei, taigi tapo aišku, kad centriniu lygmeniu bus vykdoma papildoma šios pramonės rėmimo politika ir bus lūkesčių, kad šios politikos bus laikomasi žemesniais šalies viešojo administravimo lygmenimis.

2012–2020 m. energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas

(216) Parama NEV pramonės plėtrai jau buvo įtraukta į 12-ąjį nacionalinį penkmečio planą ([44]) (2011–2015 m.) ir konkrečiau išdėstyta 2012–2020 m. energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane ([45]), kuriame nurodyta, kad „šiame plane nurodytos naujų rūšių energija varomos transporto priemonės daugiausia yra grynosios elektrinės transporto priemonės, laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės ir transporto priemonės su kuro elementais. Energiją taupančios transporto priemonės – transporto priemonės su vidaus degimo varikliu, kuris yra pagrindinė jų maitinimo sistema <... >.“ ([46])

(217) Plane taip pat nurodyta, kad nors „naujų rūšių energija varomų Kinijos transporto priemonių srityje iš esmės padėti pagrindai industrializacijos plėtrai, o vystant bazines technologijas, kaip antai baterijų, variklių, elektroninio valdymo ir sistemų integravimo technologijas, padaryta svarbi pažanga ir pradėta nedideliu mastu tiekti rinkai grynąsias elektrines transporto priemones ir laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones“, tebėra didelių kliūčių vystyti šį sektorių: „naujų rūšių energija varomų Kinijos transporto priemonių ir kai kurių pagrindinių jų komponentų bazinių technologijų proveržio dar nepasiekta, produktų gamybos sąnaudos yra didelės, NEV pramonės rėmimo priemonės nėra tobulos, o NEV pramonės industrializacija ir jos raida rinka grindžiamo veikimo link yra ribota; energijos kaupimo automobiliuose pagrindinės bazinės technologijos dar nėra visiškai įvaldytos <...>“.

(218) Šiomis aplinkybėmis Kinijos vyriausybė bendrąjį pramonės politikos tikslą šiame sektoriuje suformulavo taip: „turime pasinaudoti šia galimybe ir imtis diegimo veiksmų spartindami energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės vystymą ir plėtrą, skatinti optimizuoti bei modernizuoti automobilių pramonę ir pasiekti, kad didelė automobilių pramonė transformuotųsi į iš tiesų galingą automobilių pramonės jėgą.“

(219) Tame plane taip pat nustatyti būdai, visų pirma naudojantis valdžios paramos mechanizmais, pasiekti šiuos *tikslus*: „Laikytis vyriausybės gairių ir kartu rinkos dėsnių. Pramonės vystymo laikotarpiu aktyviai atliksime gairių ir politikos paskatų planavimo užduotį, telksime mokslinius, technologinius ir pramoninius išteklius, skatinsime kurti ir gaminti energiją taupančias ir naujų rūšių energija varomas transporto priemones ir skatinsime vartojimą rinkoje. Kai bus pasiektas pramonės brandos etapas, jau bus visiškai realizuota pagrindinė rinkos įtaka pramonės raidai <...>.“ ([47])

([42]) Prieinama adresu http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Žr. minėto sprendimo II straipsnio 3 dalį.
([44]) Žr. plano 10 skyriaus 3 skirsnį; prieinama adresu 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]) Prieinama adresu www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Žr. plano 1 straipsnį.
([47]) Žr. plano 2 straipsnio 2 dalį.

(220) Šiame plano straipsnyje nustatyta, kad Kinijos vyriausybės teikiamos rinkos gairės yra taikomos ne vien gatavų NEV, bet ir jų dalių *gamybai*: „Laikytis principo, pagal kurį pramonės vystymas būtų derinamas su pagalbinės infrastruktūros stiprinimu. Pirmenybę teikiant visai transporto priemonei, vystyti pramonės grandinę, apimančią, pavyzdžiui, maitinimo baterijas, variklius, automobilių elektronikos sistemas, pažangius vidaus degimo variklius ir didelio našumo pavarų sistemas, ir skatinti spartesnę jos plėtrą.“ ([48])

(221) Nustačius tikslus ir būdus juos pasiekti, plane iškelti konkretūs (produkcijos) uždaviniai: „Bendra grynųjų elektrinių transporto priemonių ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių gamyba ir pardavimas iki 2015 m. pasieks 500 000 vienetų; grynųjų elektrinių transporto priemonių ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių gamybos pajėgumai iki 2020 m. pasieks 2 mln. vienetų, o bendra jų gamyba ir pardavimas viršys 5 mln. vienetų <...>.“ ([49]) Galiausiai plane nurodyti valdžios paramos mechanizmai, kuriais bus galima naudotis NEV sektoriuje, apimantys tokias sritis kaip su tarptautinių standartų nustatymu ar su darbuotojų įdarbinimu ir specialistų rengimu susijusi pagalba, taip pat valdžios parama daugiausia apėmė įvairių formų finansinę paramą, skirstomą į:

— dotacijas („Centrinė valdžia organizuoja lėšų skyrimą siekiant tinkamai remti energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių technologinių inovacijų projektų įgyvendinimą, skatinti įmones didinti investicijas į technologinę plėtrą, inžineriją, standartų rengimą, pritaikymą rinkoje ir kitas sąsajas, taip pat kurti technologinių inovacijų sistemą, apimančią gamybą, švietimą ir mokslinius tyrimus; teikti subsidijas energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių demonstravimui viešųjų paslaugų srityje ir privačiam naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pirkimui pagal bandomuosius projektus, taip pat skatinti vartotojus pirkti ir naudoti energiją taupančias transporto priemones <...>.“);

— paramą pagal mokesčių politiką („Energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir jų pagrindinių dalių bei komponentų įmonėms, pripažintoms turinčiomis teisę gauti aukštųjų technologijų įmonėms teikiamas pajamų mokesčio paskatas, gali būti taikomos atitinkamos lengvatinės politikos priemonės pagal įstatymus.“);

— paramą finansinėmis paslaugomis („Teikti finansų įstaigoms gairių, kad jos kurtų kredito valdymo ir paskolų vertinimo sistemas, kuriomis būtų skatinama energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtra, aktyviai skatinti inovacinių finansinių produktų, kaip antai intelektinės nuosavybės įsipareigojimų finansavimo ir pramonės grandinės finansavimo, kūrimą, spartinti daugiapakopės garantijų sistemos, apimančios finansinius įnašus ir socialinio kapitalo investicijas, kūrimą, visapusiškai naudotis rizikos kompensavimo ir kitomis politikos priemonėmis ir skatinti teikti didesnę finansinę paramą.“), ir

— paramą rizikos kapitalu („Naujų rūšių energija varomų transporto priemonių rizikos kapitalo fondas, atitinkantis reikalavimus, gali teikti paraišką dėl finansinio dalyvavimo centriniu lygmeniu pagal taikomas nuostatas ir įvairiais būdais skatinti socialinius fondus investuoti į energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonę“).

Rekomendacijos dėl spartesnio naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo

(222) Valstybės Taryba 2014 m. paskelbė Rekomendacijas dėl spartesnio naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo ([50]) (valstybės leidinys *Guobanfa* [2014] Nr. 35) (jos dar vadinamos Rekomendacijomis dėl naujų rūšių energija varomų transporto priemonių). Rekomendacijomis dėl naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ketinama „dominuojančią padėtį rinkoje derinti su vyriausybės parama“ ([51]) ir numatoma įvairi vyriausybės parama šios pramonės plėtrai, kaip antai NEV populiarinimo vietos lygmeniu planai, subsidijuojamas pirkimas, finansinė parama, obligacijos ir kt.

(223) 14-ajame penkmečio plane nustatyti tikslai ir nurodymai dažnai papildomi įgyvendinimo planais, veiksmų planais, rekomendacijomis, gairėmis ir kt. Rekomendacijos (angl. *Guiding Opinions*) – vyriausybės skelbiami dokumentai, kuriais siekiama skatinti pageidaujamą pramonės elgesį, kad Kinijos vyriausybės politikos tikslai konkrečiuose sektoriuose būtų pasiekti. Nors šios rekomendacijos Kinijos teisės sistemoje laikomos tik orientacinio pobūdžio dokumentais, jose nurodoma konkreti valstybės intervencija siekiant formuoti įvairius Kinijos ekonomikos sektorius ([52]). Tai ypač būdinga Rekomendacijoms dėl naujų rūšių energija varomų

([48]) *Ten pat*.
([49]) Žr. plano 3 straipsnio 2 dalį.
([50]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Žr. Rekomendacijų dėl naujų rūšių energija varomų transporto priemonių I skirsnio 1 dalį.
([52]) Žr. pavyzdžiui, OL L 228, 2023 9 15, p. 217–220 ir 14-ąjį nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio planą ir ilgalaikius tikslus 2035 m.

transporto priemonių, kuriose pateikti tiek „iš viršaus į apačią“ duodami nurodymai vietos valdžiai parengti NEV populiarinimo planus ir paskatas, tiek nurodymai centriniu lygmeniu dėl lėšų skyrimo miestams ir įmonėms, pasiekusiems ypač gerų rezultatų populiarinant naujų rūšių energija varomas transporto priemones, ir dėl mokesčių paskatų, finansinių paskatų bei paskatų investuoti, kurias turi teikti valdžios institucijos, finansų įstaigos ir kt. Taigi šios rekomendacijos yra dar viena priemonė, kuria naudodamosi valstybės institucijos tiesiogiai kontroliuoja tai, kaip NEV pramonė vysto Kinijos 13-ąjį nacionalinio penkmečio planą.

(224) Panašių formuluočių apie paramą šiam sektoriui galima rasti visuose pastarojo meto vyriausybės politikos dokumentuose, visų pirma 13-ajame (2016–2020 m.) nacionaliniame penkmečio plane ([53]). Pagal 13-ojo penkmečio plano 23 skyriaus 1 skirsnį Kinijos vyriausybė ketino „remti naujos kartos informacinių technologijų, naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, biotechnologijų, žaliųjų ir mažo anglies dioksido pėdsako technologijų, aukščiausios klasės įrangos bei medžiagų ir skaitmeninės kūrybos pramonės plėtrą“.

(225) Be to, tame pačiame 13-ojo penkmečio plano skyriuje nurodytos kelios politikos priemonės, kuriomis Kinijos vyriausybė planavo remti visapusišką šio sektoriaus plėtrą, aprėpiant viską nuo svarbiausių žaliavų iki galutinio produkto, konkrečiai: „i) skatinti naudoti naujų rūšių energija varomas transporto priemones; ii) skatinti naudoti naujų rūšių energija varomas transporto priemones miestų viešajam transportui ir taksi paslaugoms; iii) tobulinti grynąsias elektrines transporto priemones ir hibridines elektrines transporto priemones, skiriant dėmesį pažangai pagrindinėse technologijų srityse, pavyzdžiui, kiek tai susiję su baterijų energiniu tankiu ir baterijų temperatūros pritaikomumu; iv) sudaryti palankias sąlygas kurti įkrovimo įrenginių ir paslaugų, kurie būtų tarpusavyje suderinami ir kuriems būtų taikomi vienodi standartai, tinklą <...>; v) užtikrinti, kad naujų rūšių energija varomų transporto priemonių gamybos ir pardavimo bendra apimtis Kinijoje iš viso pasiektų penkis milijonus vienetų; vi) dėti daugiau pastangų iš naujų rūšių energija varomų transporto priemonių surinkti ir pašalinti panaudotas baterijas.“ ([54])

Strategija „Pagaminta Kinijoje 2025“

(226) Kinijos vyriausybė 2015 m. paskelbė savo ilgalaikę visapusišką pramonės strategiją „Pagaminta Kinijoje 2025“ ([55]). Šioje strategijoje nustatyti pasirinktų šalies gamybos pramonės sektorių modernizavimo iki 2020 m. ir 2025 m. orientyrai ir pakartota, kad Kinijos vyriausybė ketina „[t]oliau remti elektrinių transporto priemonių ir transporto priemonių su kuro elementais kūrimą, įvaldyti pagrindines mažo anglies dioksido pėdsako, su informacinėmis technologijomis susietų ir išmaniaisiais paverstų automobilių technologijas, gerinti pagrindinių technologijų, kaip antai užvedimo baterijų, pavaros variklių, didelio našumo vidaus degimo variklių, pažangiųjų pavarų sistemų, lengvųjų medžiagų ir išmaniųjų valdiklių, inžinerijos ir industrializacijos pajėgumus, sukurti visapusišką pramonės sistemą ir inovacijų sistemą – nuo pagrindinių komponentų iki sukomplektuotų transporto priemonių – ir skatinti energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, kurių prekių ženklai būtų nepriklausomi, integravimą tarptautiniu mastu pažangiu lygiu“ ([56]), ir atitinkamai, „[o] rganizuoti ir įgyvendinti kelis specialius projektus ir didelės apimties projektus, skirtus didelių orlaivių, orlaivių variklių ir dujų turbinų, civilinio aviacijos ir kosmoso sektoriaus, išmaniųjų žaliųjų traukinių, energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, jūrų inžinerinės įrangos ir aukštųjų technologijų laivų, sukomplektuotos išmaniųjų elektros tinklų įrangos, aukščiausios klasės kompiuterizuoto valdymo (CNC) mašinų, branduolinės energetikos įrangos ir aukščiausios klasės medicinos įrangos sričių inovacijoms ir industrializacijai“ ([57]).

(227) Strategijoje „Pagaminta Kinijoje 2025“ pabrėžiamas poreikis, siekiant šių tikslų, „[n]uodugniau vykdyti reformą finansų srityje, išplėsti gamybos pramonės finansavimo kanalą ir sumažinti finansines išlaidas, [n]audotis politikos finansavimo, plėtros finansavimo ir komercinio finansavimo teikiamais pranašumais ir padidinti paramą naujos kartos informacinėms technologijoms, aukščiausios klasės įrangai ir naujoms medžiagoms, [r] emti Kinijos eksporto ir importo banką, kad būtų, peržengiant jo veiklos srities ribas, didinamas jo paslaugų teikimas gamybos pramonei, skatinti Kinijos plėtros banką didinti skolinimą gamybos pramonės įmonėms ir teikti gairių finansų įstaigoms, kad jos kurtų novatoriškus produktus ir verslo strategijas, tinkamus gamybos pramonės įmonėms, atsižvelgiant į šių įmonių ypatumus.“ ([58])

([53]) Prieinama adresu https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Žr. penkmečio plano 23 skyriaus 8 intarpą.
([55]) Žr. https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; vertimas į anglų kalbą prieinamas adresu https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Žr. strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ 3.6.6 skirsnį.
([57]) Ten pat, 5 intarpas.
([58]) Ten pat, 4.3 skirsnis.

(228) Toje strategijoje taip pat numatyta naudoti fiskalines priemones: „Visapusiškai naudotis esamais kanalais, stiprinti finansinių fondų paramą gamybos pramonei, sutelkti dėmesį į pagrindines gamybos pramonės pertvarkos ir modernizavimo sritis, tokias kaip <...> aukščiausios klasės įranga, <...> ir sudaryti gamybos pramonės plėtrai palankias politikos aplinkos sąlygas. Naudojantis viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės <...> forma, skatinti socialinius fondus dalyvauti gamybos pramonės didelės apimties projektų statybos, įmonių technologinių inovacijų diegimo ir pagrindinės infrastruktūros statybos veikloje. Diegti novatoriškas finansinės paramos priemones, pereiti nuo „paramos statybai“ prie „paramos veiklai“ ir didinti finansinių fondų naudojimo efektyvumą.“ ([59])

Potvarkis dėl automobilių maitinimo baterijų pramonės standartų

(229) Komisija taip pat sužinojo, kad Pramonės ir informacinių technologijų ministerija 2015 m. paskelbė Potvarkį dėl automobilių maitinimo baterijų pramonės standartų ([60]) (toliau – Potvarkis dėl standartų) siekdama „teikti gairių sveikai automobilių maitinimo baterijų pramonės plėtrai ir ją reguliuoti. <...> Valstybė skatina automobilių maitinimo baterijų įmones tobulėti ir stiprėti, nustatyti produktų gamybos specifikacijas ir sukurti kokybės užtikrinimo sistemas, stiprinti technologines ir valdymo inovacijas, kelti produktų mokslinių tyrimų ir plėtros bei gamybos lygį, taip pat gerinti produktų eksploatacines savybes ir kokybę, kad būtų tenkinami naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros poreikiai.“ ([61]) Tuose nuostatuose nustatyti reikalavimai automobilių maitinimo baterijų įmonėms teikti paraiškas būti įtrauktoms į reikalavimus atitinkančių įmonių katalogą: vienas iš tų reikalavimų – būti „automobilių pramonės produktų [gamintoju ir tiekėju] Kinijos Liaudies Respublikos teritorijoje (išskyrus Taivaną, Honkongą ir Makao)“ ([62]). Taigi „[p]ranešime pateiktas įmonių sąrašas bus esminis paramos pagal atitinkamą politiką pagrindas“ ([63]). Po šio pranešimo paskelbtos keturios įmonių, atitinkančių Potvarkyje dėl standartų nustatytas sąlygas, katalogo dalys, tačiau į jį nepateko nė vienas užsienio maitinimo baterijų gamintojas ([64]). Nors tie reikalavimai 2019 m. panaikinti Kinijos Liaudies Respublikos pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pranešimu Nr. 22 ([65]), galima daryti prielaidą, kad maitinimo baterijų įmonių katalogo egzistavimas maitinimo baterijų pramonės vystymosi pradžioje suteikė Kinijos baterijų gamintojams konkurencinio pranašumo prieš užsienio gamintojus.

Naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (NEV) baterijų pramonės skatinimo veiksmų planas

(230) 2017 m. NEV baterijų pramonės plėtros skatinimo veiksmų plane ([66]) paaiškinta, kad maitinimo baterijos yra elektrinių transporto priemonių „širdis“ ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros pagrindas. Šalies maitinimo baterijų pramonėje po daugiau kaip dešimties plėtros metų pasiektas aukštas pažangos lygis. Tačiau dabartiniai maitinimo baterijų gaminių eksploataciniai parametrai, kokybė ir kaina vis dar netenkina naujų rūšių energija varomų transporto priemonių naudojimo skatinimo ir populiarinimo poreikių, ypač svarbiausių gamybos medžiagų, sistemų integravimo technologijų, gamybos įrangos bei procesų ir kitose srityse. Šis planas parengtas siekiant sparčiau didinti šalies automobilių maitinimo baterijų pramonės plėtros pajėgumus bei lygį ir skatinti sveiką ir tvarų naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės vystymąsi.

([59]) Ten pat, 4.4 skirsnis.
([60]) 2015 m. Kinijos Liaudies Respublikos pramonės ir informacinių technologijų ministerijos (MIIT) pranešimas Nr. 22, prieinamas adresu http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Potvarkio dėl standartų 1 skirsnio 2 punktas.
([62]) Potvarkio dėl standartų 1 skirsnio 4 punktas.
([63]) Potvarkio dėl standartų 8 skirsnio 26 punktas.
([64]) Pirmoji dalis: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; antroji dalis: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; trečioji dalis: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; ketvirtoji dalis: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) 2019 m. Kinijos Liaudies Respublikos pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pranešimas Nr. 22, prieinamas adresu 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) Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos (MIIT) ir Mokslo ir technologijų ministerijos (MST) maitinimo baterijų tobulinimo projekto įgyvendinimas yra grindžiamas nacionaliniais mokslo ir technologijų planais (specialiais projektais, fondais) ir kita bendro pobūdžio parama maitinimo baterijų moksliniams tyrimams ir plėtrai, siekiant iki 2020 m. sukurti didesnio kaip 300 Wh/kg energinio tankio savitosios energijos bateriją, nuolat gerinti eksploatacines gaminių savybes ir greičiau įgyvendinti aukšto lygio produktų diegimą ir pritaikymą. Tikslas – skatinti pirmaujančias maitinimo baterijų įmones bendradarbiauti su geresnių išteklių tiekėjais pradinėse ir galutinėse pramonės grandyse, sutelkti dėmesį į bazinių technologijų proveržį medžiagų ir komponentų, baterijų elementų ir sistemų technologijų srityse, labai patobulinti maitinimo baterijų gaminių eksploatacines savybes bei saugą ir siekti sukurti vieną 350 Wh/kg energinio tankio bateriją, taip pat industrializuoti bei transporto priemonėse pritaikyti naujus ličio jonų produktus 260 Wh/kg energinio tankio baterijų sistemoje.

(232) Šiame plane taip pat numatyta didinti politinę paramą, remiantis vadovaujamuoju valstybės investicijų į socialinį kapitalą vaidmeniu, skatinant naudoti socialinį kapitalą maitinimo baterijų pramonės plėtros fondams kurti ir didinant paramą maitinimo baterijų industrializacijos technologijoms. Pagal šį planą, jeigu maitinimo baterijų gaminiai atitiks nustatytas sąlygas, už juos nereikės mokėti vartojimo mokesčio pagal įstatymus; jeigu maitinimo baterijų įmonės atitiks nustatytas sąlygas, jos naudosis lengvatine mokesčių politika, taikoma aukštųjų technologijų įmonėms, technologijų perdavimui ir technologijų plėtrai pagal įstatymus.

Kinijos 14-asis nacionalinis penkmečio planas

(233) Iš 14-ojo (2021–2026 m. laikotarpio) nacionalinio penkmečio plano ([67]) matyti, kad, nenukrypstant nuo strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“, yra *tęsiama* ir iš tiesų plėtojama Kinijos vyriausybės politika, pagal kurią NEV sektoriui teikiamas prioritetas ir parama. Pagal šio plano IX straipsnį Kinijos valdžios institucijos įsipareigojo „padidinti strateginių besiformuojančių pramonės šakų pridėtinę vertę tiek, kad ji viršytų 17 % BVP“. NEV sektoriaus – vienos iš strateginių besiformuojančių pramonės šakų – atžvilgiu tai yra įsipareigojimas, be kita ko, „pasiekti proveržį bazinių technologijų, tokių kaip labai saugios maitinimo baterijos, didelio našumo pavaros varikliai ir itin našios galios sistemos, srityse ir paspartinti pagrindinių komponentų, tokių kaip išmaniųjų (susietųjų) transporto priemonių pagrindinės technologinės platformos, programinės ir aparatinės įrangos sistemos, automatizuotai valdomos važiuoklės ir išmanieji terminalai, mokslinius tyrimus ir plėtrą“ ([68]).

(234) Atsižvelgiant į Kinijos planavimo sistemos pobūdį, visos atitinkamos institucijos turi laikytis aukštesnio lygmens planų, tokių kaip 12-asis, 13-asis ir 14-asis nacionaliniai penkmečio planai, ir juos įgyvendinti. Nacionaliniuose planuose nustatomi aiškūs su tuo susiję įpareigojimai, pavyzdžiui, 14-ojo nacionalinio penkmečio plano LXV straipsnyje, pagal kurį Kinijos vyriausybė „stiprins šio plano įgyvendinimo organizavimą, koordinavimą ir priežiūrą, nustatys ir tobulins planavimo ir įgyvendinimo stebėsenos ir vertinimo, politikos užtikrinimo ir vertinimo bei priežiūros mechanizmus“. Žemesnių lygmenų valdžios institucijos atitinkamai „turi sudaryti palankias politikos aplinkos, institucinės aplinkos ir teisinės aplinkos sąlygas. Metiniais planais įgyvendinami šiame plane pasiūlyti plėtros tikslai ir pagrindinės užduotys.“ ([69])

(235) Labai svarbu tai, kad Kinijos vyriausybė aiškiai įsipareigoja teikti finansinę paramą ir paramą kitų gamybos veiksnių (kaip antai žemės) forma projektams ir sektoriams, kurie numatyti plane: „[l]aikysimės šio plano principo nustatyti veiksmų kryptį, biudžeto išlaidas naudojant kaip garantiją, finansavimą naudojant kaip paramos priemonę ir užtikrinant koordinavimą su kita politika. <...> Ir toliau atkakliai sieksime, kad viešosios biudžeto išlaidos atitiktų viešąją politiką ir ją palaikytų, didinsime finansinę paramą pagrindinėms nacionalinėms strateginėms užduotims atlikti, stiprinsime vidutinio laikotarpio finansinių planų ir metinių biudžetų, vyriausybės investicijų planų ir šio plano įgyvendinimo koordinavimą ir teiksime prioritetą centrinio biudžeto lėšų naudojimui pagrindinėms užduotims ir didelės apimties inžineriniams projektams, numatytiems šiame plane, vykdyti. Primygtinai reikalausime, kad projektai atitiktų šį planą, o skiriamos lėšos ir gamybos veiksniai atitiktų projektus, parengsime didelės apimties inžinerinių projektų sąrašą pagal šį planą, supaprastinsime į tą sąrašą įtrauktų projektų patvirtinimo procedūras ir užtikrinsime, kad prioritetas būtų teikiamas planams įgyvendinti reikalingos vietos parinkimui, žemės išteklių suteikimui ir kapitalo poreikių tenkinimui. Valstybė vieningai užtikrina žemės skyrimo konkretiems didelės apimties inžineriniams projektams poreikių tenkinimą.“ ([70])

([67]) Žr. https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Vertimą į anglų kalbą galima rasti adresu https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.
([68]) Žr. plano XI straipsnio 4 lentelę.
([69]) Žr. plano LXV straipsnio 1 dalį.
([70]) Žr. plano LXV straipsnio 3 dalį.

(236) Taigi dėl šių įgyvendinimo įgaliojimų atitinkamos valdžios institucijos sukūrė ištisą papildomų politikos priemonių tinklą: tarp šių priemonių visų pirma yra ilgalaikis nacionalinis šio sektoriaus planas – 2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas ([71]), kuriuo pakeistas atitinkamas 2012–2020 m. planas, apie kurį dėstoma 216–224 konstatuojamosiose dalyse.

2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas

(237) Naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane išdėstyta ši vizija: „Iki 2025 m. Kinijos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių rinkos konkurencingumas bus labai padidintas, bus pasiekta didelių proveržių, susijusių su tokiomis bazinėmis technologijomis kaip maitinimo baterijos, pavaros varikliai ir transporto priemonių operacinės sistemos, ir bus visapusiškai pagerintas saugos lygis. Naujų grynųjų elektrinių lengvųjų transporto priemonių vidutinis elektros suvartojimas sumažėjo iki 12,0 kWh/100 km, naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pardavimo apimtis pasiekė apie 20 % visų parduodamų naujų transporto priemonių, labai autonomiškos transporto priemonės komerciškai pritaikytos keliose srityse ir pagal konkrečius scenarijus, o baterijų įkrovimo ir sukeitimo paslaugos tapo kur kas patogesnės.“ ([72])

(238) Plane nurodyti įvairūs veiksmai, kurių reikia imtis, kad šis tikslas būtų pasiektas. Pagal kai kuriuos iš jų numatoma horizontalioji valdžios parama pramonei, kaip antai „gerinti pajėgumus remti tokias viešąsias paslaugas kaip technologijų perdavimas, informacijos paslaugos, specialistų mokymas, projektų finansavimas ir tarptautiniai mainai“ ([73]), „veiksmingai vykdyti finansinių subsidijų politiką“ ([74]) arba „[į]gyvendinti su naujų rūšių energija varomomis transporto priemonėmis susijusią mokesčių lengvatų politiką“ ([75]). Pagal kitus veiksmus dėmesys skiriamas konkretiems transporto priemonių komponentams arba atskiriems NEV vertės grandinės elementams, pavyzdžiui, „[s]katinti įmones gerinti gebėjimą apsirūpinti pagrindiniais ištekliais, tokiais kaip litis, nikelis, kobaltas ir platina“, „[s]tiprinti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių energinę sąveiką su elektros tinklu“ ([76]), „[s]partinti baterijų įkrovimo ir pakeitimo infrastruktūros statybą“ ([77]) arba „[r]emti esamų vietų ir įrenginių naudojimą integruotoms naftos, dujų, vandenilio ir elektros energijos tiekimo paslaugoms teikti“ ([78]).

Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos (NDRC) naujų rūšių energija varomų transporto priemonių padėties stiprinimo įgyvendinimo rekomendacijos

(239) 2024 m. sausio mėn. Nacionalinė plėtros ir reformų komisija paskelbė rekomendacijas dėl reformos integruojant NEV į Kinijos elektros tinklų planavimą. Be transporto priemonių sąveikos su tinklu, šios rekomendacijos apima ir inovacijų skatinimą bei standartų suvienodinimą NEV sektoriuje siekiant „skatinti bazinių technologijų ir pagrindinės įrangos mokslinius tyrimus, stiprinti pagrindinį įmonių inovacijų vaidmenį ir diegti plėtrai svarbias inovacijas; paspartinti standartų rengimą bei peržiūrą ir vadovauti šios pramonės plėtrai, kuri būtų vykdoma bendradarbiaujant ir standartizuotai.“ ([79])

Provincijų ir savivaldybių planai

(240) 2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane nustatytas paramos priemones atspindi atitinkami provincijų ir savivaldybių planai ir tos priemonės juose yra kryptingiau taikomos ([80]).

(241) Provincijų planuose išsamiau nustatoma, kaip pagal centrinio lygmens planų tikslus turėtų būti formuojama politika konkrečiose provincijose, imantis priemonių, kurių *pavyzdžių* pateikta toliau.

([71]) Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Žr. plano II skyriaus 3 skirsnį.
([73]) Žr. plano III skyriaus 3 skirsnį.
([74]) Žr. plano VIII skyriaus 1 skirsnį.
([75]) Žr. plano VIII skyriaus 2 skirsnį.
([76]) Žr. plano V skyriaus 1 skirsnį.
([77]) Žr. plano VI skyriaus 1 skirsnį.
([78]) Žr. plano VI skyriaus 3 skirsnį.
([79]) Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos ir kitų vyriausybės departamentų dėl naujų rūšių energija varomų transporto priemonių padėties stiprinimo parengtos šių transporto priemonių „Integravimo ir sąveikos su elektros tinklu įgyvendinimo rekomendacijos“, valstybės leidinys dėl plėtros ir reformų energetikoje („Development and Reform Energy“) [2023], Nr. 1721. Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Tai pripažinta 2018 m. Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos nustatytose valdymo taisyklėse, taikomose automobilių investiciniams projektams. Pagal jų 38 straipsnį, visų lygmenų vietos valdžia nevaržo sąžiningos konkurencijos rinkoje ir skiria dėmesį tam, kad automobilių investiciniams projektams būtų sudaromos lengvatinės mokesčių, kapitalo, žemės gavimo ir kitokios palankios sąlygos.

(242) Bendroji valdžios vykdoma šios pramonės kontrolė yra numatyta, pavyzdžiui, pagal 14-ąjį penkmečio planą parengtame naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros Anhujaus provincijoje plane: „Valdžios teikiamos gairės, rinkos lyderystė: visapusiškai naudotis valdžios vaidmeniu įvairiais, kaip antai aukščiausio lygio projektavimo, platformų statybos, demonstravimo, pritaikymo, skatinimo veiklos ir kitais atžvilgiais. Stiprinti politikos paramą ir toliau sudaryti aplinkos sąlygas, kuriomis būtų skatinama naujų rūšių energija varomų automobilių pramonėje telkti aukščiausios klasės gamybos veiksnius. Vadovaujantis rinkos paklausa, visapusiškai naudotis lemiamu rinkos vaidmeniu skirstant išteklius, stiprinti pagrindinę įmonių poziciją renkantis technologinės raidos trajektorijas ir produktų gamybos pajėgumų modelį, skatinti, kad efektyvi rinka geriau derėtų su palankia valdžia, ir kurti dinamišką vystymosi aplinką.“ ([81])

(243) Šiame provincijos plane taip pat išsamiai išdėstyti gamybos uždaviniai: „Stengtis užtikrinti, kad miesto naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės mastas iki 2025 m. viršytų 700 mlrd. RMB, o sukomplektuotų transporto priemonių gamybos pajėgumai viršytų 3 mln. RMB, teikti skatinamąją paramą dešimčiai įmonių, kurių veiklos mastas siekia 10 mlrd. RMB, ir užtikrinti pirmąją vietą šalyje pagal produkcijos vertę ir produkcijos apimtį; kurti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir jų dalių pramonės sistemą, kurios modelis būtų išsamiai nustatytas ir struktūra būtų pagrįstai tinkama; baterijų gamybos metiniai pajėgumai turi viršyti 300 GWh, o pavaros variklio sistemų metiniai gamybos pajėgumai turi viršyti 3 mln. komplektų“ ([82]), taip pat teikiama parama investicijoms į infrastruktūrą ir projektus: „Stengtis iki 2025 m. nacionaliniu lygmeniu įsteigti vieną naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės inovacijų centrą ir penkis viešuosius inovacijų centrus, taip pat iki 2025 m. teikti skatinamąją paramą vienam verslo modelio inovacijų projektui ir dešimčiai naujų inovacijų platformų, veikiančių aukštesniu nei provincijos lygmeniu.“ ([83])

(244) Be to, pagal 14-ąjį penkmečio planą parengtame Anhujaus provincijos automobilių pramonės aukštos kokybės plėtros plane nustatyta parama investicijoms į pramonės parkus: „Spartinti ir skatinti Sinčiao išmaniųjų elektrinių transporto priemonių pramonės parko statybą ir sukurti išmaniųjų elektrinių transporto priemonių pramonės pasaulinio lygio klasterį, apimantį visą pramonės grandinę ir integruojantį mokslinius tyrimus ir plėtrą (MTP), gamybą, demonstravimo ir taikomąją veiklą, taip pat pramonines ir pagalbines paslaugas. Remti bendrovės NIO ilgalaikį plėtros planavimą ir išdėstymą aplink Sinčiao pramonės parką ir šiame parke sudaryti mokslinių tyrimų ir plėtros, gamybos, rinkodaros ir valdymo grupes. Įsteigti NIO mokslinių tyrimų, plėtros ir inovacijų centrą, vykdyti inovacinius mokslinius tyrimus ir plėtrą dėl sukomplektuotų transporto priemonių, pagrindinių komponentų ir autonominio vairavimo, sukurti pasauliniu mastu konkurencingą ir pirmaujančią inovacijų diegimo grandinę; pritraukti mokslinių tyrimų ir plėtros srities darbuotojų bei techninių darbuotojų ir stengtis sukurti novatorišką veiklos vietą, kurioje telktųsi aukšto lygio specialistai. <...> Įvertinta, kad, baigus kurti pramonės parką, galutiniai transporto priemonių gamybos pajėgumai sieks 1 mln. transporto priemonių per metus, o baterijų gamybos pajėgumai bus 100 GWh per metus.“ ([84])

(245) Šiame plane dar labiau išplėtotas eksporto skatinimas: „Remti komponentus tiekiančių įmonių e. prekybą, statyti eksportuojamų produktų viešuosius sandėlius užsienyje, dalytis patekimo į užsienio rinkas kanalais ir paramos paslaugų sistemomis. Kurti tokias priemones kaip importo ir eksporto prekybos platformos, užsienyje steigiami pramonės parkai ir prekybos parkai, ir skatinti kurti Kinijos užsienio investicijų įmonių klasterius. <...> Bendrovė „Chery Automobile“ iki 2025 m. turi eksportuoti 500 000 transporto priemonių, kurių eksporto vertė siektų 5 mlrd. USD. Reikia skatinti bendrovę „Chery“ toliau didinti savo tarptautinį konkurencingumą, <...> skirti dėmesį plėtrai strateginėse rinkose, kaip antai Europoje, Šiaurės Amerikoje ir ASEAN šalyse <...>. Remti bendrovės NIO plėtrą Europos rinkoje. Skatinti bendrovę NIO įgyvendinti „Marko Polo planą“, pasirinkti diferencijuotos plėtros trajektoriją ir „NIO Kinijos modelį“ paversti „NIO užsienio modeliu“, atsižvelgiant į vietos sąlygas. <...> Remti bendrovės NIO tolesnę plėtrą Europos rinkoje, kad ji iki 2025 m. išplėstų veiklą į 5 šalių rinkas ir rinktųsi galimybes statyti gamyklas užsienyje“ ([85]).

(246) Guangdongo provincijos 14-ajame penkmečio plane dėl gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros numatyta, kad valdžia kontroliuoja geografinį NEV pramonės pasiskirstymą: „Pasikliauti Guangdžou, Šendženo, Džuhajaus, Fošano, Džaočingo, Donguano, Huidžou, Džandziango, Maomingo, Šanvėjaus, Junfu ir kitais miestais ir spartinti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plėtros tempą. Guangdžou paspartins naujų rūšių energija varomų transporto priemonių gamybos bazių statybą ir skatins spartų naujų rūšių energija varomų transporto priemonių modelių industrializavimą. Šendžene ir visų pirma jo Pingšano rajone turi būti nacionaliniu lygmeniu sukurta naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės bazė. Džuhajuje ir visų pirma jo Džinvano rajone dėmesys turi būti sutelktas į sukomplektuotų transporto priemonių, varomų naujų rūšių energija, ličio baterijų medžiagų, galios pavarų, įkrovimo įrangos ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pagrindinių komponentų gamybos plėtrą.“ ([86])

([81]) Hefėjaus parengtas naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros 14-asis penkmečio planas, prieinamas adresu https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Žr. II skyriaus 2 skirsnį.
([82]) Žr. II skyriaus 3 skirsnį. Dėl pagrindinių plėtros rodiklių žr. plano 1 lentelę.
([83]) Ten pat.
([84]) Anhujaus provincijos pagal 14-ąjį penkmečio planą parengtas automobilių pramonės aukštos kokybės plėtros planas, prieinamas adresu http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Žr. III skyriaus 1 skirsnio 1 skiltį.
([85]) Žr. VI skyriaus 2 skirsnio 9 projektą.
([86]) Guangdongo provincijos 14-asis penkmečio planas dėl gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros, prieinamas adresu http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Žr. III skyriaus 1 skirsnio 4 skiltį.

(247) Guidžou provincijos pagal 14-ąjį penkmečio planą parengtame naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės plėtros plane taip pat nustatyta parama pagrindiniams su automobilių dalimis ir komponentais susijusiems projektams: „Remti pagrindinių projektų kūrimą. Paspartinti ir skatinti Gujango bendrovės BYD maitinimo baterijų projektą, kurio metinė produkcija siektų 10 GWh, „Evergrande“ naujų rūšių energija įkraunamų maitinimo baterijų projektą (pirmąjį etapą), „Dongfang Electric“ vandenilio elementų projektą, „Anda Technology“ 30 000 tonų ličio geležies fosfato gamybos per metus ir pagalbinius statybos projektus, taip pat jos 20 000 tonų ličio geležies fosfato per metus apimančios išmaniosios gamybos techninės pertvarkos ir plėtros projektą, „Anda Technology“ naujų rūšių energija varomų transporto priemonių baterijų atliekų, sudarančių 50 000 tonų per metus, grąžinamojo perdirbimo techninės pertvarkos projektą, „Wuchuan Automobile“ automobiliuose naudojamų aliuminio lydinių, apdorojamų liejimo slegiant būdu, gamybos, sudarančios 1 mln. tonų per metus, projektus, „Baike“ automobilių stabdžių liejimo formų gamybos linijos projektą ir dar kelis svarbius projektus, kaip antai Guidžou orlaivių ir erdvėlaivių išmaniosios gamybos pramonės klasterio bazės projektą, įgyvendinamą Gujango ekonominės ir technologinės plėtros zonoje, ir „Zhenhua“ naujų medžiagų gamybos linijos statybos projektą, pagal kurį metinė ličio jonų baterijų katodo medžiagų produkcija būtų 12 000 tonų (Šaveno II etapas).“ ([87])

(248) Strateginių besiformuojančių pramonės šakų, tarp jų – ir elektrinių transporto priemonių pramonės, plėtra minima ir kitų provincijų bei savivaldybių, kaip antai Pekino ([88]), Šanchajaus ([89]), Tiandzino ([90]), Dziangsu ([91]) ir Šaansi ([92]), planuose.

(249) Kai kuriuose provincijų penkmečio planuose, pavyzdžiui, Šanchajaus naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės plėtros spartinimo įgyvendinimo plane, taip pat numatyta parama konkrečioms NEV bendrovėms: „Remti bendrovės „SAIC Motor“ naujų rūšių energija varomų transporto priemonių kūrimą. Jos nuosavais prekių ženklais žymimų keleivinių transporto priemonių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pardavimas iki 2025 m. sudarys daugiau kaip 30 %, o visos bendrovių grupės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pardavimas – daugiau kaip 20 %, užtikrinant, kad ši pagrindinė technologija būtų nepriklausomai valdoma ir užimtų visapusiškai tvirtas ir pirmaujančias šalyje pozicijas. Skatinti stiprias savo šalies ir užsienio įmones, turinčias pirmaujančių technologijų, investuoti į sukomplektuotų transporto priemonių gamybą ir mokslinių tyrimų bei plėtros projektus Šanchajuje.“ ([93])

(250) Pirmaujančios naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, ypač BEV, bendrovės dažnai provincijų ir savivaldybių planuose nurodomos kaip tolesnio pramonės vystymo, pasitelkiant valdžios paramą, siekių pavyzdžiai. Prekių ženklų stiprinimo plane, skirtame naujų rūšių energija varomų automobilių pramonei Šendženo miesto Pingšano rajone ([94]), bendrovių grupės BYD ir „Kaiwo New Energy Automobile Group“ nurodytos kaip modelio, kurį sudaro „pagrindinėje buveinėje vykdomi moksliniai tyrimai ir plėtra bei aukštos klasės gamyba“, įgyvendinimo pagrindas: „Remiantis Pingšano rajone įsikūrusių aukštos kokybės naujų rūšių energija varomų automobilių įmonių, tokių kaip BYD ir „Kaiwo“, tvirtais mokslinių tyrimų ir plėtros pajėgumais, stiprinti kolegijų ir universitetų, mokslo tiriamųjų įstaigų, pagrindinių nacionalinių laboratorijų, nacionalinių inžinerijos laboratorijų ir inžinerijos centrų plėtrą ir gerinti inovacijų diegimą regioniniu lygmeniu. Papildyti su naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės grandine susijusią inovacijų diegimo grandinę, tobulinti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, baterijų, ryšio įrangos maitinimo šaltinių (UPS), įkrovimo antgalių, laidų ir kabelių, superkondensatorių cheminių medžiagų, puslaidininkių cheminių medžiagų ir kt. pramonės grandinių pradines ir galutines grandis, kad būtų sukurta ištisinė pramonės grandinė. Užtikrinti aukštą naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės telkimosi į klasterius lygį, toliau kurti ir diegti kelias technologines pramonės inovacijų platformas, kuriomis būtų intensyviai remiami naujų rūšių energija varomų transporto priemonių moksliniai tyrimai, plėtra ir gamyba, ir paspartinti technologinių inovacijų sistemos, kurioje būtų glaudžiai integruojama gamybos, akademinė, mokslinių tyrimų ir taikomoji veikla, kūrimą. Sutelkti dėmesį į „pagrindinių buveinių, mokslinių tyrimų ir plėtros bei gamybos integravimą“, plėtoti veiksmus, kuriais padedama įsitvirtinti į sąrašą įtrauktoms bendrovėms, ir veiksmus, kuriais stabilizuojamas svarbiausių įmonių augimas, taip pat paspartinti funkcinio modelio, kurį sudaro „pagrindinėje buveinėje vykdomi moksliniai tyrimai ir plėtra bei aukštos klasės gamyba“, kūrimą.“ ([95])

([87]) Guidžou provincijos 14-asis penkmečio planas dėl naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės plėtros, prieinamas adresu https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Žr. III skyriaus 3 skirsnio 3 skiltį.

([88]) Pekino savivaldybės partijos komiteto rekomendacijos dėl 14-ojo penkmečio plano ir ilgalaikių tikslų iki 2035 m. parengimo, prieinamos adresu https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Šanchajaus 14-asis nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio planas ir ilgalaikių tikslų iki 2035 m. apžvalga. Prieinama adresu https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tiandzino savivaldybės liaudies vyriausybės pranešimas dėl Tiandzino 14-ojo nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio plano ir 2035 m. vizijos apžvalgos paskelbimo. Prieinama adresu https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Dziangsu 14-asis nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio planas ir ilgalaikių tikslų iki 2035 m. apžvalga. Prieinama adresu http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Šaansi provincijos 14-ojo nacionalinės ekonominės ir socialinės plėtros penkmečio plano ir ilgalaikių tikslų iki 2035 m. apžvalga. Prieinama adresu http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) 2021–2025 m. Šanchajaus naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės plėtros spartinimo įgyvendinimo planas, prieinamas adresu https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Žr. II skyriaus 2 skirsnio 1 punktą.

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

([95]) Žr. IV skyriaus 1 skirsnio 3 punktą.

2023–2024 m. automobilių pramonės stabilaus augimo darbo planas

(251) Pramonės ir informacinių technologijų ministerija (MIIT) ir septyni kiti vyriausybės departamentai 2023 m. rugpjūčio mėn. paskelbė 2023–2024 m. automobilių pramonės stabilaus augimo darbo planą ([96]), kuriame siekta nustatyti pagrindinius automobilių pramonės ekonominės plėtros *tikslus*. Pirmoji iš jame numatytų priemonių yra susijusi su naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vartojimo mokesčiu ir ja įgaliojama įgyvendinti „esamą lengvatinę politiką, kaip antai transporto priemonių ir laivų mokesčio bei transporto priemonių pirkimo mokesčio lengvatas naujų rūšių energija varomoms transporto priemonėms, veiksmingai patvirtinti ir peržiūrėti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių subsidijų lėšų naudojimą ir aktyviai didinti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių asmeninio vartojimo dalį“. Be to, tame pranešime pateikta nurodymų, kaip didinti politikos paramą naujų rūšių energija varomoms transporto priemonėms, pavyzdžiui: „Įgyvendinti lengvatinę transporto priemonių pirkimo mokesčio politiką, taikomą naujų rūšių energija varomoms transporto priemonėms, kad galėtų nusistovėti pramonės lūkesčiai. Skatinti socialinio kapitalo naudojimą kuriant automobilių pramonės plėtros fondus ir didinti paramą pagrindinių technologijų moksliniams tyrimams. Naudoti įvairias finansines priemones, kaip antai kreditus, obligacijas ir draudimą, įmonių plėtrai remti“.

(252) Taigi, yra daug dokumentais pagrįstų įrodymų, kad spartesnei BEV pramonės plėtrai teikiama politinė parama.

(253) Todėl, atsižvelgiant į pirmiau nurodytus planus ir programas, BEV pramonė laikoma viena pagrindinių strateginių pramonės šakų, kurios plėtros Kinijos vyriausybė aktyviai siekia kaip politikos tikslo. Įsitikinta, kad BEV sektorius yra labai svarbus Kinijos vyriausybei ir teikiama politinė parama spartesnei jo plėtrai. Tai apima viską nuo būtinų žaliavų iki galutinio produkto. Remdamasi šiame skirsnyje nurodytais politikos dokumentais, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė imasi intervencijų BEV pramonėje, įgyvendindama susijusią politiką, ir kliudo laisvai veikti rinkos jėgoms BEV sektoriuje, visų pirma skatindama ir remdama šį sektorių įvairiomis priemonėmis ir pagrindiniuose jo produktų gamybos ir pardavimo etapuose.

3.3. **Dalinis nebendradarbiavimas ir rėmimasis turimais faktais**

3.3.1. *Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl Kinijos vyriausybės*

(254) Nors Kinijos vyriausybė per tyrimą atsakė į tam tikrus Komisijos prašymus pateikti informacijos, būta atvejų, kai bendradarbiavimas buvo akivaizdžiai nepakankamas. Konkrečiai pažymėtina, kad vyriausybei skirto klausimyno atsakymuose Kinijos vyriausybė nepateikė svarbiausios informacijos apie įvairių paramos schemų rengimą, stebėseną ir įgyvendinimą. Visi šie itin svarbūs elementai buvo tiksliai nurodyti Kinijos vyriausybei nusiųstame rašte pagal 28 straipsnį. Kinijos vyriausybė į tai atsakydama pateikė pastabų; Komisijos atsakymai į jas pateikiami tolesniuose skirsniuose.

3.3.1.1. Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl lengvatinio skolinimo

(255) Siekdama sėkmingai gauti reikalingą informaciją iš finansų įstaigų Kinijoje ir siekdama, kad tai būtų paprasčiau iš administracinės perspektyvos, Komisija paprašė Kinijos vyriausybės perduoti specialius klausimynus bet kuriai finansų įstaigai, teikusiai paskolas ar eksporto kreditus atrinktoms bendrovėms.

([96]) Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos ir kitų septynių vyriausybės departamentų pranešimas dėl 2023–2024 m. automobilių pramonės stabilaus augimo darbo plano paskelbimo. Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) Kinijos vyriausybė manė, kad Komisijos prašymu Kinijos vyriausybei, jog ši perduotų specialų klausimyną, pažeistos SKP sutarties 12 straipsnio 12.1 ir 12.9 dalys. Ji manė, kad pareiga atlikti tyrimą ir rinkti informaciją iš finansų įstaigų tenka tyrimą atliekančiai institucijai ir kad ši negali prašyti Kinijos vyriausybės perduoti klausimynų finansų įstaigoms remdamasi prielaida, kad tie subjektai yra valstybinės institucijos. Ji teigė, kad šis požiūris, kai remiamasi tokiomis prielaidomis, yra nesuderinamas su SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčiu. Kinijos vyriausybė taip pat teigė, kad Komisijai jau yra prieinamas atrinktų eksportuojančių gamintojų komercinių bankų sąrašas ir ji būtų galėjusi nusiųsti klausimynus tiesiogiai atitinkamoms finansų įstaigoms.

(257) Kinijos vyriausybė taip pat teigė, kad finansų įstaigoms nebuvo tinkamai pranešta apie tai, kokią informaciją reikėjo iš jų gauti, joms nesuteikta 30 dienų pateikti prašomą informaciją, taip pat joms nesuteikta pakankamai galimybių pateikti atitinkamą informaciją raštu pagal SKP sutarties 12 straipsnio 12.1 dalį. Be to, Kinijos vyriausybės manymu, pagal Komercinių bankų įstatymo 53 straipsnį tų komercinių bankų darbuotojams neleidžiama atskleisti valstybės paslapčių ar komercinių paslapčių, apie kurias jie sužinojo dirbdami, todėl jie negali pateikti klausimyno atsakymų.

(258) Komisija nesutiko su šia nuomone. Visų pirma, Komisijos supratimu, informacija, kurią valstybės valdomų subjektų prašyta pateikti, yra Kinijos vyriausybei prieinama apie visus subjektus, kurių pagrindinė akcininkė ar didžiosios akcijų dalies turėtoja yra Kinijos vyriausybė. Be to, nors Komisija visiškai nedarė prielaidos, kad tie subjektai yra valstybinės institucijos, ji manė, kad Kinijos vyriausybė taip pat turi reikiamus įgaliojimus palaikyti ryšius su finansų įstaigomis, net jei jos nėra valstybės valdomos, nes jos visos priklauso Nacionalinės finansų reguliavimo administracijos (NFRA), kuria 2023 m. pakeista Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisija (CBIRC) ([97]), jurisdikcijai. Šiuo atžvilgiu aplinkybė, kad Komisija būtų galėjusi su tomis finansų įstaigomis susisiekti tiesiogiai, neturi reikšmės. Tyrimą atliekanti institucija savo nuožiūra nustato reikalingos informacijos rinkimo formą ir būdus ([98]). Komisija taip pat pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė per ankstesnius tyrimus ([99]) perdavė klausimyną tam tikriems bankams ir nereiškė abejonių dėl tokio Komisijos požiūrio. Be to, dėl informacijos, kurią prašyta pateikti, ir klausimyno atsakymų pateikimo termino pažymima, kad Komisija iš jokių finansų įstaigų negavo prašymo pateikti paaiškinimą ar pratęsti terminą. Klausimyno atsakymus pateikęs Kinijos eksporto ir importo bankas (bankas EXIM) taip pat neprašė jokio paaiškinimo.

(259) Komisija taip pat pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė klausimyną perdavė tik minėtam bankui – bankui EXIM. Komisija taip pat pažymėjo, kad bankas EXIM yra vienintelis bankas, pateikęs klausimyno atsakymus po to, kai gavo Kinijos vyriausybės perduotą klausimyną. Bankas EXIM klausimyno atsakymus pateikė per sutartą pratęstą terminą. Nors klausimyne būta trūkumų, Komisija pažymėjo, kad bankas EXIM iš tiesų turėjo pakankamai galimybių pateikti reikiamą informaciją raštu. Taigi Komisija padarė išvadą, kad jei Kinijos vyriausybė būtų perdavusi klausimyną kitoms finansų įstaigoms, tikėtina, kad Komisija būtų gavusi daugiau atsakymų.

(260) Komisija savo klausimyną adresavo ne finansų įstaigų darbuotojams, o pačioms įstaigoms. Bet kokiu atveju tai, kad tam tikra informacija gali būti laikoma valstybės paslaptimi ar komercine paslaptimi, per antisubsidijų tyrimą neturi reikšmės, nes bet kokia pateikta informacija, kuri laikoma konfidencialia, yra tvarkoma kaip konfidenciali. Be to, atrinktų gamintojų prašyta, kad jie pateiktų leidimą gauti informaciją iš banko, kuriuo būtų aiškiai leista Komisijos atstovams peržiūrėti visus dokumentus ([100]), susijusius su konkrečių finansų įstaigų suteiktomis paskolomis. Kai kurios iš atrinktų grupių pateikė prašomą leidimą dėl tam tikrų rūšių paskolų.

([97]) Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisiją (CBIRC) 2023 m. pakeitė Nacionalinė finansų reguliavimo administracija (NFRA).

([98]) PPO kolegijos ataskaita, *Kinija. Broilerių produktai (21 straipsnio 5 dalis – JAV)*, 7.229–7.231 punktai. WT/DS427.

([99]) Žr. OL L 325, 2013 12 5, p. 88 139 konstatuojamąją dalį ir OL L 283 2018 11 12, p. 7 48 konstatuojamąją dalį.

([100]) Tai, be kita ko, paskolų susitarimai, paraiškos gauti paskolą, dėl paraiškos gauti paskolą atliktas banko vidaus įvertinimas, paskolos suteikimo patvirtinimo dokumentai.

(261) Kaip minėta 259 konstatuojamojoje dalyje, Komisija gavo klausimyno atsakymus tik iš banko EXIM. Jo klausimyno atsakymuose pateikta informacija tik apie jo organizacinę struktūrą, valdymą ir nuosavybę. Nuosavybės klausimu bankas EXIM negalėjo pateikti papildomos su akcijų nuosavybe susijusios informacijos apie vieną iš savo akcininkų, t. y. bendrovę „Wutongshu Investment Platform Co., Ltd.“, kuriai priklausė beveik 90 % jo akcijų. Bankas EXIM nepateikė jokios informacijos apie atrinktiems gamintojams suteiktas paskolas (ar kitas jiems taikytas finansavimo priemones). Negavusi jokios finansų įstaigos atsakymo, Komisija neįgijo jokios su konkrečiomis bendrovėmis susijusios informacijos apie lengvatinį finansavimą, kurią būtų buvę galima patikrinti.

(262) Neturėdama tokios informacijos, Komisija manė, kad negavo svarbios su šiuo tyrimo aspektu susijusios informacijos. Todėl Komisija pranešė Kinijos vyriausybei, kad tiriant įtariamo subsidijavimo, teikiamo lengvatiniu finansavimu, buvimą ir mastą jai gali tekti pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalį remtis turimais faktais.

(263) Atrinkti eksportuojantys gamintojai per tyrimą pranešė apie žaliųjų obligacijų ir turtu užtikrintų vertybinių popierių emisiją. Nors šios obligacijos yra tik tam tikras per ankstesnius tyrimus jau pripažintų kompensuotinomis obligacijų pagal lengvatinio skolinimo programą variantas, paaiškėjo, kad jos reglamentuojamos pagal žaliajai pramonei, kuriai priklauso BEV sektorius, konkrečiai skirtą teisėkūros ir reguliavimo sistemą. Komisija nustatė daugiau kaip dešimt su šiomis konkrečiomis obligacijomis susijusių teisėkūros ir reguliavimo dokumentų, tokių kaip Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos pateiktos Žaliųjų obligacijų emisijos gairės, trijų ministerijų ir komisijų, įskaitant Kinijos liaudies banką, išleistas Žaliųjų obligacijų rėmimo projektų katalogas (2021 m. laida) ir Kinijos liaudies banko pranešimas [2015] Nr. 39 dėl žaliųjų finansinių obligacijų emisijos tarpbankinėje obligacijų rinkoje, ir paprašė Kinijos vyriausybės paaiškinti žaliojo finansavimo ir turtu užtikrintų vertybinių popierių emisijos ir valdymo reguliavimo sistemą ir kiekvieno iš dalyvaujančių subjektų, įskaitant automobilių sektoriaus finansavimo bendroves, vaidmenį. Kinijos vyriausybė atsisakė pateikti šią informaciją, argumentuodama tuo, kad Komisijos prašyme ta programa nėra išsamiai apibūdinta ir kad memorandume dėl įrodymų pakankamumo nepateikta jokių su tokiomis obligacijomis susijusio finansinio įnašo, naudos ir konkretumo įrodymų. Be to, per tikrinamąjį vizitą vietoje Kinijos vyriausybė atsisakė diskutuoti šia konkrečia tema ir atsakyti į Komisijos klausimus.

(264) Komisija pažymėjo, kad memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytas lengvatinio finansavimo teikimas obligacijų emisijos būdu ir kad prieš inicijuojant tyrimą Kinijos vyriausybė neginčijo tokios schemos buvimo. Komisija taip pat manė, kad žaliosios obligacijos ir turtu užtikrinti vertybiniai popieriai yra tik šios schemos variantas, daugeliu atžvilgių į ją panašus.

(265) 2024 m. gegužės 21 d. Kinijos vyriausybė pateikė pastabų dėl 2024 m. gegužės 8 d. Komisijos rašto, kuriame pranešta apie Komisijos ketinimą pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį remtis turimais faktais (toliau – raštas pagal 28 straipsnį).

(266) Atsakydama į prašymą perduoti A priedėlį finansų įstaigoms, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija savo prašymus pateikti informaciją turėtų tiesiogiai adresuoti atitinkamiems subjektams. Be to, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad finansų įstaigos yra nepriklausomi ekonomikos subjektai, nesusiję su Kinijos vyriausybe. Kinijos vyriausybė taip pat tvirtino, kad A priedėlyje prašoma pateikti konfidencialią ir neskelbtiną verslo informaciją.

(267) Komisija nesutiko su šia nuomone. Visų pirma, Komisijos supratimu, informacija, kurią valstybės valdomų subjektų (bendrovių, valstybinių institucijų ar finansų įstaigų) prašoma pateikti, yra Kinijos vyriausybei prieinama apie visus subjektus, kurių pagrindinė akcininkė ar didžiosios akcijų dalies turėtoja yra Kinijos vyriausybė. Iš tiesų, pagal Kinijos Liaudies Respublikos įstatymą dėl valstybės valdomo įmonių turto ([101]), valstybės turto priežiūros ir administravimo agentūros, kurias įsteigė Valstybės Tarybos Valstybės turto priežiūros ir administravimo komisija, ir vietos liaudies vyriausybės atlieka įmonės, į kurią investuoja valstybė, kapitalo dalininko pareigas ir prisiima susijusią atsakomybę vyriausybės vardu. Taigi tokios agentūros turi teisę gauti turto grąžą, dalyvauti priimant svarbius sprendimus ir rinkti įmonių, į kurias investuoja valstybė,

([101]) 2008 m. spalio 28 d. Kinijos Liaudies Respublikos įstatymas dėl valstybės valdomo įmonių turto, Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento dekretas Nr. 5, 11 ir 12 straipsniai.

vadovaujančius darbuotojus. Be to, pagal minėto įstatymo dėl valstybės valdomo turto 17 straipsnį, įmonės, į kurias investuoja valstybė, sutinka, kad vyriausybė ir atitinkami vyriausybės departamentai bei agentūros vykdytų jų administravimą ir priežiūrą, sutinka su viešąja priežiūra ir yra atskaitingos kapitalo dalininkams.

(268) Be to, Kinijos vyriausybė turi reikiamus įgaliojimus palaikyti ryšius su finansų įstaigomis, net jei jos nėra valstybės valdomos, nes visos jos priklauso Kinijos bankų reguliavimo institucijos jurisdikcijai. Pavyzdžiui, pagal Bankų priežiūros įstatymo ([102]) 33 ir 36 straipsnius, Nacionalinė finansų reguliavimo administracija (NFRA) yra įgaliota reikalauti, kad visos KLR įsisteigusios finansų įstaigos teiktų informaciją, kaip antai finansines ataskaitas, statistines ataskaitas ir informaciją apie verslo veiklą ir valdymą. NFRA taip pat gali nurodyti finansų įstaigoms atskleisti informaciją visuomenei.

(269) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad ji paaiškino paskolų bazinės palūkanų normos nustatymo mechanizmą ir kad Komisijos prašymas pateikti informaciją dėl kredito valdymo ir paskolų vertinimo sistemos nebuvo pakankamai aiškus. Dėl žaliųjų obligacijų Kinijos vyriausybė taip pat tvirtino, kad susiję Komisijos prašymai buvo nepakankamai aiškūs ir tikslūs ir dėl to ji negalėjo pateikti tikslaus atsakymo.

(270) Komisija laikė šias pastabas nepagrįstomis. Komisija ne kartą uždavė konkrečius aiškius ir aktualius klausimus, tačiau Kinijos vyriausybė atsisakė pateikti aktualią informaciją. Kinijos vyriausybė nepateikė reikalingos informacijos, kuria remiantis būtų galima suprasti paskolų bazinės palūkanų normos nustatymo mechanizmą ir pagrįsti Kinijos vyriausybės atsakymą šiuo atžvilgiu. Kinijos vyriausybė taip pat nenurodė kredito valdymo ir paskolų vertinimo sistemos teisinio pagrindo ir reglamentavimo sistemos. Be to, prašyme pateikti informaciją Komisija nurodė kelis konkrečius oficialius dokumentus dėl žaliųjų obligacijų ir automobilių sektoriaus finansavimo bendrovių, tačiau Kinijos vyriausybė nesuteikė informacijos apie teisinę ir reguliavimo sistemą ir nenorėjo paaiškinti, kas yra žalioji obligacija, nepaisant to, kad ji minima oficialiuose dokumentuose.

(271) Dėl banko EXIM Kinijos vyriausybė tvirtino, kad prašytos pateikti informacijos negalima laikyti reikalinga. Be to, Kinijos vyriausybės teigimu, informacija, kurios prašyta, apima komercines paslaptis ir todėl bankas EXIM negalėjo jos pateikti. Be to, Komisijai derėjo gauti atitinkamą informaciją iš atrinktų eksportuojančių gamintojų.

(272) Komisija pažymėjo, kad tai, kokia informacija laikoma reikalinga tyrimui, nustato ne kuri nors iš šalių, su kuriomis susijęs tyrimas, o pati Komisija. Be to, informacija apie banką EXIM yra tiesiogiai susijusi su tiriamąja subsidijavimo schema. Taigi prašyta pateikti informacija yra aktuali ir reikalinga tam, kad Komisija galėtų tinkamai įvertinti šią schemą. Galiausiai Komisija priminė, kad Kinijos vyriausybė turi ne vien reguliavimo įgaliojimus, bet ir atsakomybę už banko EXIM valdymą. Todėl Kinijos vyriausybė negali atrinktiems gamintojams visiškai perleisti atsakomybės už informacijos teikimą. Todėl šie tvirtinimai atmesti.

(273) Neturėdama prašomos informacijos, Komisija manė, kad negavo svarbios su šiuo tyrimo aspektu susijusios informacijos. Todėl Komisija pranešė Kinijos vyriausybei, kad tiriant įtariamo subsidijavimo, teikiamo žaliųjų obligacijų ir turtu užtikrintų vertybinių popierių emisiją apimančiu lengvatiniu finansavimu, buvimą ir mastą jai gali tekti pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalį remtis turimais faktais.

3.3.1.2. Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl žaliavų

(274) Siekdama sėkmingai gauti reikalingą informaciją iš Kinijoje įsikūrusių nesusijusių tiekėjų, tiekiančių žaliavas (dalis, komponentus ir žaliavines medžiagas), ir administracinio patogumo sumetimais Komisija paprašė Kinijos vyriausybės perduoti specialų klausimynų atrinktų eksportuojančių gamintojų žaliavų tiekėjams, apie kuriuos Kinijos vyriausybei pranešė atrinkti eksportuojantys gamintojai.

([102]) 2006 m. spalio 31 d. Kinijos Liaudies Respublikos bankų sektoriaus reguliavimo ir priežiūros įstatymas, Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento įsakymas Nr. 58.

(275) Kinijos vyriausybė manė, kad Komisijos prašymu Kinijos vyriausybei, jog ši perduotų specialų klausimyną, pažeistos SKP sutarties 12 straipsnio 12.1 ir 12.9 dalys. Ji manė, kad pareiga atlikti tyrimą ir rinkti informaciją iš žaliavų tiekėjų tenka tyrimą atliekančiai institucijai ir kad ši negali prašyti Kinijos vyriausybės perduoti klausimynų nepriklausomiems verslo subjektams remdamasi prielaida, kad tie subjektai yra valstybinės institucijos. Ji teigė, kad šis požiūris, kai remiamasi tokiomis prielaidomis, yra nesuderinamas su SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčiu. Kinijos vyriausybė taip pat teigė, kad Komisijai jau buvo prieinamas atrinktų eksportuojančių gamintojų tiekėjų sąrašas ir ji būtų galėjusi tiesiogiai nusiųsti jiems klausimynus.

(276) Kinijos vyriausybė taip pat teigė, kad žaliavų tiekėjams nebuvo tinkamai pranešta apie tai, kokią informaciją reikia iš jų gauti, jiems nesuteikta 30 dienų termino pateikti prašomą informaciją, taip pat jiems nesuteikta pakankamai galimybių pateikti reikiamą informaciją raštu pagal SKP sutarties 12 straipsnio 12.1 dalį.

(277) Be to, Kinijos vyriausybė teigė, kad tiekėjai galėjo būti atgrasyti nuo savo atsakymų, kuriuose yra konfidencialios informacijos, teikimo per Kinijos vyriausybę ir kad klausimyne nebuvo nurodymų dėl nekonfidencialios versijos pateikimo.

(278) Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad Kinijos vyriausybei nusiųstame klausimyne pateiktuose nurodymuose Kinijos vyriausybės prašyta pateikti įrodymų, kad ji tikrai perdavė klausimyną žaliavų tiekėjams. Kinijos vyriausybė savo klausimyno atsakymuose tokių įrodymų nepateikė. Negavusi tokių įrodymų, Komisija manė, kad tvirtinimai, susiję su praktiniais klausimyno, skirto nusiųsti žaliavų tiekėjams, aspektais, yra nepagrįsti.

(279) Kinijos vyriausybė nepateikė tiriamųjų Kinijos žaliavų tiekėjų pavadinimų ir nuosavybės struktūros apžvalgos, teigdama, kad tai yra konfidenciali informacija arba kad ši informacija nėra prieinama. Kinijos vyriausybė taip pat nepateikė išsamios informacijos apie daugumą Kinijos BEV žaliavų vidaus rinkos bruožų, įskaitant valstybės valdomoms įmonėms tenkančią vidaus gamybos ir vartojimo dalį, vidaus rinkos dydį, valstybės ir (arba) jos valdomų įmonių vykdomą kainodaros politiką, faktines žaliavų kainas vidaus rinkoje ir statistinius duomenis.

(280) Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo informacijos apie visus pirmiau nurodytus elementus, įskaitant vidaus rinkos struktūrą, kainų nustatymo mechanizmus ir kainas, taip pat bendrovių akcijų nuosavybę, Komisija manė, kad negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos.

(281) Atsakydama į Komisijos raštą pagal 28 straipsnį, Kinijos vyriausybė paprieštaravo rėmimuisi turimais faktais.

(282) Dėl informacijos apie įvairias dalis ir komponentus bei žaliavines medžiagas Kinijos vyriausybė pakartojo savo argumentą, kad neturi informacijos apie dalių ir komponentų tiekėjus, kad tiekėjų nekontroliuoja, kad neįmanoma priversti jų bendradarbiauti ir kad prašymus jiems turėtų pateikti pati Komisija. Be to, ji tvirtino, kad Komisijos prašyta informacija buvo per plati ir nereikalinga tyrimui ir kad tyrimo apimtis buvo neteisėtai išplėsta. Panašiai ir dėl informacijos apie Kinijos baterijų pramonės asociaciją (CBIA) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad nekontroliuoja CBIA, kuri nėra oficialiai susijusi su Kinijos vyriausybe, ir kad Komisija savo prašymus turėtų tiesiogiai pateikti šiai asociacijai.

(283) Galiausiai, dėl informacijos apie gamybą, vartojimą, vidaus tiekėjų rinkos struktūrą ir elastingumą Kinijos vyriausybė tvirtino, kad tokie duomenys jai neprieinami.

(284) Komisija pažymėjo, kad tai, kokia informacija laikoma reikalinga tyrimui, nustato ne kuri nors iš šalių, su kuriomis susijęs tyrimas, o pati Komisija. Komisija taip pat negali sutikti su argumentu, kad prašymas pateikti informaciją yra per platus, nes, turint omenyje tiekėjų skaičių ir susijusias žaliavas, norint gauti tokią informaciją iš esmės reikia surinkti didelį kiekį duomenų. Be to, dėl argumento, kad Kinijos vyriausybė nekontroliuoja tiekėjų ir todėl negali priversti jų bendradarbiauti, Komisija nurodė 278 konstatuojamojoje dalyje paaiškintas priežastis, dėl kurių ji laiko šiuos tvirtinimus nepagrįstais.

(285) Dėl teiginio dėl išplėstos tyrimo apimties Komisija pažymėjo, kad ši konkreti schema jau yra numatyta memorandume dėl įrodymų pakankamumo, įtraukta į pranešimą apie inicijavimą ir į konsultacijas su Kinijos vyriausybe. Taigi prašoma informacija niekada nebuvo išplėsta tiek, kad būtų viršytos pradinės tyrimo apimties ribos.

(286) Komisija visų pirma pažymėjo, kad Kinijos vyriausybei nekilo klausimų dėl to, kad ji nepateikė informacijos apie jokias kitas asociacijas, apie kurias Komisija prašė informacijos, konkrečiai apie Kinijos baterijų pramonės asociaciją (CBIA), Kinijos spalvotųjų metalų gamybos pramonės asociaciją (CNFA), Kinijos pramonės energijos šaltinių asociaciją (CIAPS), Kinijos fotovoltinių technologijų pramonės asociaciją (CPIA), Kinijos spalvotųjų metalų pramonės asociaciją (CNMIA) ir Kinijos spalvotųjų metalų perdirbimo pramonės asociaciją (CNMPIA). Be to, kaip aprašyta 278 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos vyriausybė nepateikė įrodymų, kad išsiuntė klausimynus tiekėjams ar Kinijos baterijų pramonės asociacijai. Nesant tokių įrodymų, kyla abejonių dėl bendradarbiavimo atliekant tyrimą. Komisija taip pat negali sutikti su tuo, kad Kinijos vyriausybė neturėjo jokios informacijos apie vidaus tiekėjų rinkų struktūrą. Kaip aprašyta 3.7.2 skirsnyje, Komisija nustatė, kad valstybė turi ne vieno baterijų ir ličio tiekėjo akcijų. Taigi, dėl 268 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių valstybė turi daug būdų rinkti informaciją, kad galėtų surinkti duomenis apie įmones, į kurias investuoja valstybė. Be to, kaip matyti iš tiesioginio Kinijos baterijų pramonės asociacijos (CBIA) ir Kinijos pramonės energijos šaltinių asociacijos (CIAPS) vaidmens, atliekamo tiekėjų rinkose, valstybė turi įvairių kitų būdų rinkti duomenis apie visus valstybės valdomus ir kitus tiekėjų rinkose veikiančius subjektus. Galiausiai, bendrų statistinių duomenų apie vartojimą, gamybą, rinkos struktūrą ir kainas rinkimas yra neatsiejamas nuo įprastų suverenios valstybės funkcijų. Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo informacijos apie pirmiau nurodytus elementus, Komisija padarė išvadą, kad negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos ir kad jai darant savo išvadas dėl žaliavų, tenka remtis turimais faktais.

3.3.1.3. Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos

(287) Komisija paprašė Kinijos vyriausybės užpildyti klausimyną, kuriame pateikta konkrečių klausimų apie fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos schemą. Savo atsakymuose Kinijos vyriausybė nepateikė svarbiausios prašomos informacijos apie įvairius elementus, kaip antai šios schemos parengimas, stebėsena ir įgyvendinimas, taip pat transporto priemonių, kurioms taikyta ši schema, skaičiaus įverčių.

(288) Kinijos vyriausybė neatskleidė nei parengiamųjų dokumentų (galimybių studijų, numatomų rezultatų), nei tarpinių ar galutinių dokumentų (rezultatų vertinimo, poveikio BEV pramonės plėtrai vertinimo, duomenų apie naudos padalijimą gamintojams ir vartotojams). Ji nenurodė ir nepaaiškino atitinkamų institucijų tvarkomų šios programos duomenų įrašų pobūdžio.

(289) Kinijos vyriausybė taip pat nepateikė valdžios išmokų už BEV, parduotas tiriamuoju laikotarpiu, mokėjimo grafiko. Be to, ji nepateikė subsidijų, pervestų pagal paraiškas dėl BEV per praėjusius ketverius metus, bendrų sumų. Ji taip pat nenurodė pagrindo, kuriuo remiantis subsidija už transporto priemonę mažinta metams bėgant. Ji nenurodė ir BEV, už kurias nuo 2018 m. pervestos subsidijos, skaičiaus. Be to, Kinijos vyriausybė negalėjo paaiškinti, pagal kokią tvarką galima prašyti skirti subsidijos lėšas tuo atveju, kai BEV yra importuojamos.

(290) Be to, Kinijos vyriausybė negalėjo pateikti šių duomenų: i) metinių suvestinių duomenų lentelių, kuriose būtų nurodytos sumos, sumokėtos kiekvienam užsienio gamintojui už kiekvieną per praėjusius ketverius metus importuotų BEV modelį; ii) užsienio bendrovių prašymų pateikti nurodymus dėl atsiskaitymo pagal prašymą skirti fiskalinės politikos subsidijos lėšas 2020–2023 m. laikotarpiu; iii) importuotų BEV, už kurias per tiriamąjį laikotarpį ar ankstesniais metais buvo pervesta lėšų, skaičiaus.

(291) Galiausiai, Kinijos vyriausybė nepateikė paaiškinimo, ar centriniu arba provincijų lygmeniu esama panašių subsidijavimo schemų.

(292) Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo informacijos apie visus pirmiau nurodytus elementus, Komisija manė, kad negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos.

(293) Atsakydama į Komisijos raštą pagal 28 straipsnį, Kinijos vyriausybė prieštaravo rėmimuisi turimais faktais.

(294) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad informacija apie galimybių studijas ar numatomus rezultatus, taip pat tarpiniai ir galutiniai dokumentai jai nėra prieinami.

(295) Kinijos vyriausybė taip pat tvirtino, kad informacija apie valdžios išmokų už BEV, parduotas tiriamuoju laikotarpiu, mokėjimo grafiką, atitinkamų valdžios institucijų tvarkomų šios programos duomenų įrašų pobūdį ir BEV, už kurias pervestos subsidijos, skaičių bei deklaruotą BEV pardavimą yra neaktuali ir nereikalinga šiam tyrimui.

(296) Dėl informacijos apie sumas, pagal šią programą sumokėtas užsienio gamintojams už kiekvieno modelio BEV, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad šios informacijos neturi ir kad ji yra neaktuali ir nereikalinga šiam tyrimui.

(297) Komisija pažymėjo, jog visiškai neįtikima, kad Kinijos vyriausybė neišsaugojo informacijos apie keletą metų vykdytos programos, kuri buvo kelis kartus peržiūrėta ir pakeista remiantis vertinimais ir, svarbiausia, kuriai buvo skirtos didelės Kinijos vyriausybės valdomo centrinio biudžeto sumos, galimybių studijas ar numatytus rezultatus. Tokiems pakartotiniams vertinimams atlikti reikėtų turėti tam tikros informacijos apie numatomus rezultatus ir informacijos apie įmones, kurios naudojasi tomis programomis. Taigi, tiek, kiek tokia informacija laikoma reikalinga Komisijos išvadoms padaryti, Komisija gali, kai tinkama, remtis turimais faktais.

(298) Dėl informacijos aktualumo Komisija pažymėjo, kad tai, kokia informacija laikoma reikalinga tyrimui, nustato ne kuri nors iš šalių, su kuriomis susijęs tyrimas, o pati Komisija. Be to, valdžios išmokų BEV gamintojams už jų parduotas BEV schema, šalies gamintojams ir užsienio gamintojams išmokėtų sumų palyginimas ir duomenų apie šias išmokas įrašai yra tiesiogiai susiję su įtariamo subsidijavimo schema ir yra svarbūs atliekant su ja susijusius skaičiavimus, nustatant konkretumą ir kitus elementus. Todėl informacija, kurios prašyta, yra aktuali ir reikalinga Komisijai siekiant tinkamai įvertinti šią schemą.

(299) Todėl Komisija padarė išvadą, kad jai savo išvadas dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos schemos tenka daryti remiantis turimais faktais.

3.3.1.4. Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl dotacijų ar kitų subsidijavimo programų, įskaitant valstybės, regionų ir (arba) vietos valdžios paramos schemas

(300) Komisija paprašė Kinijos vyriausybės pateikti informaciją apie nacionaliniu, provincijų ir savivaldos lygmenimis taikomas subsidijavimo schemas, kuriomis per paskutinius trejus kalendorinius metus iki tiriamojo laikotarpio ir tiriamuoju laikotarpiu suteikta naudos tiriamojo produkto gamintojams ir (arba) eksportuotojams. Kinijos vyriausybė nepateikė jokios informacijos apie tai, taigi atrodo, kad ji nesikreipė į jokias žemesnio (provincijų ar savivaldos) lygmens valdžios institucijas tam, kad surinktų prašomą informaciją.

(301) Atsakydama į Komisijos raštą pagal 28 straipsnį, Kinijos vyriausybė prieštaravo rėmimuisi turimais faktais.

(302) Kinijos vyriausybė tvirtino nestebinti dotacijų, kurias bendrovės gauna iš žemesnių lygmenų valdžios. Be to, ji teigė, kad dėl Komisijos klausimo nekonkretumo Kinijos vyriausybei buvo sunku surinkti išsamią informaciją iš visų Kinijos provincijų ir savivaldybių. Galiausiai ji tvirtino, kad atitinkamus dokumentus apie tai pateikė Kinijos eksportuojantys gamintojai.

(303) Komisija pažymėjo, jog neįtikima, kad Kinijos vyriausybė neišsaugojo informacijos arba neturi teisės prašyti provincijų ir savivaldybių pateikti informacijos apie Kinijos vyriausybės arba jos vardu atliktus pinigų pervedimus. Tai apima tokius duomenis kaip tų pinigų pervedimų priežastys, susijusios sumos ir išmokų gavėjai. Taigi, tiek, kiek tokia informacija laikoma reikalinga Komisijos išvadoms padaryti, Komisija gali, kai tinkama, remtis turimais faktais.

(304) Komisija taip pat pažymėjo, kad klausimyne ir raštuose dėl informacijos neišsamumo pateikti informacijos prašymai buvo išsamūs ir konkretūs. Komisija taip pat priminė, kad Kinijos vyriausybė aktyviai dalyvauja tokiose schemose, nes kontroliuoja dotacijų teisinę sistemą, sprendimų priėmimo procesą ir išmokėjimą, taip pat dotacijų programų rengimą. Todėl Kinijos vyriausybė negali atrinktiems gamintojams visiškai perleisti atsakomybės už informacijos teikimą.

(305) Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo informacijos apie pirmiau nurodytus elementus, Komisija manė, kad negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos ir kad jai darant savo išvadas dėl dotacijų ar kitų subsidijavimo programų, įskaitant valstybės, regionų ir (arba) vietos valdžios paramos schemas, tenka remtis turimais faktais.

3.3.1.5. Atleidimo nuo pirkimo mokesčio schema

(306) Komisija paprašė Kinijos vyriausybės užpildyti klausimyną, kuriame pateikti konkretūs klausimai apie atleidimo nuo pirkimo mokesčio schemą. Šio vyriausybei skirto klausimyno atsakymuose Kinijos vyriausybė nepateikė svarbiausios prašomos informacijos tokiose srityse kaip šios schemos parengimas, stebėsena ir įgyvendinimas, taip pat transporto priemonių, kurioms taikyta ši schema, skaičiaus įverčių.

(307) Šios programos parengimo ir stebėsenos klausimu Kinijos vyriausybė nepateikė numatomų rezultatų analizės. Kinijos vyriausybė taip pat nenurodė ir nepaaiškino atitinkamų valdžios institucijų tvarkomų duomenų įrašų pobūdžio (pvz., apskaitos įrašai, konkrečių bendrovių dokumentų bylos, duomenų bazės, biudžeto naudojimo leidimai ir kt.). Be to, Kinijos vyriausybė nenurodė mokesčio, nesurinkto vykdant šią politiką, sumos. Kinijos vyriausybė taip pat nepateikė jokių tarpinių dokumentų, apimančių vertinimo rezultatus, poveikio BEV pramonės plėtrai vertinimą ir duomenis apie naudos padalijimą gamintojams ir vartotojams. Be to, Kinijos vyriausybė negalėjo pateikti į katalogą įtrauktų importuojamų BEV, atitinkančių paramos pagal šią programą sąlygas, pardavimo duomenų.

(308) Naujų rūšių energija varomų transporto priemonių modelių, už kuriuos taikomas atleidimas nuo transporto priemonės pirkimo mokesčio, katalogo klausimu Kinijos vyriausybė nepateikė atsakymų dėl i) tinkamumo kriterijų, ii) su atmestais modeliais ir paraiškomis dėl modelių susijusių informacinių dokumentų ir iii) iš gamintojų gautos komunikacijos dėl jų paraiškų. Konkrečiai Kinijos vyriausybė nepateikė paaiškinimo ar įrodymų dėl to, kokiu pagrindu remiantis priimamos arba atmetamos paraiškos dėl transporto priemonių, kurias siekiama įtraukti į šią programą. Be to, Kinijos vyriausybė nepateikė su atmestais transporto priemonių modeliais susijusių informacinių dokumentų, taip pat nepateikė paraiškų dėl transporto priemonių modelių ir gamintojams dėl tų modelių atmetimo nusiųstų dokumentų.

(309) Kinijos vyriausybė taip pat nepateikė informacijos apie Kinijoje registruotų BEV kiekį. Be to, Kinijos vyriausybė nepateikė informacijos apie importuotų BEV, užregistruotų per tiriamąjį laikotarpį ar ankstesnius laikotarpius, kiekį. Kinijos vyriausybė taip pat nepateikė informacijos apie registruotų naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (NEV) ar BEV kiekį pagal prekės ženklą, modelį ir registracijos vietą. Galiausiai, Kinijos vyriausybė nepateikė jokių tyrimų duomenų, kuriais būtų galima remtis kainų elastingumo Kinijoje klausimu.

(310) Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo informacijos apie nė vieną iš pirmiau nurodytų elementų, Komisija nusprendė, kad negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos.

(311) Atsakydama į Komisijos raštą pagal 28 straipsnį, Kinijos vyriausybė prieštaravo rėmimuisi turimais faktais, argumentuodama tuo, kad jokia informacija, kurią prašyta pateikti, nėra prieinama Kinijos vyriausybei.

(312) Be to, Kinijos vyriausybė teigė, kad informacija apie registruotų BEV kiekį nėra aktuali tyrimui.

(313) Komisija pažymėjo, jog visiškai neįtikima, kad Kinijos vyriausybė neturi informacijos apie Kinijoje per tam tikrą laikotarpį užregistruotų BEV skaičių. Taip yra visų pirma todėl, kad registruojamoms BEV taikomos specialios sąlygos, kurias turi vertinti, kontroliuoti ir stebėti Kinijos vyriausybė. Yra nustatytas išsamių dokumentų rinkinys, kurį transporto priemonių savininkai turi pateikti eismo valdymo institucijoms, kai perka transporto priemonę, ją registruoja ir įgyja jos registracijos numerio ženklą Kinijoje. Transporto priemonių pirkėjai nuo tada, kai jas nuperka, privalo laikytis pirkimo mokesčio taisyklių, pateikdami transporto priemonės pirkimo mokesčio deklaraciją. Šioje deklaracijoje privaloma pateikti išsamią informaciją, įskaitant transporto priemonės identifikavimo numerį (VIN), kuris yra unikalus transporto priemonės modelio ir kai kurių jos charakteristikų identifikatorius. Be to, Kinijoje registruotas transporto priemones privaloma užregistruoti Kinijos eismo valdymo institucijoje ir tai apima transporto priemonės tipo ir modelio identifikavimą. Pagal transporto priemonių valstybinio numerio ženklus taip pat galima atsekti konkrečias transporto priemones.

(314) Taip pat neįtikima, kad Kinijos vyriausybė neišsaugo rašytinių dokumentų apie atvejus, kai transporto priemonių modelius atsisakoma įtraukti į katalogą, ypač turint omenyje, kad per įtraukimo į katalogą procedūrą pateikiama daug gamintojų duomenų ir kelios Kinijos vyriausybės techninės tarnybos atlieka vertinimą. Be to, Komisija pažymėjo, jog neįtikima, kad Kinijos vyriausybei nėra žinomas įvertintas mokestinių pajamų, negautų dėl vykdomos ilgalaikės programos, dydis. Ši programa iš tiesų turi tiesioginį poveikį biudžetui ir dėl jos gali būti nesurenkama šimtai milijonų juanių mokestinių pajamų per metus.

(315) Taigi, tiek, kiek ši informacija laikoma reikalinga Komisijos išvadoms padaryti, Komisija rėmėsi viešai prieinamais šaltiniais.

(316) Dėl informacijos aktualumo Komisija pažymi, kad tai, kokia informacija laikoma reikalinga tyrimui, nustato ne kuri nors iš šalių, su kuriomis susijęs tyrimas, o pati Komisija. Be to, BEV registravimas yra tiesiogiai susijęs su įtariamo subsidijavimo schema ir todėl prašyta informacija yra aktuali ir reikalinga tam, kad Komisija galėtų tinkamai įvertinti šią schemą.

(317) Nors, kaip nurodyta 3.9 skirsnyje, Komisija preliminariai nusprendė neskelbti išvadų dėl šios schemos, ji pasilieka teisę toliau tirti šios programos kompensuotinumą. Todėl Komisijai gali reikėti remtis turimais faktais darant savo išvadas dėl schemos, pagal kurią atleidžiama nuo pirkimo mokesčio, jeigu ji gautų duomenų apie pakankamai elementų, kad būtų galima daryti išvadą, jog tokia schema yra kompensuotina.

3.3.2. *Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl grupės „SAIC Group“*

(318) Bendrovių grupė „SAIC Group“ iš pradžių bendradarbiavo su Komisija ir pateikė klausimyno atsakymus. Visų pirma klausimyno atsakymus atsiuntė su ja susiję subjektai, įskaitant šešis BEV gamintojus. Vis dėlto šiuose atsakymuose nustatyta didelių trūkumų ir Komisija 2023 m. gruodžio 12 d. pranešė grupei „SAIC Group“ apie savo ketinimą dėl informacijos, nepateiktos prieš tikrinamuosius vizitus, taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalį ir kad, jei nebūtų gauta šios informacijos, Komisijos išvados gali būti grindžiamos turimais faktais. Trūko informacijos, *inter alia*, apie gamybos sąnaudas, išsamios informacijos apie pagrindinių žaliavų pirkimą, taip pat negauta klausimyno atsakymų iš susijusių bendrovių, dalyvavusių su tiriamuoju produktu susijusioje veikloje, dėl kurios prašyta pateikti klausimyno atsakymus.

(319) Grupė „SAIC Group“ trūkstamos informacijos nepateikė ir teigė, kad to priežastis yra didelis susijusių bendrovių skaičius grupėje ir kad jei būtų remiamasi *turimais faktais*, nebūtų deramai atsižvelgiama į jos aktyvų bendradarbiavimą iki to tyrimo etapo. Jos teigimu, didelį pateiktų atsakymų su trūkumais skaičių lėmė Komisijos prašytos pateikti informacijos kiekis, kuris buvo (dažnai nepagrįstai) didelis, ir didelė reikiamo koordinavimo tarp daugybės susijusių bendrovių našta.

(320) Vis dėlto patvirtinta, kad trūko bendradarbiavimo prieš tikrinamuosius vizitus, per juos ar po jų, nes nepateikta svarbios informacijos apie, *inter alia*, gamybos sąnaudas, medžiagų žiniaraščius, produktų specifikacijas, įskaitant iš tiekėjų perkamų žaliavinių medžiagų cheminę sudėtį, pirkimą iš tiekėjų patvirtinančius konkrečių pirkimo sandorių sąrašus ir informaciją apie gautas dotacijas. Komisija grupei „SAIC Group“ paaiškino, kad tokia informacija laikoma reikalinga konkrečioms išvadoms dėl subsidijų, gautų pagal įvairias paramos priemones, padaryti. Be to, paaiškėjo, kad klausimyno atsakymų nepateikė ir papildomos susijusios bendrovės, nors dėl jų veiklos būtų reikėję tai padaryti.

(321) Komisija nustatė, jog tai, kad nepateikta tokios reikalingos informacijos, kliudė atlikti tyrimą. Todėl 2024 m. balandžio 23 d. grupei „SAIC Group“ tinkamai pranešta apie padarinius dėl tik dalinio bendradarbiavimo per tyrimą ir apie Komisijos ketinimą taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį dėl nepateiktos informacijos ar dėl informacijos, kurios nebuvo įmanoma patikrinti. Komisija paragino bendrovę pateikti pastabų.

(322) 2024 m. balandžio 30 d. Komisija gavo grupės „SAIC Group“ pastabas. „SAIC Group“ nesutiko su tuo, kaip Komisija įvertino bendrą įvairių šios grupės subjektų bendradarbiavimo lygį, ir pateikė kelis teiginius, kuriais grįsta išvada, kad numatomas pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymas nėra pagrįstas.

3.3.2.1. Grupės „SAIC Group“ tvirtinimas, kad nesilaikoma teisinių pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymo standartų

(323) Grupė „SAIC Group“ teigė, kad tam tikri Komisijos vertinimo, atlikto dėl pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymo, aspektai neatitinka užfiksuotų faktų, ir pakartojo, kad ji, kiek tik galėjo, bendradarbiavo per tyrimą. „SAIC Group“ paaiškino, kad tais atvejais, kai negalėjo pateikti visos ar dalies prašomos informacijos, ji pateikė „alternatyvius dokumentus“, kad palengvintų Komisijos tyrimą.

(324) Šiuo klausimu grupė „SAIC Group“ rėmėsi pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalimi, taip pat Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktika ([103]), teigdama, kad net ir neišsamūs ar kitokių trūkumų turintys atsakymai turėtų būti priimtini.

(325) Grupė „SAIC Group“ atkreipė dėmesį į Teismo išvadą šioje byloje ([104]), kad „sąvoka „reikalinga [būtina] informacija“ susijusi su suinteresuotųjų šalių turima informacija, kurią pateikti prašo Sąjungos institucijos, siekdamos padaryti išvadas, reikiamas atliekant antidempingo tyrimą“. Toje pačioje byloje ([105]) Teismas nusprendė, kad „šios institucijos turi pareigą įrodyti, jog yra dempingas, žala ir priežastinis ryšys tarp importo dempingo kainos ir tokios žalos, taigi ir pareigą įrodyti, jog informacija yra [reikalinga], siekiant padaryti reikiamas išvadas atliekant antidempingo tyrimą“.

(326) Atsižvelgdama į tokią Teisingumo Teismo išvadą, grupė „SAIC Group“ manė, kad „dėl labai sudėtingo šio tyrimo pobūdžio (didelės prašomos informacijos apimties, labai didelio bendrovių, privalančių pateikti informaciją, skaičiaus ir trumpo laiko, duoto informacijai pateikti) Komisija neturėtų pernelyg griežtai taikyti minėtų kriterijų pateiktai informacijai“ ir „kai laikoma, kad pateikta informacija turi trūkumų, turimais faktais turėtų būti remiamasi tik dėl to dalyko, dėl kurio ta informacija reikalinga, ir visomis aplinkybėmis tai turėtų būti patikrinama remiantis kitais nepriklausomais šaltiniais, visiškai laikantis pagrindinio reglamento 28 straipsnio 5 dalies“.

([103]) Žr. Bendrojo Teismo sprendimą *City Cycle Industries / Europos Sąjungos Taryba*, T-413/13, EU:T:2015:164, 120 punktą; Bendrojo Teismo sprendimą *Guangdong Kito Ceramics ir kiti / Europos Sąjungos Taryba*, T-633/11, EU:T:2014:271, 100 punktą; 2001 m. rugpjūčio 23 d. priimtą PPO apeliacinės įstaigos ataskaitą dėl karštojo valcavimo plieno importo į JAV, WT/DS184/AB/R, 81 punktą, ir Teisingumo Teismo sprendimą *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) / Giant (China) Co. Ltd*, C-61/16 P, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komisija priminė, kad kita (-os) atrinkta (-os) grupė (-ės) iš tiesų pateikė prašomą informaciją, taigi prašoma informacija buvo lengvai prieinama grupei „SAIC Group“. Taigi grupė „SAIC Group“ pasirinko nepateikti prašomos informacijos – tai įrodo jos per tikrinamąjį vizitą pasirašytas ir patvirtintas nepateiktų dokumentų sąrašas. Iš šio sąrašo matyti, kad ji kliudė tyrimui, sąmoningai nedarydama visko, ką galėjo padaryti. Be to, ta informacija buvo laikoma reikalinga tinkamoms išvadoms per subsidijų tyrimą padaryti ir šiuo atžvilgiu tai atitinka Teisingumo Teismo išvadas. Be to, į bet kokią aktualią informaciją, kurią grupė „SAIC Group“ pateikė kaip „alternatyvius dokumentus“, įskaitant informaciją su trūkumais, buvo tinkamai atsižvelgta, kai ją buvo įmanoma patikrinti. Turimais faktais, įskaitant tai, kas sužinota iš nepriklausomų šaltinių (kaip nurodyta 3.3 skirsnyje) dėl lengvatinio skolinimo, eksporto kredito draudimo, atleidimo nuo pirkimo mokesčio, žaliavų, taip pat fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos, Komisija rėmėsi tik tada, kai pateikta informacija aiškiai turėjo trūkumų (ir buvo nurodyta bendrai pasirašytuose tikrinimo vietoje ataskaitų prieduose) ir Komisija turėjo duomenų apie pakankamai elementų, kad galėtų daryti išvadas dėl šių schemų. Klaidinga manyti, kad Komisija pernelyg griežtai taikė pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalyje nustatytus kriterijus.

(328) Kadangi grupė „SAIC Group“ savo pastabose teigė, kad „nereikėtų skubėti atmesti informacijos, kuri užfiksuota kaip pateikta“, Komisija, šiam atrinktam eksportuojančiam gamintojui atskleisdama esminius faktus ir motyvus, paaiškino, kad ji, remdamasi turimais faktais, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį, kiek tik įmanoma, naudojosi grupės „SAIC Group“ pateikta informacija ir tik tuo atveju, jei tokios patikrintos informacijos nebuvo, rėmėsi viešais nepriklausomais šaltiniais. Todėl tvirtinimas, kad nesilaikoma teisinių pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymo standartų, atmestas.

3.3.2.2. Prašymai pateikti informaciją apie susijusius tiekėjus

(329) Kaip minėta 318–319 konstatuojamojoje dalyje, atliekant tyrimą nustatyta, kad yra kelios susijusios bendrovės, apie kurias nepranešta ir dėl kurių grupė „SAIC Group“ nepateikė klausimyno atsakymų. Nustatyta, kad šios „naujos“ bendrovės yra susijusios ir palaiko įvairius svarbius sutartinius santykius, apimančius tokią veiklą kaip žaliavų tiekimas ar kapitalo, paskolų, garantijų ir kitokio finansavimo teikimas grupėje „SAIC Group“. Grupė „SAIC Group“ ne kartą atmetė Komisijos prašymus užpildyti klausimyną, teigdama, kad tai yra „SAIC Group“ pagrindinių teisių pažeidimas, tačiau nepateikė jokių pagrįstų argumentų dėl to.

(330) Savo pastabose grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad tos susijusios bendrovės negali arba neprivalo bendradarbiauti per tyrimą ir kad pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymas šioms bendrovėms bet kokiu atveju yra nepagrįstas arba turėtų būti griežtai ribojamas. Grupės „SAIC Group“ nurodytos priežastys yra susijusios su keliais veiksniais, tokiais kaip:

— labai maža atitinkamos susijusios bendrovės sandorių vertės sudaroma grupės „SAIC Group“ apyvartos dalis (mažesnė nei 1 %);

— susijusių bendrovių akcijų neturėjimas ar reikšmingos jų kontrolės nebuvimas, kurį patvirtina tai, kad šios bendrovės atsisakė patenkinti grupės „SAIC Group“ pateiktą prašymą bendradarbiauti ar pateikti konfidencialius dokumentus, prie kurių yra prisidėjusios nurodytos bendrovės;

— tai, kad nei eksportuojančiam gamintojui skirto klausimyno nurodymai, nei 2023 m. lapkričio 17 d. Komisijos paskelbtas aiškinamasis raštas ([106]) neapima tų susijusių bendrovių verslo veiklos;

— gamybos apimtis, susidariusi pagal žaliavų perdirbimo susitarimą, jau įtrauktą į grupės „SAIC Group“ atsakymą;

— tai, kad tariamai susijusi bendrovė per tiriamąjį laikotarpį neturėjo sandorių dėl mokslinių tyrimų ir plėtros (MTP) ar galiojančių MTP sutarčių su grupe „SAIC Group“;

— tai, kad tariamai susijusi bendrovė yra žemės naudojimo teisės gavėja, tačiau nėra tos teisės savininkė.

([106]) Prie bylos pridėtas pranešimas dėl susijusių bendrovių, privalančių pateikti klausimyno atsakymus (dok. Nr. t23.005730).

(331) Komisija sutiko, kad susijusi bendrovė, kurios sandorių vertė yra labai nedidelė ir sudaranti mažiau nei 1 % grupės „SAIC Group“ pirkimų, pagal minėtą aiškinamąjį raštą iš tiesų galėtų būti atleista nuo prievolės pateikti klausimyno atsakymus per šį tyrimą. Tačiau Komisija negalėjo patikrinti šios informacijos, todėl pasiliko teisę taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį dėl gaminių dalių, kurias ši susijusi bendrovė tiekė grupei „SAIC Group“.

(332) Komisija pažymėjo, kad šis susijęs tiekėjas ir grupė „SAIC Group“ kartu valdo bendrovę, kuriančią, gaminančią ir parduodančią baterijų elementus, baterijų modulius ir sudėtines baterijas, taigi jie yra teisiškai pripažinti verslo partneriai. Todėl jie laikomi susijusiais, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 127 straipsnyje, ir dėl to taikoma teisinė prievolė pateikti subsidijų klausimyno atsakymus kaip susijusiai šaliai, laikantis klausimyne ir paskesnėje korespondencijoje pateiktų nurodymų. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

(333) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad Komisija turėtų peržiūrėti savo vertinimą ir netaikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnio bendrovėms, atsisakiusioms atskleisti finansinius ar sutartinius ryšius ir bendrųjų įmonių susitarimus, ir kad tokiais atvejais Komisija turėtų naudotis tik viešai prieinama informacija pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnio 5 dalį. Komisija ne kartą nurodė grupei „SAIC Group“, jog tai, kad tam tikra informacija laikoma „pagrindine verslo paslaptimi“, nėra svarbu, nes pagal pagrindinio reglamento 29 straipsnį bet kokia per antisubsidijų tyrimą pateikta informacija yra tvarkoma kaip konfidenciali. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(334) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad Komisija tinkamai nepaaiškino, kodėl kai kurios susijusios bendrovės turėjo užpildyti klausimyną. Tačiau savo antrajame prašyme Komisija paaiškino, kad, kaip matyti iš bylos dokumentuose pateiktos informacijos (organizacinės schemos, kurioje pavaizduotas svarbus susijusių bendrovių finansinis ir (arba) kontrolės vaidmuo), šios bendrovės yra susijusios, nes atrodo, kad jos dalyvauja teikiant kapitalą, paskolas ar kitokį finansavimą grupėje „SAIC Group“. Vis dėlto Komisija, gavusi antrą neigiamą „SAIC Group“ atsakymą į savo prašymą, nebekartojo šio prašymo ir 2024 m. balandžio 23 d. informavo grupę „SAIC Group“ apie nebendradarbiavimo padarinius.

(335) Grupė „SAIC Group“ atsisakė pateikti klausimyno atsakymus dėl susijusios bendrovės, su kuria, kaip nustatyta per vieną iš tikrinamųjų vizitų, buvo sudarytas žaliavų perdirbimo susitarimas. Nors „SAIC Group“ pripažino, kad ši susijusi bendrovė dalyvauja gaminant tiriamąjį produktą, ji taip pat teigė, kad Komisijai derėjo „patvirtinti“, kad dėl jos reikia gauti klausimyno atsakymus. Iš šios pastabos tapo aišku, kad grupė „SAIC Group“ nėra linkusi bendradarbiauti, o galiausiai ji teigė, kad jei 28 straipsnis būtų kaip nors taikomas dėl šios susijusios bendrovės, jo taikymas turėtų apsiriboti vien tais elementais, kurie nesusiję su subsidijomis. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(336) Apie šių susijusių bendrovių buvimą iš tiesų sužinota iš informacijos, pateiktos pradiniame informacijos teikimo etape prieš pateikiant klausimyno atsakymus, iš klausimyno atsakymų arba neformaliai per tikrinamuosius vizitus vietoje. Šios susijusios bendrovės buvo grupės „SAIC Group“ tiekėjos arba pirkėjos ir dažnai atrodė, kad jos dalyvauja su tiriamuoju produktu susijusioje veikloje kaip mokslinių tyrimų institutas, memorandume dėl įrodymų pakankamumo nurodytų dalių ir komponentų tiekėjas, logistikos bendrovė ar kt. Dėl jų veiklos pobūdžio reikėjo, kad jos pateiktų klausimyno atsakymus, kuriais remdamasi Komisija būtų galėjusi patikrinti informaciją ir galiausiai paprašyti papildomų įrodymų.

3.3.2.3. Prieš tikrinamuosius vizitus vietoje ir per juos grupės „SAIC Group“ nepateikta informacija ir kiti neatskleisti dokumentai

(337) Grupė „SAIC Group“ savo pastabose tvirtino, kad, iš Komisijos gavus raštus dėl didelių informacijos nepakankamumo problemų, kai kuri informacija buvo iš tiesų pateikta vėliau ir ją buvo galima visapusiškai patikrinti per tikrinamuosius vizitus vietoje. Tačiau „SAIC Group“ turėjo omenyje tik tą informaciją, kuri susijusi su atleidimu nuo pirkimo ir vartojimo mokesčio, taikomu pirkėjams vidaus rinkoje, ir taip pripažino, kad visa kita trūkstama informacija liko neatskleista per tyrimą. Raštuose dėl informacijos neišsamumo iš tiesų atkreiptas dėmesys į pagrindinius dalykus, apie kuriuos atskiri gamintojai, priklausantys grupei „SAIC Group“, sąmoningai pasirinko nepranešti (tai yra informacija jų klausimyno atsakymuose apie gamybos ir pardavimo prognozes, gamybos sąnaudas ir atleidimą nuo pirkimo ir vartojimo mokesčio, kai produktai parduodami vidaus rinkoje).

(338) Grupė „SAIC Group“ pateikė dokumentų, kurie nebuvo pateikti prieš tikrinamuosius vizitus vietoje ir per juos, apžvalgą ir paprašė Komisijos taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį tik tiems dokumentams, kurių nepateikė atskiri subjektai. Komisija, peržiūrėjusi šiuos sąrašus, toliau laikėsi savo pozicijos dėl tų grupei „SAIC Group“ nusiųsto sąrašo elementų, dėl kurių nuspręsta remtis turimais faktais, kaip antai dotacijų programų, baterijų tiekimo už mažesnį nei pakankamą atlygį, įgyvendinant atleidimo nuo mokesčių ir mokesčių sumažinimo programą negautų pajamų ir lengvatinio finansavimo teikimo (pvz., obligacijomis ir nuosavo kapitalo injekcijomis), taip pat trūkstamų klausimyno atsakymų. Tvirtinimas, kad pateikta informacija apie kai kuriuos elementus neturėtų būti atmesta, buvo atmestas; tie elementai nurodyti toliau.

(a) *Medžiagų žiniaraščio duomenys apie gatavų gaminių ir tiekiamų produktų specifikacijas (pvz., chemines savybes, sudėtį ir kt.)*

(339) Medžiagų žiniaraščiai yra išsamūs sąrašai, kuriuose nurodytos žaliavinės medžiagos ir komponentai, reikalingi produktui pagaminti, ir jo gamybos instrukcijos. Komisija grupei „SAIC Group“ ne kartą aiškino medžiagų žiniaraščių svarbą tyrimui, nes iš jų galima nustatyti pagrindinius atskirus komponentus ir medžiagas, iš kurių susideda gatavas gaminys, ir tų komponentų bei medžiagų kilmę.

(340) Nagrinėjamu subsidijavimo atveju medžiagų žiniaraštis taip pat buvo svarbus nustatant naudojamas surenkamo gatavo gaminio (BEV ar tokių komponentų kaip baterijos) dalis, naudojamus jų kiekius, jų specifikacijas, numerį, naudojamą medžiagai identifikuoti vidaus sistemoje, ir, atitinkamai, jos tiekėjų pavadinimus. Iš medžiagų žiniaraščių taip pat galima nustatyti tiesioginį ryšį su gamybos sąnaudomis, nes jais galima remtis apskaičiuojant standartines sąnaudas, faktines sąnaudas ir neatitikimus, atsirandančius dėl skirtumo tarp jų.

(341) Grupė „SAIC Group“ nepateikė išsamių duomenų nei apie medžiagų žiniaraštį, nei apie gamybos sąnaudas, ir tvirtino, kad medžiagų žiniaraštis nereikalingas antisubsidijų tyrimams, nes jame nėra jokių elementų, reikalingų subsidijų skirtumui apskaičiuoti. Komisija nesutiko su šiuo įvertinimu ir patvirtino, kad ši informacija yra reikalinga tam, kad būtų galima įvertinti ne tik su gamybos sąnaudomis, bet ir su svarbiausiomis dalimis bei komponentais susijusios informacijos išsamumą ir tikslumą.

(342) Grupė „SAIC Group“ pripažino, kad informaciją apie produktų specifikacijas pateikti įmanoma tik atskirais atvejais ir tik iš dalies. Be to, „SAIC Group“ manė, kad Komisija būtų galėjusi sutikrinti pateiktus duomenis taikydama kitokį metodą. Grupė „SAIC Group“ manė, kad prašyti kiekvieno subjekto pateikti tokio pat lygio informaciją apie medžiagų žiniaraštį iš tiesų yra neteisinga ir tai yra Pagrindinių teisių chartijos pažeidimas, nes esama ir kitokių metodų, kuriais galima patikrinti lentelėje pateiktą informaciją apie dalių tiekimą.

(343) Komisija laikėsi nuomonės, kad nė vienas iš susijusių baterijų tiekėjų nepateikė būtinų patvirtinamųjų dokumentų, kurių prašė tyrimo grupė, visų pirma tų produktų specifikacijų. Visų pirma, Komisija manė, kad informaciją iš medžiagų žiniaraščio turėjo pateikti kiekvienas iš subjektų, nes kai jų to prašyta per tikrinamuosius vizitus vietoje, jie patvirtino turintys tokią informaciją, tačiau negalintys jos pateikti dėl įvairių priežasčių, daugiausia susijusių su konfidencialumo susitarimu, pasirašytu su tiekėjais, ir su pačios bendrovės verslo paslaptimis. Be to, rengdami klausimyno atsakymus tie subjektai iš tiesų naudojosi medžiagų žiniaraščiu nustatydami žaliavas, apie kurias reikia pranešti, ir atitinkamus tiekėjus, kurie turėtų pateikti klausimyno atsakymus. Tai buvo viena iš priežasčių, paskatinusių Komisiją po tikrinamojo vizito vietoje pakartoti savo prašymą pateikti informaciją. Iš tiesų Komisija, nesilaikydama savo įprastos praktikos, leido kiekvienam subjektui pateikti informaciją apie medžiagų žiniaraštį ir kitas tiekiamų dalių bei žaliavinių medžiagų specifikacijas, tačiau pasiliko teisę neatsižvelgti į šią informaciją, nes jos nebuvo įmanoma patikrinti vietoje.

(344) Kaip jau minėta, grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad kai kurių gamintojų naudojamos baterijų elementų ir baterijų sistemos chemines savybes ir specifikacijas įmanoma patikrinti nesinaudojant medžiagų žiniaraščiu arba kad su tam tikrų žaliavinių medžiagų, kurias naudoja kai kurie su baterijomis susiję gamintojai, specifikacijomis susijusią informaciją įmanoma patikrinti nesinaudojant medžiagų žiniaraščiu. Kai kuriais atvejais grupė „SAIC Group“ pateikė su medžiagų žiniaraščiu susijusią informaciją kaip materialius įrodymus per patikrinimą.

(345) Tačiau to, kad bendrovė leidžia Komisijai peržiūrėti konkretaus tipo tiriamojo produkto medžiagų žiniaraštį, niekaip negalima prilyginti prašomos informacijos pateikimui. Informacija, kurią buvo galima peržiūrėti, nebuvo išsami (kai kuriais išimtiniais atvejais ji buvo tik apie vienos rūšies tiriamąjį produktą), be to, grupė „SAIC Group“ patvirtino, kad, kai prašyta, atsisakė pateikti lengvai prieinamą informaciją Komisijai.

(346) Pirma, Komisija atmetė tvirtinimą, kad medžiagų žiniaraštis nėra aktualus tyrimui ir negali turėti jokios įtakos apskaičiuojant subsidijų sumas. Antra, nustačiusi, kad baterijos ir kitos žaliavinės medžiagos yra svarbūs veiksniai, dėl kurių gali būti taikomas subsidijavimas, ir neturėdama informacijos iš medžiagų žiniaraščio, kuria remdamasi būtų galėjusi įvertinti atrinktiems gamintojams tiekiamų dalių duomenų išsamumą, tikslumą ir specifikacijas, Komisija nusprendė, kaip turimais faktais, remtis iš kitų šaltinių gaunama informacija apie žaliavines medžiagas.

(b) *Dalių ir komponentų pirkimo pagal konkrečius sandorius sąrašas (apskaitos žurnalas)*

(347) Savo pastabose dėl 28 straipsnio taikymo grupė „SAIC Group“ patvirtino, kad dėl konfidencialių priežasčių ne visada galėjo pateikti konkrečių pirkimo sandorių sąrašus, nes šie elementai siejasi su gamybos sąnaudomis ir todėl yra verslo paslaptis. Vis dėlto, jos teigimu, kai kuriais atvejais buvo galima patikrinti atitinkamą lentelę per tikrinamuosius vizitus vietoje. „SAIC Group“ tvirtino, kad prašomos informacijos išsamią santrauką pateikė lentelėse, į kurias įtraukta visa subsidijos sumai apskaičiuoti reikalinga informacija, ir kad Komisija galėjo tai patikrinti per tikrinamuosius vizitus vietoje. Vis dėlto grupė „SAIC Group“ galėjo pateikti tik momentinę ekrano kopiją, kurioje ta informacija parodyta Komisijai, nes tos informacijos šaltinis tebebuvo konfidencialus, o prašomo pirkimų sąrašo ji negalėjo pateikti, nors jis buvo lengvai prieinamas. Grupė „SAIC Group“ padarė išvadą, kad pateikta informacija bet kokiu atveju atitinka pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalies kriterijus.

(348) Komisija nesutiko su tvirtinimu, kad pateikta informacija atitinka pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalies kriterijus. Momentinių ekrano kopijų ar suvestinių duomenų, neapimančių svarbios prašomos informacijos, pateikimo, užuot leidus su tam tikrais dokumentais susipažinti tiesiogiai, jokiu būdu negalima prilyginti prašomos informacijos pateikimui materialaus įrodymo forma, užtikrinant, kad informacija galėtų būti tinkamai patikrinta. Dėl trūkumų, kurių būta teikiant konkrečius prašomus duomenis, sunku padaryti pakankamai tikslią išvadą. Be to, turint omenyje, kad ta informacija buvo lengvai prieinama, negalima manyti, kad ši šalis bendradarbiaudama padarė viską, ką galėjo.

(349) Komisija taip pat pažymėjo, kad su pirkimu susijusi informacija atspindi ne faktines sąnaudas, o standartines sąnaudas (biudžeto sąnaudas, užfiksuotas bendrovės taikomoje įmonės išteklių planavimo (ĮIP) sistemoje). Tuo remiantis ir atsižvelgiant į minėtas dėl medžiagų žiniaraščio padarytas išvadas konstatuota, kad Komisija negalėjo patikrinti atrinktų tiriamojo produkto gamintojų pateiktos informacijos apie dalių ir komponentų kiekį ir sąnaudas tikslumo, todėl Komisija atmetė tvirtinimą, kad pateikta informacija atitinka pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalies kriterijus.

(c) *Preliminarioji pirkimo sutartis su E-3-3 lentelėje (a/b skiltyse) nurodytais dalių ir komponentų tiekėjais (visas sutarties tekstas)*

(350) Grupė „SAIC Group“ savo pastabose tvirtino, kad vienu atveju ji vietoje sutikrino pirkimo pagal konkrečius sandorius sąrašą su savo apskaitos įrašais. Ji tvirtino, kad, kai prašyta per tikrinamuosius vizitus vietoje, ji dėl šio subjekto ir dėl kitų gaminančių subjektų pateikė atitinkamus pirkimo dokumentus materialių įrodymų forma, įskaitant sąskaitas faktūras, pirkimo užsakymus ir įmonės išteklių planavimo (ĮIP) sistemose padarytus įrašus. Visų pirma, du baterijų tiekėjai kaip materialius įrodymus per patikrinimą pateikė savo sutartis su pirkėjais, t. y. BEV gamintojais toje pačioje bendrovių grupėje. Todėl grupė „SAIC Group“ manė, kad pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalies kriterijų yra laikomasi ir Komisija turėtų visapusiškai atsižvelgti į pateiktą informaciją.

(351) Komisija atmetė tvirtinimą, kad grupė „SAIC Group“, pateikdama preliminariųjų pirkimo sutarčių rinkinį, visapusiškai bendradarbiavo. Iš tiesų pati „SAIC Group“ pripažino dėl tariamai labai konfidencialaus šių dokumentų pobūdžio negalėjusi pateikti jokios preliminariosios pirkimo sutarties su dalių ir komponentų tiekėjais, nurodytais atitinkamame klausimyno atsakymų skirsnyje, išsamaus teksto. Tai patvirtino ir dokumentų, nepateiktų nei per tikrinamąjį vizitą, nei po jo, sąrašas: nesugebėta pateikti išsamaus dokumentų rinkinio, apimančio tokius dokumentus kaip preliminarioji sutartis ir techninės specifikacijos. Be to, Komisija grupei „SAIC Group“ priminė, kad tokį dokumentą reikėjo pateikti kartu su pradinio klausimyno atsakymais. Kadangi bet kokia per antisubsidijų tyrimą pateikta informacija, kuri laikoma „neskelbtina“, yra tvarkoma kaip konfidenciali, šis tvirtinimas yra nepagrįstas. Kadangi šie dokumentai buvo lengvai prieinami grupei „SAIC Group“ ir turėjo būti pateikti klausimyno atsakymuose, Komisija manė, kad „SAIC Group“ bendradarbiaudama nepadarė visko, ką galėjo. Todėl Komisija atmetė tvirtinimą, kad pateikta informacija atitinka pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalies kriterijus.

(d) *Pardavimo pagal konkrečius sandorius (nuo 2020 m. iki tiriamojo laikotarpio) sąrašas, kuriame nurodyta pardavimo vertė, pardavimo apimtis, data, modelis, prekės vieneto numeris, trumpasis kodas, transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN), pirkėjo pavadinimas, mažmeninė kaina, pardavimo kaina, grynoji kaina, grynoji kaina be PVM, kiekis, ar tai yra susiję, ar ne, ir ar tai yra (nėra) tiriamasis produktas*

(352) Komisija manė, kad, siekiant visiškai sutikrinti atitinkamose lentelėse pateiktus duomenis, „Excel“ failų ir apskaitos žurnalo ištraukų parodymas ekrane ir momentinių ekrano kopijų pateikimas, nepateikiant pagrindinės informacijos, negali atstoti išsamaus pardavimo pagal konkrečius sandorius sąrašo pateikimo.

(353) Grupė „SAIC Group“ savo pastabose tvirtino, kad Komisija neatsižvelgė į šioje grupėje esamų apskaitos ir finansų sistemų įvairovę ir kad Komisijai neaktualu ir nebūtina gauti pardavimo pagal konkrečius sandorius sąrašo tam, kad galėtų visiškai sutikrinti klausimyno lentelėse pateiktus pardavimo duomenis. Todėl Komisija neturėtų taikyti 28 straipsnio, nes kai kurios iš tikrintų bendrovių pateikė pardavimo pagal konkrečius sandorius sąrašą kaip vieną iš materialių įrodymų per tikrinimą, ir bet kokiu atveju įvairių subjektų pateikta informacija atitinka pagrindinio reglamento 28 straipsnio 3 dalyje nustatytas sąlygas.

(354) Komisija manė, kad naudojantis informacija, kuri pateikta tik momentinių ekrano kopijų forma (jose pateikti tik riboti duomenys ar keli pavyzdžiai), neįmanoma patikrinti ir neįmanoma sutikrinti svarbiausių duomenų, todėl ji šį tvirtinimą atmetė. Kadangi nepateikta išsamios informacijos, o pateiktos tik momentinės ekrano kopijos, Komisija negalėjo patikrinti pateiktos informacijos tikslumo, pavyzdžiui, ar atskiri pardavimo sandoriai iš tiesų yra susiję su tiriamuoju produktu.

(e) *Bendrųjų įmonių susitarimai*

(355) Grupė „SAIC Group“ savo pastabose patvirtino negalinti dėl kai kurių savo gaminančių subjektų pateikti bendrųjų įmonių susitarimų originalų, tačiau teigė, kad šių bendrųjų įmonių susitarimų turinys yra atspindėtas įstatuose, nes šie susitarimai „pakartoti“ įstatuose. Tik vienas subjektas bendrosios įmonės susitarimą pateikė kartu su pradinio klausimyno atsakymais.

(356) Kaip jau minėta, Komisija grupei „SAIC Group“ ne kartą nurodė, jog tai, kad tam tikra informacija laikoma „pagrindine verslo paslaptimi“, neturi reikšmės, nes pagal pagrindinio reglamento 29 straipsnį bet kokia per antisubsidijų tyrimą pateikta informacija yra tvarkoma kaip konfidenciali. Teiginio, kad trūkstamų bendrųjų įmonių susitarimų turinys yra „pakartotas“ įstatuose, buvo neįmanoma patikrinti negavus tų bendrųjų įmonių susitarimų. Vienas grupei „SAIC Group“ priklausantis BEV gamintojas pateikė bendrosios įmonės susitarimo kopiją, tačiau tokio dokumento nepateikė nė vienas iš kitų BEV gamintojų. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(f) *Investicijų planai, patvirtinimas, investicijų stebėsena ir galimybių studijos 2020–2023 m. laikotarpiu bei pardavimo prognozės*

(357) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad prašomi dokumentai (investicijų planai, patvirtinimas, investicijų stebėsena ir galimybių studijos 2020–2023 m. laikotarpiu bei pardavimo prognozės) nėra svarbūs apskaičiuojant subsidijų sumą tiriamuoju laikotarpiu, nes šiuose dokumentuose nėra jokių elementų ar duomenų, reikalingų subsidijų sumai apskaičiuoti. Be to, prašomi dokumentai jau yra prieinami viešose metinėse ataskaitose arba juose yra konfidencialios informacijos apie šalis, kurių grupė „SAIC Group“ iš esmės nekontroliuoja, ir todėl jų atskleisti negalima.

(358) Komisija nesutiko su grupe „SAIC Group“ ir manė, kad informacija, kuria remiantis galima įvertinti planuojamų su tiriamuoju produktu susijusių investicijų pobūdį ir apimtį, yra svarbi tyrimui – ne tik vertinant materialinės žalos grėsmę, bet ir, pavyzdžiui, vertinant tiriamojo produkto gamybos pajėgumus. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(g) *Su prognozės ataskaita, rengiama dėl „kreditų už naujų rūšių energija varomas transporto priemones“, susiję dokumentai (žr. įmonių lengvųjų automobilių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vidutinių degalų sąnaudų reglamentavimo dokumento 18 straipsnį (Paralelinis taškų valdymas))*

(359) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad prašomų prognozių ataskaitų pateikti nereikia, nes jos neegzistuoja, arba jų nereikia tikrinti, nes jos susijusios su informacija po tiriamojo laikotarpio. Taigi „SAIC Group“ padarė išvadą, kad 28 straipsnio šiam tyrimo elementui taikyti netinka.

(360) Kadangi Komisija manė, jog negalėjo patikrinti šių teiginių per tikrinamuosius vizitus vietoje, tvirtinimas, kad 28 straipsnio netinka taikyti šiam tyrimo aspektui, atmestas.

(h) *Leidimai gauti informaciją iš banko, kredito linijos*

(361) Komisija pažymėjo, kad leidimai gauti informaciją iš banko neapėmė visų bankų, su kuriais grupės „SAIC Group“ subjektai palaikė verslo santykius, ir kad klausimyno forma dėl leidimo gauti informaciją iš banko buvo pakeista apie tai iš anksto nepranešus.

(362) Grupė „SAIC Group“ tvirtino pakeitusi klausimyno formą tam, kad leidimai gauti informaciją iš banko apimtų banko akceptus ir kredito linijas, taigi jokiu būdu nelaikytina, kad tokiais formos pakeitimais susiaurinta leidimų gauti informaciją iš banko apimtis, nes yra priešingai. Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad prašoma informacija buvo pateikta ir Komisija turėtų priimti ją tokią, kokia ji yra.

(363) Komisija pažymėjo, kad kai kurie grupės „SAIC Group“ subjektai nepateikė su leidimais gauti informaciją iš banko, kredito linijomis ir skolos konvertavimo į nuosavybę sandoriais susijusios informacijos, taigi Komisija negavo svarbios su šiais tyrimo aspektais susijusios informacijos. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(i) *Dotacijų programos*

(364) Grupė „SAIC Group“ neneigė gavusi dotacijų iš Kinijos vyriausybės, tačiau tvirtino, kad nebūtina naudoti „atskirų gautų kiekvienos dotacijos sumų, dotacijų gavimo laiko, dotacijų apibūdinimo, atitinkamų vyriausybės pranešimų, kuriuose nurodomas dotacijų pobūdis, ir kitos reikalingos informacijos“ subsidijų sumai apskaičiuoti, nes praneštos sumos yra subjektų apskritai gautų dotacijų, o ne vien su tiriamuoju produktu susijusių dotacijų sumos. Be to, lentelėse pateiktą tiriamuoju laikotarpiu gautų dotacijų sumą galima tiesiogiai sutikrinti su bandomuoju balansu ir didžiosios knygos sąskaitomis, ypač ne veiklos pajamų ir (arba) iš subsidijų gautų pajamų sąskaitomis.

(365) Tačiau dėl šios priežasties Komisija negalėjo nustatyti susijusių subsidijavimo schemų, tiriamuoju laikotarpiu gautų dotacijų sumos ir ar šios dotacijos yra susijusios su ilgalaikiu turtu, ar ne. Komisija atmetė tvirtinimą, kad su dotacijomis susijusią informaciją galima patikrinti.

(j) *Žemės naudojimo teisės*

(366) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad žemės naudojimo teisės nėra viena iš sričių, kurias apima Komisijos prašymas pateikti pagrindinius dokumentus. Be to, Komisija po tikrinamųjų vizitų neuždavė jokių su žemės naudojimo teisėmis susijusių klausimų, išskyrus klausimus dėl dviejų subjektų, į kuriuos atsakyta 2024 m. vasario 21 d.

(367) Dėl tam tikrų dokumentų, kuriuos prašyta pateikti per tikrinamuosius vizitus, kai kurie grupei „SAIC Group“ priklausantys subjektai paaiškino, kad prašomi dokumentai yra vieno ar dviejų dešimtmečių senumo ir jau perkelti į archyvą arba yra susiję su trečiąja šalimi, kurios tas subjektas nekontroliuoja. Todėl grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad pranešta su žemės naudojimo teisėmis susijusi suma turėtų būti laikoma tikslia ir naudojama tokia, kokia yra, ir kad Komisija neturėtų taikyti 28 straipsnio. Komisija manė, kad buvo prašyta pateikti visus pirminius susitarimus dėl žemės naudojimo teisių, pirkimo sutartį ir patvirtinamuosius dokumentus, kuriuose nurodyta pradinė už žemės naudojimo teises sumokėta kaina, ir keliais atvejais Komisija nustatė, kad gauta informacija yra neišsami ir gautos informacijos neįmanoma visapusiškai patikrinti. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(k) *Obligacijos ir bendrovių tarpusavio finansavimas*

(368) Grupė „SAIC Group“ tvirtino, kad Komisija neprašė pateikti su obligacijomis ir bendrovių tarpusavio finansavimu susijusių dokumentų. „SAIC Group“ pažymėjo, kad klausimyno dalyje dėl valstybės politikos bankų ir valstybės valdomų komercinių bankų lengvatinio finansavimo teikimo nereikėjo pateikti informacijos apie turtu užtikrintus vertybinius popierius, todėl paprieštaravo bet kokiam numatomam 28 straipsnio taikymui.

(369) Komisija manė, kad klausimyne konkrečiai prašoma pateikti informaciją apie bendrovių tarpusavio finansavimą ir visų pirma apie obligacijas. Pirma, bendrovių, dalyvavusių teikiant kapitalą, prašyta pateikti klausimyno atsakymus; antra, turtu užtikrinti vertybiniai popieriai yra tam tikro tipo obligacija, apie kurią klausimyne prašyta pateikti informacijos. Be to, Komisija viešojoje erdvėje rado prieštaringos informacijos apie susijusias bendroves, kurios nebendradarbiavo (žr. 320 konstatuojamąją dalį): iš tos informacijos aiškiai matyti, kad svarbi su subsidijomis susijusi informacija nebuvo atskleista, todėl šis tvirtinimas atmestas.

(l) *Už mokesčių atskaitą, susijusią su moksliniais tyrimais ir plėtra, atsakingo asmens ataskaita*

(370) Grupė „SAIC Group“ nurodė, kad už mokesčių atskaitą, susijusią su moksliniais tyrimais ir plėtra, atsakingo asmens ataskaitas paprastai rengia asmenys, įgalioti tvarkyti mokestinių įsipareigojimų vykdymą pagal bendrovių nurodymus, tačiau šių ataskaitų rengti neprivaloma ir todėl prašymas pateikti tokias ataskaitas nėra tinkamas. Be to, šios ataskaitos nėra būtinos ar aktualios tikrinant bet kokias su moksliniais tyrimais ir plėtra susijusios mokesčių atskaitos sumas, nes svarbesnės yra tos sumos, kurios deklaruotos įmonės pelno mokesčio deklaracijoje. Grupė „SAIC Group“ paprieštaravo bet kokiam numatomam pagrindinio reglamento 28 straipsnio taikymui.

(371) Komisijos manymu, kadangi per vieną tikrinamąjį vizitą vietoje nustatyta, jog iš pateiktos už mokesčių atskaitą, susijusią su moksliniais tyrimais ir plėtra, atsakingo asmens ataskaitos buvo pašalinta informacija, kuria remiantis galima atskaityti papildomas mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidų sumas (taip buvo vieno iš subjektų atveju), negalima manyti, kad visapusiškai bendradarbiauta. Kadangi nepateikta tokios informacijos, kuri tariamai nebuvo susijusi su tiriamuoju produktu, tačiau buvo lengvai prieinama grupei „SAIC Group“, Komisija negalėjo įvertinti nagrinėjamos mokesčių sumažinimo schemos konkretumo aspekto. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

3.3.3. *Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl grupės „Geely Group“*

(372) Atlikdama tyrimą Komisija nustatė, kad tam tikros reikalingos informacijos trūkumas kliudo tyrimui:

— nustatyta, kad vienas grupės „Geely Group“ tiekėjas laikomas susijusiu, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 ([107]) 127 straipsnyje, ir kad ši bendrovė nepateikė klausimyno atsakymų;

([107]) 2015 m. lapkričio 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/2447, kuriuo nustatomos išsamios tam tikrų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas, nuostatų įgyvendinimo taisyklės (OL L 343, 2015 12 29, p. 558).

— nė viena iš grupės „Geely Group“ finansavimo bendrovių, kurios jos BEV veiklai rinko lėšas sindikuotosiomis paskolomis, dvišalėmis bankų priemonėmis ir turtu užtikrintais vertybiniais popieriais, įskaitant žaliuosius turtu užtikrintus vertybinius popierius, nepateikė išsamių klausimyno atsakymų;

— nė viena iš grupės „Geely Group“ bendrovių nepateikė išsamios informacijos apie dotacijų programų, pagal kurias gavo paramą, pobūdį, kaip prašyta klausimyne;

— grupė „Geely Group“ nepranešė apie visus vykdomus ir būsimus su BEV gamyba susijusius projektus, kaip prašyta klausimyne;

— keli grupės „Geely Group“ subjektai, kurie iš tiesų yra BEV gamintojai, nepateikė išsamių klausimyno atsakymų – vietoj to šie subjektai pateikė atsakymus tik žaliavų tiekėjams skirtuose klausimyno skirsniuose, o didelė dalis informacijos, kurią paprastai tikimasi gauti iš gamintojų, liko nepateikta;

— grupė „Geely Group“ savo klausimyno atsakymuose taip pat nepateikė IV priedo (leidimo gauti informaciją iš banko). Galiausiai, ši grupė nepateikė su vienu iš grupės eksportuojančių gamintojų susijusios informacijos apie kontroliuojantiesiems subjektams priklausančias žemės naudojimo teises.

(373) Dėl to Komisija 2024 m. balandžio 23 d. pranešė grupei „Geely Group“ apie savo ketinimą dėl nepateiktos informacijos taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį. Komisija paragino bendrovę pateikti pastabų.

(374) 2024 m. balandžio 30 d. grupė „Geely Group“ pateikė pastabų dėl Komisijos ketinimo remtis turimais faktais 372 konstatuojamojoje dalyje nurodytos informacijos atžvilgiu ir dėl 2024 m. balandžio 23 d. rašto.

(375) Pirma, grupė „Geely Group“ teigė, kad iš jos negali būti reikalaujama pateikti nesusijusio tiekėjo, kuriam ji neturi galios duoti nurodymų, konfidencialią informaciją, ir bet kokiu atveju informacija, kuri yra pagrįstai svarbi, buvo pateikta Komisijai. Tas tiekėjas nepriklauso grupei „Geely Group“ ir ji neturi jokios galios kontroliuoti to tiekėjo verslo ir valdymo.

(376) Vis dėlto Komisija pažymėjo, kad atitinkamas tiekėjas ir grupė „Geely Group“ turi kartu valdomą bendrovę, kurioje kuriami, gaminami ir parduodami baterijų elementai, baterijų moduliai ir sudėtinės baterijos, taigi jie yra teisiškai pripažinti verslo partneriai. Todėl jie laikomi susijusiais, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 127 straipsnyje, ir dėl to, kaip nurodyta klausimyne pateiktose instrukcijose ir paskesnėje korespondencijoje, taikoma teisinė prievolė pateikti subsidijų klausimyno atsakymus kaip susijusiai šaliai. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

(377) Antra, grupė „Geely Group“ tvirtino negalėjusi pateikti daugiau informacijos iš finansavimo bendrovių, rinkusių lėšas jos BEV veiklai. Visi „Geely Group“ subjektai, užsiimantys su BEV susijusiu finansavimu, pateikė reikiamus atsakymus pradinių klausimynų A ir E skirsniuose. Be to, grupė „Geely Group“ teigė, kad toks prašymas buvo pernelyg platus, nepakankamai tikslus ir nebuvo tiesiogiai aktualus tyrimui.

(378) Vis dėlto Komisija, remdamasi viešai prieinamais informacijos šaltiniais, rado kelis bent vienos iš grupės „Geely Group“ bendrovių išleistus turtu užtikrintus vertybinius popierius (įskaitant žaliuosius turtu užtikrintus vertybinius popierius), galiojusius tiriamuoju laikotarpiu, apie kuriuos ši grupė nepateikė jokios informacijos net ir tada, kai jai buvo nusiųstas konkretus prašymas pateikti informaciją, nors turtu užtikrinti vertybiniai popieriai yra tam tikro tipo obligacija, apie kurią pateikti informacijos prašyta pradiniame klausimyne. Todėl šis grupės „Geely Group“ tvirtinimas atmestas.

(379) Trečia, dėl išsamios informacijos apie dotacijų programų pobūdį pateikimo grupė „Geely Group“ paaiškino, kad dotacijų programų pobūdį ir jų apibūdinimą beveik visada galima sužinoti iš banko kvitų dėl atskirų dotacijos išmokų. Be to, „Geely Group“ paaiškino, kad neturi papildomos informacijos apie dotacijų programas, įskaitant jų teisinį pagrindą, ir kad šios informacijos reikėtų prašyti iš Kinijos vyriausybės.

(380) Komisija pažymėjo, kad iš ribotos informacijos, kai ši buvo pateikta banko kvite, ji negalėjo nustatyti atitinkamų subsidijavimo schemų, kurioms priskirtinos dotacijų programos, susijusios su tiriamuoju produktu. Kartu, kaip minėta 300 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė nepateikė jokios informacijos apie atrinktoms grupėms *ad hoc* suteiktas dotacijas. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

(381) Ketvirta, nepranešimo apie kai kuriuos su BEV gamyba susijusius projektus klausimu grupė „Geely Group“ manė, kad vykdomi projektai ir būsimi projektai, kaip antai galimas naujų modelių automobilių pristatymas, yra nesusiję su tiriamuoju laikotarpiu ir nepatenka į šio tyrimo apimtį. Grupė „Geely Group“ taip pat pabrėžė labai konfidencialų ir rinkos atžvilgiu jautrų šios informacijos pobūdį.

(382) Komisija pažymėjo, kad pradiniame klausimyne, taip pat per patikrinimus vietoje prašyta informacijos apie vykdomus ir būsimus su BEV gamyba susijusius projektus, nes kai kurios subsidijavimo schemos yra susietos su būsima BEV gamyba, o numatomas BEV gamybos pajėgumų didinimas yra svarbus žalos grėsmei nustatyti. Neturėdama šios išsamios informacijos Komisija negalėjo nustatyti visų atitinkamų su tiriamuoju produktu susijusių subsidijavimo schemų. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

(383) Penkta, dėl to, kad realūs grupės „Geely Group“ BEV gamintojai nepateikė išsamių klausimyno atsakymų, grupė „Geely Group“ atsakė, kad nelaiko šių bendrovių BEV gamintojomis, nes joms pagaminus transporto priemones vis dar reikia atlikti tų transporto priemonių patikrinimų ir bandymų ciklą. Grupė „Geely Group“ taip pat nurodė, kad, kaip prašė Komisijos tarnybos, ji pateikė papildomos su šiomis bendrovėmis susijusios informacijos.

(384) Komisija pažymėjo, kad nors bendrovės pateikė prašomą informaciją, ji buvo pateikta labai vėlai, todėl Komisija negalėjo patikrinti jos išsamumo ir tikslumo. Visų pirma, ji negalėjo tinkamai patvirtinti tam tikrų žaliavų atsargų, palyginti su BEV gamybos apimtimi ir sąnaudomis, nes šių bendrovių pateiktoje informacijoje apie sąnaudas nebuvo pakankamai išsamių duomenų, kuriuos gaminančių subjektų paprastai prašoma pateikti Komisijos klausimyne. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

(385) Dėl IV priedo (leidimo gauti informaciją iš banko) pateikimo grupė „Geely Group“ teigė, kad ji, teikdama pradinio klausimyno atsakymus, pateikė leidimų gauti informaciją iš banko santrauką. Komisija susirado pateiktą dokumentą ir patvirtino, kad jis yra tinkamas naudoti.

(386) Galiausiai, dėl su vienu grupės eksportuojančiu gamintoju susijusios informacijos apie žemės naudojimo teises pateikimo grupė „Geely Group“ nurodė, kad žemės naudojimo teisės, susietos su jo pagrindine buveine, nėra susijusios su BEV gamyba ir pardavimu ir yra neaktualios ir nereikšmingos šiam tyrimui.

(387) Komisija pažymėjo, kad ta pagrindinė buveinė yra iš dalies naudojama su BEV susijusiai veiklai vykdyti. Todėl su šia pagrindine buveine susijusios subsidijos turėtų būti paskirstomos proporcingai ten vykdomai veiklai, susijusiai su BEV, o jos reikšmingumo nustatyti neįmanoma neturint svarbiausios informacijos apie turimas žemės naudojimo teises. Todėl šis grupės tvirtinimas atmestas.

3.3.4. *Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalies nuostatų taikymas dėl grupės „BYD Group“*

(388) 2023 m. gruodžio 8 d. Komisija pranešė grupei „BYD Group“ apie savo ketinimą dėl grupės „BYD Group“ nepateiktos informacijos taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir paragino bendrovę pateikti pastabų dėl to. Grupė „BYD Group“ 2023 m. gruodžio 15 d. pateikė trūkstamą informaciją.

(389) Per tyrimą Komisija nustatė, kad grupė „BYD Group“ neatskleidė savo santykių su (bent) dviem žaliavinių medžiagų, naudojamų baterijoms gaminti, tiekėjais ir kad dėl tos priežasties šios bendrovės nepateikė klausimyno atsakymų. Be to, nustatyta, kad abu tiekėjai tiekė didelius ličio kiekius, sudariusius daugiau kaip 1 % visų žaliavų, pirktų iš klausimyno atsakymus pateikusių bendrovių. Be to, Kinijos vyriausybei nebuvo pateikta informacijos apie nesusijusius tiekėjus, nepaisant to, kad antisubsidijų klausimyne buvo nuostatų dėl nesusijusių tiekėjų atskleidimo, taip pat nepateikta IV priedo (leidimo gauti informaciją iš banko). Komisija nustatė, jog tai, kad nepateikta šios reikalingos informacijos, kliudė atlikti tyrimą ir gauti informacijos apie atitinkamas schemas. Dėl to Komisija 2024 m. balandžio 24 d. pranešė grupei „BYD Group“ apie savo ketinimą dėl nepateiktos informacijos taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir paragino bendrovę pateikti pastabų.

(390) 2024 m. balandžio 30 d. grupė „BYD Group“ pateikė pastabų dėl Komisijos ketinimo remtis turimais faktais 389 konstatuojamojoje dalyje nurodytos informacijos atžvilgiu.

(391) Pirma, grupė „BYD Group“ teigė, kad informacijos apie susijusius žaliavinių medžiagų tiekėjus nepateikta todėl, kad klausimyne nurodyta, jog klausimyno atsakymus turėtų pateikti tik susijusios bendrovės, dalyvaujančios „gaminant ilgalaikį turtą ar žaliavas, naudojamus per eksportuojančio gamintojo gamybos procesą, kaip antai E-3-3 skirsnyje nurodytas žaliavas“. Tuo remdamasi grupė „BYD Group“ teigė, kad kai kurios žaliavos buvo naudojamos ne per eksportuojančio gamintojo gamybos procesą, o per tiekimo grandinės pradinės grandies baterijų gamintojo gamybos procesą.

(392) Be to, grupė „BYD Group“ pareiškė, kad ji Kinijos vyriausybei pateikė tiekėjų sąrašą, sudarytą pagal tą patį principą (t. y. susijusios bendrovės, dalyvaujančios per eksportuojančio gamintojo gamybos procesą naudojamų žaliavų gamyboje), taigi kai kurios iš E-3-3 skirsnyje nurodytų žaliavų buvo naudojamos per baterijų gamintojų gamybos procesą, o ne eksportuojančio gamintojo gamybos procesą.

(393) Komisija priminė, kad ji 2023 m. lapkričio 17 d. paskelbė prie bylos pridėtą pranešimą su paaiškinimais dėl susijusių bendrovių, kurių prašyta pateikti klausimyno atsakymus, ir pridūrė, kad susijusios bendrovės, „susijusios tiek su gamintojais, parduodančiais vidaus rinkoje, tiek su gamintojais, parduodančiais eksportui“, dalyvaujančios gaminant ilgalaikį turtą ar žaliavas, įskaitant klausimyno E-3-3 skirsnyje nurodytas žaliavines medžiagas, dalis ar komponentus, „naudojamus per gaminančių subjektų gamybos procesą“, privalėjo pateikti klausimyno atsakymus. Atsižvelgiant į Komisijos pateiktą paaiškinimą, Komisijos manymu, bendrovei reikėjo pateikti aiškius ir išsamius duomenis apie savo struktūrą ir tiekėjus, taigi reikėjo gauti klausimyno atsakymus visų pirma iš žaliavinių medžiagų, naudojamų baterijų gamyboje, tiekėjų. Be to, Komisija manė, kad, atsižvelgiant į grupės „BYD Group“ vertikaliosios integracijos lygį, baterijų gamybos proceso negalima laikyti atskiru ir nesusijusiu su eksportuojančio gamintojo gamybos procesu. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(394) Komisija taip pat pažymėjo, kad klausimyno E-3-3b skirsnyje tinkamai išaiškinta, kad reikėjo ir Komisijai, ir Kinijos vyriausybei pateikti dalių ir žaliavinių medžiagų tiekėjų tiriamuoju laikotarpiu išsamų sąrašą su nurodytais jų pavadinimais ir kontaktiniais duomenimis. Klausimyne taip pat nurodyta, kad jei tiekėjas nėra susijusi bendrovė, reikia įrašyti „pradinį nepriklausomą atitinkamos medžiagos tiekėją“. Be minėtų nurodymų, Komisija paminėjo ir tai, kad į Kinijos vyriausybei nusiųstą tiekėjų sąrašą bendrovė jau buvo įtraukusi kai kuriuos susijusių tiekėjų, tiekiančių baterijų gamyboje naudojamas žaliavines medžiagas, pavadinimus. Nors Komisija pripažino, kad grupė „BYD Group“ pateikė tiekėjų sąrašą Kinijos vyriausybei, šis sąrašas buvo neišsamus, nes jame nebuvo jokių nesusijusių tiekėjų pagal klausimyno E-3-3b skirsnio nurodymus, taip pat neįtraukti Komisijos nustatyti susiję tiekėjai. Tokios informacijos trūkumas kliudė atlikti tyrimą, nes Kinijos vyriausybė neturėjo galimybės susisiekti su tais pradinės grandies tiekėjais ir jiems nurodyti pateikti klausimyno atsakymus. Todėl Komisija šį tvirtinimą atmetė.

(395) Grupė „BYD Group“ tvirtino, kad IV priedo (užpildytų leidimo gauti informaciją iš banko formų) nepateikė todėl, kad manė, jog Komisija gali gauti prašomą informaciją nagrinėdama atitinkamų bendrovių pateiktą informaciją ir, visų pirma, gali ją sužinoti per Kinijos liaudies banko Kreditų informacijos centrą.

(396) Kaip pažymima 2024 m. balandžio 24 d. Komisijos rašte, leidimo gauti informaciją iš banko formos laikomos itin svarbiomis renkant informaciją iš Kinijos vyriausybės apie atitinkamas subsidijavimo schemas. Leidimo gauti informaciją iš banko formos buvo reikalingos siekiant gauti konfidencialius bendrovių duomenis iš įvairių bankų, teikusių paskolas grupei „BYD Group“ (tai buvo informacija, kurios prašyta iš Kinijos vyriausybės). Be šios formos dokumentų bankai negalėjo per Kinijos vyriausybę pateikti šios informacijos Komisijai, o tai kliudė atlikti tyrimą. Todėl šį grupės „BYD Group“ tvirtinimą teko atmesti.

(397) Grupė „BYD Group“ nesutiko su tuo, kad vienas iš jos susijusių žaliavinių medžiagų tiekėjų turėjo pateikti klausimyno atsakymus. Grupė teigė, kad Komisija apskaičiuodama pirkimo vertės procentinę dalį naudojo netinkamą vardiklį ir kad ši bendrovė iš tiesų tiekė mažiau nei 1 % visų gamybą vykdančių bendrovių, pateikusių klausimyno atsakymus, pirktų žaliavų. Grupė „BYD Group“ taip pat nurodė faktą, kad Komisija leido žaliavų tiekėjams, kurių tiekiamos žaliavos sudaro mažiau nei 1 % BEV gamintojų perkamų žaliavų, nepateikti klausimyno atsakymų. Be to, grupė abejojo klausimyno atsakymų naudingumu, nes atitinkamas tiekėjas tiekė tik netiesiogiai baterijų gamyboje naudojamą žaliavinę medžiagą.

(398) Komisija pastebėjo, kad rašto pagal 28 straipsnį priede Komisijos nurodyta pirkimo vertės procentinė dalis buvo pačios bendrovės apskaičiuota ir per bendrovės patalpose vykusį patikrinimą aptarta su šį atvejį nagrinėjusia grupe. Ši informacija taip pat įtraukta į bendrovei nusiųstą vizito ataskaitą. Be to, Komisija pripažino išimties tvarka leidusi tiems žaliavų tiekėjams, kurių tiekiamos žaliavos sudaro mažiau nei 1 % grupės „BYD Group“ BEV gamintojų perkamų žaliavų vertės, nepateikti klausimyno atsakymų. Tačiau tai buvo nuspręsta remiantis informacija, kurią grupė pateikė siekdama pagrįsti savo prašymus taikyti šią išimtį. Komisija pažymėjo, kad tyrimo inicijavimo etape nebuvo pateikta jokios informacijos apie susijusius žaliavinių medžiagų tiekėjus ir kad dėl to Komisija neturėjo pagrindinės informacijos, reikalingos norint įvertinti, ar susiję žaliavinių medžiagų tiekėjai turi pateikti atsakymus. Tyrimo inicijavimo etape, nepaisant klausimyno E-3-3 skirsnyje pateiktų aiškių nurodymų, grupės „BYD Group“ atskleista informacija apie bendrovių struktūrą apsiribojo vien tuo, kas susiję su E-3-3 skirsnio pirmoje dalyje nurodytomis dalimis ir komponentais. Galiausiai Komisija pabrėžė, jog tai, kad negauta klausimyno atsakymų iš susijusių žaliavinių medžiagų tiekėjų, kliudė Komisijos tarnyboms įvertinti, ar pradinės grandies tiekėjai naudojosi subsidijomis.

(399) Grupė „BYD Group“ nesutiko su tuo, kad dar vienas pradinės grandies tiekėjas turėjo pateikti klausimyno atsakymus, argumentuodama tuo, kad BYD priklausantis to tiekėjo akcijų paketas dalį tiriamojo laikotarpio nesiekė 5 %, taigi tas tiekėjas nelaikytinas susijusia šalimi, be to, kadangi grupei „BYD Group“ priklausė tik nedidelė šio tiekėjo akcijų dalis, ji neturėjo ir nevaldė prašomos šio tiekėjo informacijos ir todėl negalėjo jos pateikti.

(400) Komisija priminė, kad dalį tiriamojo laikotarpio grupė „BYD Group“ tebeturėjo daugiau kaip 5 % to pradinės grandies tiekėjo akcijų, ir priminė, kad šie santykiai nebuvo atskleisti tyrimo pradžioje, o atskleisti tik pradėjus procesą dėl informacijos neišsamumo. Be to, atsižvelgiant į esamus abiejų bendrovių verslo santykius, abi šalys atrodo akivaizdžiai susijusios, kaip apibrėžta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 127 straipsnyje. Todėl šis tvirtinimas atmestas. Komisija pakartojo, kad, turint omenyje tos žaliavinės medžiagos, tiekiamos per grupės „BYD Group“ gamybos procesą, svarbą ir BYD pirkimo iš to pradinės grandies tiekėjo apimtį ir vertę ir nepaisant to, kad ta žaliavinė medžiaga taip pat įtraukta į klausimyno E-3-3 skirsnį, kuriame aiškiai nurodyta, kad susiję žaliavinių medžiagų tiekėjai turi pateikti klausimyno atsakymus, Komisija mano, jog grupė „BYD Group“, tyrimo pradžioje neatskleidusi svarbios informacijos apie grupės struktūrą ir jos tiekėjus, tik iš dalies bendradarbiavo atliekant tyrimą. Tai patvirtina ir faktas, kad pirkimo iš tiekėjų sąrašas pateiktas tik gavus 388 konstatuojamojoje dalyje nurodytą pirmąjį raštą pagal 28 straipsnį. Pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad tais atvejais, kai suinteresuotoji šalis „nesuteikia reikalingos informacijos <...>, preliminarios ar galutinės, teigiamos ar neigiamos išvados gali būti padarytos pagal turimus faktus“. Tai, kad susiję žaliavinių medžiagų tiekėjai nepateikė klausimyno atsakymų, kliudė Komisijos tarnyboms įvertinti, ar pradinės grandies tiekėjai naudojosi subsidijomis ir ar vienos pagrindinių žaliavų, naudojamų baterijų gamyboje, pirkimo kaina gali būti laikoma ištiestosios rankos principą atitinkančia kaina.

3.3.5. *Kinijos vyriausybės pateiktos pastabos dėl numatomo 28 straipsnio taikymo atrinktiems eksportuojantiems gamintojams*

(401) 2024 m. balandžio 30 d. Kinijos vyriausybė pateikė pastabų, kuriose prieštaravo Komisijos ketinimui taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį ir dėl konkrečių su trimis atrinktais eksportuojančiais gamintojais susijusių aspektų daryti išvadas remiantis turimais faktais.

(402) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija „ne tik neištaisė teisės nuostatoms prieštaraujančio savo požiūrio keliais šioje byloje svarbiais procedūriniais ir esminiais klausimais, bet ir neatsižvelgė į susijusių pramonės šakų sudėtingumą, didelį bendrovių, priskiriamų prie atrinktų eksportuojančių gamintojų, pateikusių klausimyno atsakymus šioje byloje, skaičių, tariamų paramos programų sudėtingumą ir itin trumpus Komisijos nustatytus terminus, per kuriuos reikėjo pateikti nepagrįstai daug informacijos, kurios prašyta iš bendrovių“. Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija taip pažeidė Pasaulio prekybos organizacijos (PPO) taisykles ir ES pagrindinio reglamento nuostatas dėl kai kurių aspektų.

(403) Kinijos vyriausybė, panašiai kaip ir grupė „SAIC Group“ (žr. 323–328 konstatuojamąsias dalis), tvirtino, kad Komisijos sprendimas taikyti pagrindinio reglamento 28 straipsnį neturi pakankamo teisinio pagrindo ir neatitinka taikomų PPO taisyklių. Kinijos vyriausybė nurodė prašymus pateikti informaciją, kurie nelaikyti „reikalingais“ įtariamoms subsidijoms nustatyti ir, visų pirma, gautai naudai apskaičiuoti. Taigi šie tvirtinimai, jau nagrinėti 323–328 konstatuojamosiose dalyse, atmesti.

(404) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Komisija nepagrįstai padidino Kinijos eksportuojantiems gamintojams per tyrimą tekusią naštą: a) išplėsdama susijusių bendrovių, kurios turi pateikti klausimyno atsakymus, aprėptį; b) išplėsdama tiriamų įtariamų subsidijų ir prašomos informacijos apimtį ir nuolat keisdama ar papildydama prašomą informaciją ir c) nustatydama labai trumpus terminus, per kuriuos prašyta pateikti nepagrįstai daug informacijos. Nors Kinijos vyriausybė pripažino, kad atrinkti eksportuojantys gamintojai keliais atvejais negalėjo pateikti prašomos informacijos, ji teigė, kad to priežastis yra Komisijos jiems uždėta nepagrįstai didelė našta. Galiausiai Kinijos vyriausybė teigė, kad „Komisijos išvada, kad atrinktos įmonės nebendradarbiavo per tyrimą, akivaizdžiai prieštarauja PPO taisyklėse ir ES pagrindiniame antisubsidijų reglamente numatytam sąžiningo ir objektyvaus tyrimo principui“.

(405) Komisija pripažino, kad trys atrinkti eksportuojantys gamintojai iš dalies bendradarbiavo, tačiau pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė neatsižvelgė į kelis elementus, kaip antai:

— daug prašymų pratęsti terminą, kuriuos Komisija patenkino, kad palengvintų tariamą bendradarbiaujančių šalių naštą;

— argumentą dėl „konfidencialumo“ ir „verslo paslapties“, dėl kurių trys atrinkti eksportuojantys gamintojai tariamai negalėjo pateikti išsamios informacijos. Visų pirma, visos grupės iš pradžių atsisakė pateikti informaciją apie gamybos sąnaudas, todėl Komisija negavo svarbios informacijos apie žaliavas, iš kurios būtų buvę galima geriau suprasti sąnaudų struktūrą ir nustatyti pagrindines BEV žaliavas;

— kelių susijusių tiekėjų nebendradarbiavimą (kaip pažymima 3.3.2.2 skirsnyje);

— tai, kad be jokio pagrindimo nepateikta išsami pagrindinė informacija (kaip pažymima 3.3.2.3 skirsnyje).

(406) Komisijai teko siųsti trims atrinktiems eksportuojantiems gamintojams daug raštų dėl informacijos neišsamumo, raginant juos pateikti iš pradžių prašytą informaciją, ir ji stengėsi, kiek tik įmanoma, patenkinti jų prašymą pratęsti terminą ir netgi sutiko atsižvelgti į informaciją, pateiktą po tikrinamųjų vizitų vietoje, suteikdama atrinktiems eksportuojantiems gamintojams galimybę papildyti pateiktą informaciją. Nepaisant to, Komisija nustatė, kad vienam iš atrinktų eksportuojančių gamintojų priklausantys subjektai keliais atvejais sąmoningai atsisakė leisti Komisijos tyrimo grupei susipažinti su informacija. Todėl tvirtinimas, kad atrinktiems eksportuojantiems gamintojams buvo nepagrįstai uždėta per didelė našta, kliudžiusi jiems bendradarbiauti, atmestas.

3.4. **Subsidijos ir subsidijų programos, dėl kurių Komisija daro šio tyrimo išvadas**

(407) Remiantis memorandume dėl įrodymų pakankamumo, pranešime apie inicijavimą ir Komisijos klausimynų atsakymuose pateikta informacija, tirtos šios Kinijos vyriausybės subsidijos:

— valstybės politikos bankų ir valstybės valdomų komercinių bankų lengvatinio finansavimo ir tikslinių kreditų teikimas (pvz., pagal politiką teikiamos paskolos, kredito linijos, banko akcepto įsakomieji vekseliai, eksporto finansavimas);

— dotacijų programos;

— tiesioginės piniginės dotacijos BEV gamintojams ir kitos susijusios paramos BEV gamintojams programos, įgyvendinamos kredito priemonių forma;

— technologijoms, inovacijoms ir moksliniams tyrimams bei plėtrai skirtos dotacijos;

— valstybės finansuojamos ar kitaip vyriausybės skatinamos investicijos į nuosavą kapitalą;

— vyriausybės numatytas prekių tiekimas ir paslaugų teikimas už mažesnį nei pakankamą atlygį;

— vyriausybės žemės naudojimo teisių suteikimas už mažesnį nei pakankamą atlygį;

— vyriausybės numatytas baterijų ir jų gamybos žaliavinių medžiagų (t. y. ličio geležies fosfato) tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį;

— dėl atleidimo nuo mokesčių ir mokesčių sumažinimo programų negautos biudžeto pajamos:

— įmonių pelno mokesčio sumažinimas aukštųjų technologijų ir naujų technologijų įmonėms;

— lengvatinė mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidų atskaita prieš mokesčius;

— atleidimas nuo PVM ir importo tarifų nuolaidos naudojant importuotą įrangą bei technologijas ir PVM atskaita už savo šalyje pagamintą įrangą;

— atleidimas nuo nekilnojamojo turto ir žemės naudojimo mokesčių arba jų panaikinimas;

— atleidimas nuo vartojimo mokesčio, atleidimas nuo transporto priemonės registracijos numerio ženklo mokesčio ir kitos piniginės subsidijos BEV gamintojams;

— paspartintas aukštųjų technologijų įmonių aukštųjų technologijų plėtrai ir gamybai naudojamų priemonių ir įrangos nusidėvėjimas;

— tarp kvalifikuotų įmonių rezidenčių mokamų dividendų neapmokestinimas;

— išskaičiuojamojo mokesčio už užsienio investicijų gavusių Kinijos įmonių dividendus, mokamus jų užsienio patronuojančiosioms bendrovėms, sumažinimas;

— eksporto mokesčio nuolaidos.

3.5. **Lengvatinis finansavimas**

3.5.1. *Lengvatinį finansavimą teikiančios finansų įstaigos*

(408) Kaip matyti iš trijų atrinktų eksportuojančių gamintojų grupių pateiktos informacijos, ne mažiau kaip 37 finansų įstaigos, įsisteigusios KLR, teikė joms finansavimą pagal Kinijos bankininkystės įstatymą. Kaip minėta 256 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos vyriausybė neperdavė klausimynų finansų įstaigoms ir nepateikė informacijos apie tai, kam nuosavybės teise priklauso finansų įstaigos, teikusios paskolas atrinktoms bendrovėms. Nors Kinijos vyriausybei pateiktas prašymas apėmė visas finansų įstaigas, teikusias paskolas atrinktoms bendrovėms, specialų klausimyną užpildė tik vienas valstybės valdomas bankas. Todėl Komisija negalėjo tuo remdamasi nustatyti, ar tos finansų įstaigos yra valstybės valdomos, ar privačios.

3.5.1.1. Valstybės valdomos finansų įstaigos, veikiančios kaip valstybinės institucijos

Teisės norma

(409) Komisija išsiaiškino, ar valstybės valdomi bankai veikia kaip valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnyje ir 2 straipsnio b punkte. Pagal susijusią PPO jurisprudenciją ([108]) valstybinė institucija yra subjektas, „[kuris] turi ar vykdo valdžios įgaliojimus arba kuriam tokie įgaliojimai suteikiami“. Tyrimas dėl valstybinės institucijos statuso turi būti atliekamas kiekvienu konkrečiu atveju, deramai atsižvelgiant į „atitinkamo subjekto pagrindinius bruožus ir funkcijas“, to subjekto „ryšį su vyriausybe“ ir „šalyje, kurioje tiriamasis subjektas veikia, esamą teisinę ir ekonominę aplinką“. Priklausomai nuo konkrečių kiekvieno atvejo aplinkybių, svarbūs įrodymai gali būti i) įrodymai, kad „subjektas iš tiesų atlieka valdžios funkcijas“, ypač kai iš tokių įrodymų „matyti, kad tai yra nuolatinė ir nuosekli praktika“; ii) įrodymai dėl „vyriausybės politikos tame sektoriuje, kuriame veikia tiriamasis subjektas, aprėpties ir turinio“ ir iii) įrodymai, kad valdžia vykdo „reikšmingą subjekto ir jo veiksmų kontrolę“. Atlikdama tyrimą dėl valstybinės institucijos statuso, tiriančioji institucija turi „įvertinti visus svarbius subjekto bruožus ir į juos deramai atsižvelgti“ ir išnagrinėti visų rūšių įrodymus, kurie gali būti svarbūs tam vertinimui; tai darydama ji turėtų vengti „išskirtinai ar nepagrįstai sutelkti dėmesį į kurį nors vieną bruožą, neskirdama deramo dėmesio kitiems bruožams, kurie gali būti svarbūs“.

(410) Visų pirma, PPO jurisprudencijoje nustatyta ([109]), kad „[s]varbiau ne tai, ar subjektui suteikiami įgaliojimai atlikti valdžios funkcijas, o tai, kaip tai pasiekiama. Vyriausybė (siaurąja prasme) gali suteikti subjektams įgaliojimus daugeliu įvairių būdų. Todėl norint įrodyti, kad tokie įgaliojimai suteikti konkrečiam subjektui, gali reikėti įvairaus pobūdžio įrodymų. Įrodymas, kad subjektas iš tiesų atlieka valdžios funkcijas, gali būti laikomas įrodymu, kad jis turi valdžios įgaliojimus arba kad valdžios įgaliojimai jam suteikti, ypač jei tokiu įrodymu patvirtinama, kad tai yra nuolatinė ir nuosekli praktika. Todėl manome, kad įrodymas, jog valdžia vykdo reikšmingą subjekto ir jo veiksmų kontrolę, tam tikromis aplinkybėmis gali būti laikomas įrodymu, kad tas subjektas turi valdžios įgaliojimus ir naudojasi tais įgaliojimais atlikdamas valdžios funkcijas. Vis dėlto pabrėžiame, kad jei įgaliojimai nėra aiškiai suteikti teisiniu dokumentu, vien formalių ryšių tarp subjekto ir vyriausybės (siaurąja prasme) tikriausiai nepakaktų norint įrodyti būtiną valdžios įgaliojimų turėjimo faktą. Todėl, pavyzdžiui, vien tai, kad valdžia yra pagrindinė subjekto akcininkė, neįrodo, kad vyriausybė reikšmingai kontroliuoja to subjekto veiksmus, ir juo labiau neįrodo, kad vyriausybė yra jam suteikusi valdžios įgaliojimus. Vis dėlto kai kuriais atvejais, kai iš turimų įrodymų matyti, kad yra daug formaliųjų vyriausybės vykdomos kontrolės požymių, ir kartu yra įrodymų, kad tokia galia kontroliuoti yra reikšmingai naudojamasi, remiantis tokiais įrodymais gali būti pagrįsta daryti išvadą, kad atitinkamas subjektas vykdo valdžios įgaliojimus.“

(411) Norint konkrečiu atveju tinkamai apibrėžti subjektą kaip valstybinę instituciją, gali būti svarbu atsižvelgti į tai, „ar [subjekto] funkcijos arba veiksmai yra tokie, kokie pagal atitinkamos šalies narės teisinę tvarką įprastai laikomi valdžios veiksmais“ ([110]), ir į subjektų klasifikaciją bei funkcijas PPO šalyse narėse apskritai. Todėl tai, ar subjekto funkcijos arba veiksmai yra tokie, kokie pagal atitinkamos šalies narės teisinę tvarką įprastai laikomi valdžios veiksmais, gali būti svarbus aspektas nustatant, ar konkretus subjektas yra valstybinė institucija, ar ne.

(412) Vyriausybė (siaurąja prasme) gali suteikti subjektams įgaliojimus daugeliu įvairių būdų. Todėl norint įrodyti, kad tokie įgaliojimai suteikti konkrečiam subjektui, gali reikėti įvairaus pobūdžio įrodymų. Įrodymas, kad subjektas iš tiesų atlieka valdžios funkcijas, gali būti laikomas įrodymu, kad jis turi valdžios įgaliojimus arba kad valdžios įgaliojimai jam suteikti, ypač jei tokiu įrodymu patvirtinama, kad tai yra nuolatinė ir nuosekli praktika.

([108]) 2011 m. kovo 11 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaita WT/DS379/AB/R (JAV. Antidempingo ir kompensaciniai muitai tam tikriems Kinijos kilmės produktams), DS 379, 318 punktas. Taip pat žr. 2014 m. gruodžio 8 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaitos WT/DS436/AB/R (JAV. Anglinis plienas (Indija)) 4.9–4.10 ir 4.17–4.20 punktus ir 2014 m. gruodžio 18 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaitos WT/DS437/AB/R (JAV. Kompensacinio muito priemonės tam tikriems Kinijos kilmės produktams) 4.92 punktą.

([109]) 2011 m. kovo 11 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaita WT/DS379/AB/R (JAV. Antidempingo ir kompensaciniai muitai tam tikriems Kinijos kilmės produktams), DS 379, 318 punktas. Taip pat žr. 2014 m. gruodžio 8 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaitos WT/DS436/AB/R (JAV. Anglinis plienas (Indija)) 4.9–4.10 ir 4.17–4.20 punktus ir 2014 m. gruodžio 18 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaitos WT/DS437/AB/R (JAV. Kompensacinio muito priemonės tam tikriems Kinijos kilmės produktams) 4.92 punktą.

([110]) 2011 m. kovo 11 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaita WT/DS379/AB/R (JAV. Antidempingo ir kompensaciniai muitai tam tikriems Kinijos kilmės produktams), DS 379, 297 punktas.

(413) Įrodymas, kad valdžia vykdo reikšmingą subjekto ir jo veiksmų kontrolę, tam tikromis aplinkybėmis gali būti laikomas įrodymu, kad tas subjektas turi valdžios įgaliojimus ir naudojasi tais įgaliojimais atlikdamas valdžios funkcijas. Iš tiesų, nors valdžios turima nuosavybės teisė į subjektą nėra lemiamas kriterijus, ji kartu su kitais elementais gali būti laikoma įrodymu. Tačiau vien formalių ryšių tarp subjekto ir vyriausybės (siaurąja prasme) tikriausiai nepakaktų valdžios įgaliojimų buvimui įrodyti. Todėl, pavyzdžiui, vien tai, kad valdžia yra pagrindinė subjekto akcininkė, neįrodo, kad vyriausybė reikšmingai kontroliuoja to subjekto veiksmus, ir juo labiau neįrodo, kad vyriausybė yra jam suteikusi valdžios įgaliojimus. Vis dėlto kai kuriais atvejais, kai iš turimų įrodymų matyti, kad yra daug formaliųjų vyriausybės vykdomos kontrolės požymių, ir kartu yra įrodymų, kad tokia galia kontroliuoti yra reikšmingai naudojamasi, remiantis tokiais įrodymais gali būti pagrįsta daryti išvadą, kad atitinkamas subjektas vykdo valdžios įgaliojimus.

(414) Per tyrimą dėl valstybinės institucijos statuso svarbiausia ne tai, ar veiksmai, kuriuos vykdant galėjo būti padarytas finansinis įnašas, yra logiškai susiję su nustatyta „valdžios funkcija“. Šiuo atžvilgiu pagal teisės normą, kuria remiantis nustatomas valstybinės institucijos statusas taikant SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktį, nėra nurodyta, kad tarp nustatytos valdžios funkcijos ir konkretaus nagrinėjamo finansinio įnašo būtinai turi būti nustatytas tam tikro lygio ar pobūdžio ryšys. Tokio tyrimo, ar subjektas yra valstybinė institucija, išvada iš tiesų priklauso nuo tų subjekto veiksmų vykdymo, jo pagrindinių bruožų ir jo ryšio su vyriausybe. Toks dėmesio sutelkimas į subjektą, o ne į veiksmus, kuriuos vykdant, kaip teigiama, padarytas finansinis įnašas, atitinka faktą, kad „vyriausybei“ (siaurąja prasme) ir „valstybinei institucijai“ yra būdingas „tam tikras jų esminių bruožų bendrumas ar dalinis sutapimas“, t. y. jos abi iš esmės yra „valdžia“.

(415) Subjekto veiksmų ar praktikos pobūdis neabejotinai gali būti įrodymu per tyrimą dėl valstybinės institucijos statuso. Iš tiesų subjekto veiksmai, ypač kai matyti, jog tai yra „nuolatinė ir nuosekli praktika“, yra vienas iš įvairaus pobūdžio įrodymų, kuriais, priklausomai nuo kiekvieno tyrimo aplinkybių, gali būti atskleisti pagrindiniai subjekto bruožai ir jo ryšiai su vyriausybe (siaurąja prasme). Tačiau vertinant tokius įrodymus siekiama atsakyti į pagrindinį klausimą, ar pats subjektas turi tuos pagrindinius bruožus ir funkcijas, dėl kurių būtų laikytinas valstybine institucija. Pavyzdžiui, PPO byloje DS379 vertinant, ar subjektas yra valstybinė institucija, kai tai buvo susiję su Kinijos valstybės valdomais komerciniais bankais, buvo įtraukta informacija, iš kurios buvo matyti, kad i) „[v]alstybės valdomų komercinių bankų pagrindinių buveinių vykdomuosius direktorius skiria vyriausybė, o [Kinijos komunistų partija] išlaiko reikšmingą įtaką juos renkant“, ir ii) valstybės valdomi komerciniai bankai „vis dar stokoja rizikos valdymo ir analitinių įgūdžių“. Šie įrodymai neapsiribojo vien pačia valstybės valdomų komercinių bankų vykdoma skolinimo veikla, o atskleidė jų organizacinės struktūros bruožus, sprendimų priėmimo įgaliojimų grandines ir bendrus ryšius su Kinijos vyriausybe. Taigi, PPO apeliacinis komitetas byloje DS379 nurodė, kad nors Jungtinių Valstijų prekybos departamentas atsižvelgė į įrodymus dėl valstybės valdomų komercinių bankų veiksmų [„paskolų teikimo“], jis tai darė tirdamas pagrindinius tų subjektų bruožus ir jų ryšius su Kinijos vyriausybe. Šie valstybės valdomi komerciniai bankai vykdė valdžios funkcijas Kinijos vyriausybės vardu.

(416) Be to, PPO apeliacinis komitetas svarbiu laikė faktą, kad atitinkama vyriausybė nebendradarbiavo per tyrimą. PPO apeliacinis komitetas byloje DS379 iš tiesų patvirtino JAV prekybos departamento išvadą, kad per dengto grynos celiuliozės popieriaus atvejo tyrimą tirti valstybės valdomi komerciniai bankai yra „valstybinės institucijos“, remiantis šiomis aplinkybėmis: i) tuo, kad Kinijos bankų sektorius beveik visiškai priklauso valstybei; ii) Komercinių bankų įstatymo 34 straipsniu, kuriame nustatyta, kad bankai privalo „savo paskolų teikimo veiklą vykdyti atsižvelgdami į nacionalinės ekonomikos bei socialinės raidos poreikius ir laikydamiesi valstybės pramonės politikos“; iii) užfiksuotais įrodymais, kad valstybės valdomi komerciniai bankai vis dar stokoja rizikos valdymo ir analitinių įgūdžių, iv) tuo, kad „per [tą] tyrimą [JAV prekybos departamentas] negavo įrodymų, reikalingų siekiant išsamiai dokumentuoti popieriaus pramonės paraiškų, kuriose prašoma suteikti paskolas, teikimo ir tokių paskolų suteikimo bei vertinimo procesą“ ([111]).

([111]) 2011 m. kovo 11 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaita WT/DS379/AB/R (JAV. Antidempingo ir kompensaciniai muitai tam tikriems Kinijos kilmės produktams), DS 379, 349 punktas.

(417) Siekdama nustatyti, ar valstybės valdomi bankai turi arba vykdo valdžios įgaliojimus ir ar valdžios įgaliojimai jiems suteikiami, Komisija deramą dėmesį skyrė pagrindiniams tų bankų bruožams ir funkcijoms, jų ryšiui su vyriausybe ir teisinei bei ekonominei aplinkai šalyje, kurioje veikia tiriamasis subjektas. Šiuo atžvilgiu Komisija siekė gauti informacijos apie valstybės nuosavybę ir formaliuosius vyriausybės vykdomos valstybinių bankų kontrolės požymius. Ji taip pat analizavo, ar, atsižvelgiant į esamą norminę sistemą, turima kontrole buvo reikšmingai naudojamasi. Šiuo tikslu Komisijai teko iš dalies remtis turimais faktais, be kita ko, todėl, kad Kinijos vyriausybė ir valstybės valdomi bankai atsisakė pateikti įrodymų dėl sprendimų priėmimo proceso, po kurio suteiktas lengvatinis skolinimas, kaip išdėstyta 255–265 konstatuojamosiose dalyse.

(418) Šios analizės tikslu Komisija pirmiausia išnagrinėjo informaciją, gautą iš valstybės valdomo banko, užpildžiusio specialų klausimyną.

3.5.1.2. Valstybės valdomos finansų įstaigos, kurios iš dalies bendradarbiavo

(419) Klausimyno atsakymus pateikė tik vienas valstybės valdomas bankas, t. y. bankas EXIM. Ankstesniuose antisubsidijų tyrimuose ([112]) Komisija jau buvo padariusi išvadą, kad bankas EXIM yra valstybinė institucija. Komisija padarė išvadą, kad toks jo apibūdinimas atrodo vis dar pagrįstas, kaip matyti iš toliau pateiktos analizės.

3.5.1.3. Valstybės valdomų bankų pagrindiniai bruožai ir funkcijos

(420) Kinijos bankų sektoriuje vyrauja valstybės valdomi bankai ir taip yra dėl konkrečių jų atliekamų pagrindinių funkcijų; jie paprastai vadinami valstybės valdomais komerciniais bankais arba valstybės politikos bankais (žr. 407 konstatuojamąją dalį).

(421) Kadangi valstybė išlaiko valstybės valdomų bankų kontrolę įvairiais būdais – ji ne tik turi jų akcijų (kaip analizuojama 3.5.1.4 skirsnyje), bet ir užtikrina KKP organų buvimą bei jų įtaką finansų įstaigose ir reguliavimo priemonėmis suteikia bankams įgaliojimus vykdyti tam tikrų rūšių komercinę veiklą (žr. 3.5.1.5 skirsnį) – ji gali naudotis finansų sektoriaus ištekliais savo politikos tikslams pasiekti (taip pat žr. 203–205 konstatuojamąsias dalis), įskaitant bendrąjį tikslą „skatinti socialistinės rinkos ekonomikos raidą“, kaip nustatyta Bankininkystės įstatymo 1 straipsnyje (išsamesnę Bankininkystės įstatymo analizę žr. 3.5.1.5 skirsnyje).

(422) Taigi pagrindinės bankų funkcijos, visų pirma jų skolinimo politika, yra formuojamos pagal politikos tikslus, o bankų ekonominėje veikloje yra laikomasi Kinijos vyriausybės pramonės politikos reikalavimų. Taikoma teisine sistema ir institucine struktūra šiuo atžvilgiu užtikrinama, kad kai Kinijos vyriausybė nustato ekonominius prioritetus, pavyzdžiui, dėl BEV sektoriaus plėtros, reikiamos lėšos visada būtų prioritetine tvarka skiriamos atitinkamiems projektams per finansų sektorių. Taigi valstybės valdomi bankai faktiškai atlieka valdžios funkcijas tiek, kiek jų pagrindiniai vadovaujantys darbuotojai privalo būti KKP nariai (ir todėl turi būti lojalūs visų pirma savo partijai) ir pagrindinė tų bankų veikla turi būti vykdoma tinkamai atsižvelgiant į vyriausybės institucijų nustatytus politikos tikslus.

3.5.1.4. Kinijos vyriausybės nuosavybė, formalieji kontrolės požymiai ir kontrolės vykdymas

(423) Dėl valstybės politikos bankų pažymima, kad negavus tinkamo atsakymo dėl banko EXIM pagrindinio akcininko (žr. 261 konstatuojamąją dalį) Komisijai teko remtis turimais faktais. Išaiškėjo, kad „Wutongshu Investment Platform Co., Ltd.“ yra patronuojamoji įmonė, visiškai valdoma Kinijos valstybės užsienio valiutų administracijos (SAFE), o pastaroji 100 % priklauso valstybei per Kinijos liaudies banką. Tuo remdamasi, taip pat remdamasi klausimyno atsakymuose gauta informacija, Komisija nustatė, kad Kinijos vyriausybei tiesiogiai arba netiesiogiai priklauso 100 % šios finansų įstaigos akcijų.

(424) Dėl formaliųjų vyriausybės vykdomos šio bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko kontrolės požymių Komisija jį laikė „[viena] pagrindinių valstybės valdomų finansų įstaigų“. Konkrečiai pranešime „Laikinieji nuostatai dėl pagrindinių valstybės valdomų finansų įstaigų stebėtojų tarybų“ ([113]) nustatyta, kad „[p]agrindinės šiuose nuostatuose nurodytos valstybės valdomos finansų įstaigos yra valstybės valdomi jos politiką vykdantys bankai, komerciniai bankai, finansinio turto valdymo bendrovės, vertybinių popierių bendrovės, draudimo bendrovės ir kt. (toliau – valstybės valdomos finansų įstaigos), kurių stebėtojų tarybų narius skiria Valstybės Taryba“.

([112]) Ten pat, 12 išnaša.
([113]) Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Tarybos dekretas (Nr. 283).

(425) Pagrindinių valstybės valdomų finansų įstaigų stebėtojų tarybų nariai skiriami pagal Laikinuosius nuostatus dėl pagrindinių valstybės valdomų finansų įstaigų stebėtojų tarybų. Remdamasi šių laikinųjų nuostatų 3 ir 5 straipsniais Komisija nustatė, kad stebėtojų tarybos narius skiria Valstybės Taryba ir jie yra jai atskaitingi, o tai rodo, kad valstybė vykdo institucinę šio bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko verslo veiklos kontrolę.

(426) Kartu su šiais bendraisiais požymiais Komisija nustatė toliau išdėstytus su banku EXIM susijusius faktus. Bankas EXIM įsteigtas ir veikia pagal Valstybės Tarybos pranešimą dėl Kinijos eksporto ir importo banko įsteigimo ir pagal banko EXIM įstatus. Pagal jo įstatus valstybė tiesiogiai skiria banko EXIM vadovybę. Jo stebėtojų tarybą skiria Valstybės Taryba pagal Laikinuosius nuostatus dėl pagrindinių valstybės valdomų finansų įstaigų stebėtojų tarybų ir pagal kitus įstatymus bei teisės aktus ir ji yra atskaitinga Valstybės Tarybai.

(427) Banko įstatuose taip pat nurodyta, kad banko EXIM partijos komitetas atlieka pagrindinį vadovaujamąjį ir politinį vaidmenį užtikrindamas, kad bankas EXIM vykdytų partijos ir valstybės politiką ir svarbiausias pavestas užduotis. Partijos vadovavimas yra integruotas į visus organizacinio valdymo aspektus.

(428) Banko įstatuose taip pat nustatyta, kad banko EXIM uždaviniai yra remti užsienio prekybos ir ekonominio bendradarbiavimo plėtrą, tarpvalstybines investicijas, Sausumos ir jūrų kelių iniciatyvą, bendradarbiavimą tarptautinių pajėgumų ir įrangos gamybos srityse. Jo veiklos sritis apima trumpalaikes, vidutinės trukmės ir ilgalaikes paskolas, tvirtinamas pagal valstybės užsienio prekybos ir investavimo užsienyje politiką ir atitinkančias šią politiką, kaip antai eksporto kreditus, importo kreditus, užsienio inžinerijos paskolas, paskolas investicijoms užsienyje, Kinijos vyriausybės užsienio pagalbos paskolas ir eksporto pirkėjams teikiamas paskolas.

(429) Be to, savo 2022 m. metinėje ataskaitoje bankas EXIM teigė, kad jis „patikimai įgyvendino visas šalies politikos kryptis ir tolesnes priemones“ ir kad jo atsakomybė apima „sąžiningą Kinijos komunistų partijos centrinio komiteto ir Valstybės Tarybos sprendimų įgyvendinim[ą]“. Toje metinėje ataskaitoje taip pat teigiama, kad „imtasi įvairių priemonių siekiant užtikrinti, kad gamybos pramonei būtų teikiamos vidutinės trukmės ir ilgalaikės paskolos nacionaliniams projektams remti“.

(430) Dėl valstybės valdomų komercinių bankų Komisija pažymėjo, kad 2022 m. pabaigoje šeši didžiausi bankai pagal savo bendrą turtą užėmė didesnę kaip 40 % Kinijos finansų sektoriaus dalį ([114]). Bent du iš šių šešių valstybės valdomų komercinių bankų, t. y. „Industrial and Commercial Bank of China“ (ICBC) ir „Agricultural Bank of China“ (ABC), per šį tyrimą priskiriami prie finansų įstaigų, suteikusių paskolas atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms (žr. 468 konstatuojamąją dalį). Ir ICBC ([115]), ir ABC ([116]) didžioji kapitalo dalis priklauso valstybei. Valstybė ne tik kontroliuoja šešis didžiausius valstybės valdomus komercinius bankus – jai priklauso ir didelės kai kurių kitų valstybės valdomų komercinių bankų akcijų dalys, o jos dalyvavimas tuose bankuose dažniau yra netiesioginis, pvz., per valstybės valdomas įmones. Keli iš šių valstybės valdomų komercinių bankų, kuriems 2021 m. priklausė apie 20 % viso Kinijos bankų sektoriaus turto (tai tokie bankai kaip „Shanghai Pudong Development Bank“, „China Everbright Bank“, „Ping An Bank“, „China Minsheng Bank“), yra tarp finansų įstaigų, suteikusių paskolas per šį tyrimą atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms (išsamų sąrašą žr. 468 konstatuojamojoje dalyje), o valstybei priklausantys jų akcijų paketai yra skirtingo dydžio, nuo maždaug 3 % (banke „China Minsheng Bank“) ([117]) iki daugiau kaip 80 % (banke „China Everbright Bank“) ([118]).

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

([115]) Žr. ICBC 2021 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Žr. ABC 2021 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Žr. „China Minsheng Bank“ 2022 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu 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, p. 94.

([118]) Žr. „China Everbright Bank“ 2021 m. pusmečio ataskaitą; prieinama adresu https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komisija taip pat nustatė, kad valstybės valdomos finansų įstaigos 2017 m. pakeitė savo įstatus ir taip padidino KKP vaidmenį aukščiausiu bankų sprendimų priėmimo lygmeniu ([119]).

(432) Šiais naujais įstatais nustatyta, kad:

— direktorių valdybos pirmininkas ir partijos komiteto sekretorius yra tas pats asmuo;

— KKP vaidmuo yra užtikrinti ir prižiūrėti KKP ir valstybės politikos bei gairių įgyvendinimą banke, taip pat atlikti vadovavimo ir atrankos užduotis skiriant darbuotojus (įskaitant vyresniuosius vadovus), ir

— priimdama bet kokius svarbius sprendimus direktorių valdyba atsižvelgia į partijos komiteto nuomonę.

(433) 204 konstatuojamojoje dalyje pateikta konkrečių šių bankų ICBC ir ABC įstatų pakeitimų pavyzdžių.

3.5.1.5. Reikšminga Kinijos vyriausybės vykdoma kontrolė

(434) Komisija taip pat siekė gauti informacijos apie tai, ar Kinijos vyriausybė reikšmingai kontroliuoja banko EXIM veiksmus, susijusius su jo skolinimo politika ir rizikos vertinimu, kai jis teikia paskolas BEV pramonei. Šiuo klausimu atsižvelgta į šiuos reguliavimo dokumentus:

— KLR įstatymo dėl komercinių bankų (Bankininkystės įstatymas) 34 straipsnį;

— Paskolų bendrųjų taisyklių (kurias įgyvendina Kinijos liaudies bankas) 15 straipsnį;

— Sprendimą Nr. 40;

— Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisijos (CBIRC) įgyvendinimo priemones administracinių leidimų Kinijos finansuojamiems komerciniams bankams srityje (CBIRC įsakymas [2017] Nr. 1) ([120]);

— CBIRC įgyvendinimo priemones administracinių leidimų užsienio finansuojamiems bankams srityje (CBIRC įsakymas [2015] Nr. 4) ([121]);

— Administracines priemones dėl bankų sektoriaus finansų įstaigų direktorių ir vyresniųjų pareigūnų kvalifikacijos (CBIRC įsakymas [2013] Nr. 3) ([122]);

— Bankininkystės ir draudimo sektorių įstaigų organizacinio valdymo gerinimo trejų metų (2020–2022 m.) veiksmų planą (CBIRC, 2020 m. rugpjūčio 28 d.) ([123]);

— Pranešimą dėl komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo metodo (CBIRC, 2020 m. gruodžio 15 d.);

— Pranešimą dėl bankų ir draudimo įstaigų didžiųjų akcininkų elgesio priežiūros nuostatų (CBIRC, [2021] Nr. 43).

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

([120]) Iš dalies pakeista CBIRC nuostatomis dėl komercinių bankų kapitalo valdymo (2023 m. Valstybės finansų priežiūros ir administravimo institucijos dekretas Nr. 4, paskelbtas 2023 m. spalio 26 d., įsigaliojo nuo 2024 m. sausio 1 d.).

([121]) Iš dalies pakeista CBIRC nuostatomis dėl administracinių leidimų užsienio finansuojamiems bankams (2019 m. gruodžio 26 d. priimtas CBIRC dekretas [2019] Nr. 10, įsigaliojęs nuo paskelbimo datos).

([122]) Iš dalies pakeista CBIRC nuostatomis dėl bankų ir draudimo įstaigų rizikos valdymo priemonių įgyvendinimo (Valstybės finansų priežiūros ir administravimo institucijos dekretas [2023] Nr. 5, paskelbtas 2023 m. gruodžio 27 d., įsigaliojęs nuo 2024 m. liepos 1 d.

([123]) 2020 m. rugpjūčio 28 d. Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisijos (CBIRC) oficialus politikos dokumentas: bankininkystės ir draudimo sektorių įstaigų organizacinio valdymo gerinimo trejų metų (2020–2022 m.) veiksmų planas, http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (paskutinį kartą žiūrėta 2021 m. balandžio 3 d.).

(435) Peržiūrėdama šiuos reguliavimo dokumentus Komisija nustatė, kad bendra teisinė aplinka, kurioje veikia KLR finansų įstaigos, yra tokia, kurioje joms duodami nurodymai priimant finansinius sprendimus laikytis Kinijos vyriausybės pramonės politikos tikslų ir, visų pirma, Energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plano (2012–2020 m.), kuriame numatytos „politikos paskatos, kurių forma yra parama finansinėmis paslaugomis, taikant kredito valdymo ir paskolų vertinimo sistemas, taip siekiant skatinti energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtrą“, kaip išdėstyta toliau.

(436) Banko EXIM viešosios politikos įgaliojimai yra nustatyti pranešime dėl šio banko įsteigimo, kuriame nustatyta, kad „Kinijos eksporto ir importo banko pagrindinė užduotis – įgyvendinti nacionalinę pramonės politiką ir užsienio prekybos politiką ir teikti politikos finansinę paramą gamybos priemonių, kaip antai mechaninių ir elektros prekių bei įrangos komplektų, eksporto plėtrai“ ([124]), taip pat jo įstatuose, kuriuose nustatyta, kad „Kinijos eksporto ir importo bankas yra valstybės valdomas ir finansuojamas jos politiką vykdantis bankas, kuriam tiesiogiai vadovauja Valstybės Taryba“ ([125]).

(437) Apskritai Bankininkystės įstatymo, kuris taikomas visoms Kinijoje veikiančioms finansų įstaigoms, 34 straipsnyje nustatyta, kad „komerciniai bankai vykdo skolinimo veiklą pagal nacionalinės ekonominės ir socialinės raidos poreikius ir laikydamiesi valstybės pramonės politikos“. Nors Bankininkystės įstatymo 4 straipsnyje nustatyta, kad „komerciniai bankai pagal įstatymus vykdo verslo veiklą jokiam subjektui ar asmeniui nesikišant. Komerciniai bankai savarankiškai prisiima civilinę atsakomybę už visą savo juridinio asmens turtą“, atliekant tyrimą paaiškėjo, kad Bankininkystės įstatymo 4 straipsnis taikomas atsižvelgiant į jo 34 straipsnį, t. y. kai valstybė nustato viešąją politiką, bankai ją įgyvendina ir laikosi valstybės nurodymų.

(438) Be to, Paskolų bendrųjų taisyklių 15 straipsnyje nurodyta, kad „[p]agal valstybės politiką atitinkami vyriausybės departamentai gali subsidijuoti paskolų palūkanas siekdami skatinti tam tikrų pramonės sektorių augimą ir tam tikrų vietovių ekonominį vystymąsi“.

(439) Panašiai ir Sprendime Nr. 40 visoms finansų įstaigoms nurodoma teikti kreditinę paramą konkrečiai „skatinamiems“ projektams. Kaip jau paaiškinta 3.1 skirsnyje ir, konkrečiau, 210–211 konstatuojamosiose dalyse, BEV pramonės projektai priskiriami prie „skatinamų“ projektų kategorijos. Taigi dėl Sprendimo Nr. 40 patvirtinama ankstesnė dėl Bankininkystės įstatymo padaryta išvada, kad bankai lengvatinio kredito teikimo veiklos forma vykdo valdžios įgaliojimus. Komisija taip pat nustatė, kad Nacionalinė finansų reguliavimo administracija (NFRA) turi plačius įgaliojimus tvirtinti visų KLR įsisteigusių finansų įstaigų (įskaitant privačias ir užsienio finansų įstaigas) visus valdymo aspektus, kaip antai ([126]):

— tvirtina visų finansų įstaigų vadovų tiek pagrindinės buveinės, tiek vietos padalinių lygmenimis skyrimą. Nacionalinės finansų reguliavimo administracijos (NFRA) pritarimas yra būtinas priimant į pareigas visų lygmenų vadovus – nuo aukščiausio lygmens vadovų iki padalinių vadovų – ir taikomas net užsienio filialuose skiriamiems vadovams, taip pat už pagalbines funkcijas atsakingiems vadovams (pvz., IT vadovams), ir

— atlieka labai daug įvairių administracinio patvirtinimo procedūrų, be kita ko, teikia patvirtinimus dėl filialų steigimo, naujų verslo linijų pradėjimo ar naujų produktų pardavimo, banko įstatų keitimo, daugiau kaip 5 % jo akcijų pardavimo, kapitalo didinimo, buveinės vietos keitimo, organizacinės formos keitimo ar kt.

(440) Bankininkystės įstatymas yra teisiškai privalomas aktas. Penkmečio planų ir Sprendimo Nr. 40 privalomas pobūdis nurodytas 3.5.1.5 skirsnyje. NFRA reguliavimo dokumentų privalomą pobūdį lemia jos, kaip bankų reguliavimo institucijos, įgaliojimai. Kitų dokumentų privalomą pobūdį rodo į juos įtrauktos nuostatos dėl priežiūros ir vertinimo.

([124]) Prieinama adresu http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html.
([125]) Prieinama adresu http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html.
([126]) Pagal Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisijos (CBIRC) įgyvendinimo priemones administracinių leidimų Kinijos finansuojamiems komerciniams bankams srityje (CBIRC įsakymas [2017] Nr. 1), CBIRC įgyvendinimo priemones administracinių leidimų užsienio finansuojamiems bankams srityje (CBIRC įsakymas [2015] Nr. 4) ir Administracines priemones dėl bankų sektoriaus finansų įstaigų direktorių ir vyresniųjų pareigūnų kvalifikacijos (CBIRC įsakymas [2013] Nr. 3). Nacionalinei finansų reguliavimo administracijai (NFRA) pakeitus Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisiją (CBIRC), šios įgyvendinimo priemonės liko nepakeistos.

(441) Valstybės Tarybos sprendimu Nr. 40 visoms finansų įstaigoms nurodyta teikti kreditinę paramą tik į skatinamąją kategoriją patenkantiems investicijų projektams ir žadama įgyvendinti „kitą lengvatinę politiką, skirtą projektams, patenkantiems į skatinamos pramonės kategoriją“. Pagal šį pagrindą bankai privalo teikti kreditinę paramą BEV pramonei, kaip skatinamai pramonės šakai.

(442) Be to, net ir privačių komercinių bankų sprendimai turi būti Kinijos komunistų partijos prižiūrimi ir suderinti su nacionaline politika. Iš tiesų vienas iš trijų pagrindinių su bankų valdymu susijusių valstybės tikslų dabar yra stiprinti partijos vadovavimą bankininkystės ir draudimo sektoriuje, be kita ko, kai tai susiję su bendrovių veiklos ir valdymo klausimų sprendimu. Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisijos (CBIRC) trejų metų (2020–2022 m.) veiksmų plane šiuo atžvilgiu nurodoma „toliau įgyvendinti principus, įtvirtintus Generalinio Sekretoriaus Xi Jinpingo pagrindiniu pranešimu dėl finansų sektoriaus įstaigų organizacinio valdymo reformos vykdymo“. Be to, pagal šio plano II skirsnį siekiama skatinti natūraliai integruoti partijos vadovavimą į įstaigų organizacinį valdymą: „turime sistemingiau, labiau standartizuotai ir pagal nustatytas procedūras integruoti partijos vadovavimą į įstaigų organizacinį valdymą <...>. Prieš direktorių valdybai ar vyresniajai vadovybei priimant sprendimus pagrindiniais veiklos ir valdymo klausimais, juos turi apsvarstyti partijos komitetas.“

(443) Be to, Kinijos vyriausybė neseniai nustatė, kad net ir finansų įstaigų akcininkai turi sudaryti sąlygas vykdyti Kinijos vyriausybės kontrolę per įstaigos organizacinio valdymo sistemą: „Didieji bankų ir draudimo įstaigų akcininkai padeda bankams ir draudimo įstaigoms sukurti nepriklausomą ir patikimą organizacinio valdymo struktūrą su veiksminga stabdžių ir atsvarų sistema ir skatina bei remia bankų ir draudimo įstaigų pastangas užtikrinti, kad partijos vadovavimas būtų natūraliai integruotas į organizacinį valdymą“ ([127]).

(444) Galiausiai, pagal Nacionalinės finansų reguliavimo administracijos (NFRA) taikomus komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo kriterijus dabar atsižvelgiama į tai, kaip finansų įstaigos „prisideda prie nacionalinių plėtros uždavinių ir realiosios ekonomikos“, ir, visų pirma, kaip jos „tarnauja strateginiams ir besiformuojantiems pramonės sektoriams“ ([128]).

(445) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė sukūrė norminę sistemą, kurios nuostatų turi laikytis bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko vadovai ir priežiūros funkcijas atliekantys asmenys, o šie yra skiriami Kinijos vyriausybės ir yra jai atskaitingi. Taigi Kinijos vyriausybė rėmėsi šia normine sistema vykdydama reikšmingą bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko veiksmų kontrolę visada, kai jis teikė paskolas BEV pramonei. Šio valstybės valdomo banko pagrindinės funkcijos siejasi su konkrečiomis užduotimis, kurias Kinijos vyriausybė pavedė atlikti pagal šią norminę sistemą, taigi jis tapo Kinijos vyriausybės valdžios funkcijų vykdymo įrankiu.

(446) Komisija taip pat siekė gauti konkrečių reikšmingos vykdomos kontrolės įrodymų remdamasi konkrečiomis atrinktiems eksportuojantiems gamintojams suteiktomis paskolomis. Iš dalies bendradarbiaujantis valstybės valdomas bankas savo klausimyno atsakymuose paaiškino, kad jis paskolų gavėjų kreditingumui įvertinti naudoja vidaus reitingų modelį, pagrįstą ankstesnio įsipareigojimų nevykdymo duomenimis, įskaitant kokybinius ir kiekybinius rodiklius, kuriuos taikant paskolų gavėjai reitinguojami pagal jų įsipareigojimų neįvykdymo tikimybės dydį. Bankas EXIM taip pat paaiškino, kad politika nesiskiria priklausomai nuo pramonės šakos, kurioje veikia paskolos gavėjas, ar nuo jo nuosavybės formos, ir kad jo rizikos vertinimo modelis yra pagrįstas rinka.

(447) Kaip jau nurodyta 261 konstatuojamojoje dalyje, iš dalies bendradarbiaujantis valstybės valdomas bankas atsisakė pateikti konkrečių savo kredito rizikos vertinimo, atlikto dėl atrinktų bendrovių, pavyzdžių, argumentuodamas tuo, kad prašoma informacija yra banko vidaus informacija ir apima konfidencialią verslo informaciją, kurios atskleisti neleidžiama, nepaisant to, kad Komisija turėjo raštišką kai kurių atrinktų bendrovių sutikimą atsisakyti teisių į informacijos konfidencialumą. Be to, bankas EXIM neatsakė į klausimus apie kokybinius ir kiekybinius rodiklius, naudojamus paskolų gavėjams reitinguoti pagal jų įsipareigojimų neįvykdymo tikimybę.

([127]) Pranešimo dėl bankų ir draudimo įstaigų didžiųjų akcininkų elgesio priežiūros nuostatų (CBIRC, [2021] Nr. 43) 13 straipsnis.

([128]) Žr. 2020 m. gruodžio 15 d. paskelbtą CBIRC pranešimą dėl komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo metodo, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Per tyrimą Kinijos vyriausybė rėmėsi Nacionalinio liaudies kongreso pateiktu Bankininkystės įstatymo aiškinimu ir šio įstatymo 4, 5 ir 41 straipsniais, kuriuose teigiama, kad komerciniai bankai Kinijoje veikia kaip nepriklausomi juridiniai asmenys, kurie „priima savarankiškus sprendimus“, „nesikišant jokiam subjektui ar asmeniui“, ir kad „joks subjektas ar asmuo negali priversti komercinio banko teikti paskolas ar suteikti garantiją“. Be to, Kinijos vyriausybė tvirtino, kad Paskolų bendrųjų taisyklių 15 straipsnis nėra privalomas ir yra tik rekomendacinio pobūdžio.

(449) Kaip paaiškinta 440 konstatuojamojoje dalyje, Komisija Kinijos bankininkystės įstatymą ir Sprendimą Nr. 40 laiko privalomojo pobūdžio aktais. Be to, šio tyrimo išvados ir per ankstesnius tyrimus, atliktus dėl tos pačios subsidijų programos, Komisijos nustatytos išvados ([129]) nepatvirtina teiginio, kad bankai, priimdami sprendimus dėl skolinimo, neatsižvelgia į vyriausybės politiką ir planus. Pavyzdžiui, Komisija nustatė, kad visos trys atrinktų eksportuojančių gamintojų grupės pasinaudojo lengvatiniu skolinimu mažesnėmis nei rinkos palūkanų normomis.

(450) Atliekant tyrimą nustatyta, kad Paskolų bendrųjų taisyklių 15 straipsnis iš tiesų taikomas praktikoje ir kad Bankininkystės įstatymo 4, 5 ir 41 straipsniai taikomi atsižvelgiant į šio įstatymo 34 straipsnį, t. y. kai valstybė nustato viešąją politiką, bankai ją įgyvendina ir laikosi valstybės nurodymų. Bankininkystės įstatymo 4 ir 5 straipsniai iš tiesų yra šio įstatymo I skyriuje, kuriame išdėstytos bendrosios nuostatos, o 34 straipsnis yra IV skyriuje, kuriame nustatytos pagrindinės taisyklės dėl paskolų. 34 straipsnio formuluotė „komerciniai bankai savo paskolų teikimo veiklą vykdo atsižvelgdami į nacionalinės ekonomikos bei socialinės raidos poreikius ir laikydamiesi valstybės pramonės politikos“ rodo, kad ši nuostata nėra rekomendacinio pobūdžio, o yra privaloma ir ja bankams duodami aiškūs nurodymai savo paskolų teikimo veikloje atsižvelgti į valstybės pramonės politiką. Šiuo konkrečiu atveju, kaip nurodyta 221 konstatuojamojoje dalyje, Energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane (2012–2020 m.) aiškiai nurodytos „kredito valdymo ir paskolų vertinimo sistemos energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtrai skatinti“. Komisija taip pat pažymėjo, kad Valstybės Tarybos sprendimu Nr. 40 visoms finansų įstaigoms nurodoma teikti kreditinę paramą tik skatinamiems projektams ir žadama įgyvendinti „kitą lengvatinę politiką, skirtą projektams, patenkantiems į skatinamos pramonės kategoriją“. Nors to paties sprendimo 17 straipsnyje reikalaujama, kad bankai laikytųsi kredito teikimo principų, Komisija per tyrimą neįsitikino, kad taip daroma praktikoje. Priešingai, paskolos eksportuojantiems gamintojams buvo teikiamos neatsižvelgiant į jų finansinę padėtį ir kreditingumą. Ši išvada nėra nauja, ji jau buvo padaryta ankstesniuose tyrimuose ([130]).

(451) Galiausiai, kaip pažymima 442–444 konstatuojamosiose dalyse, tai, kad visus pagrindinius banko veiklos ir valdymo klausimus apsvarsto Kinijos komunistų partija, kuri yra tvirtai integruota į bankų organizacinio valdymo struktūrą, ir tai, kad bankų veiklos rezultatai vertinami atsižvelgiant į jų pastangas aptarnauti strateginių ir besiformuojančių sektorių įmones, kaip antai BEV pramonės įmones, taip pat rodo griežtą ir privalomą finansų įstaigų veiklos reguliavimo sistemos pobūdį.

(452) Todėl Komisija, neturėdama konkrečių įrodymų dėl kreditingumo vertinimų, nagrinėjo bendrą teisinę aplinką, kaip išdėstyta 434–444 konstatuojamosiose dalyse, kartu su bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko elgsena, susijusia su paskolomis, teiktomis atrinktoms bendrovėms. Ši elgsena neatitinka oficialios jo pozicijos, nes banko EXIM veiksmai praktikoje nebuvo grindžiami išsamiais rinka pagrįstais rizikos vertinimais.

(453) Per tyrimą Komisija nustatė, kad paskolos trims atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms buvo suteiktos palūkanų normomis, kurios buvo mažesnės už Nacionalinio tarpbankinio finansavimo centro (NIFC) paskelbtą paskolų bazinę palūkanų normą arba jai artimos. Paskolų bazinė palūkanų norma pradėta taikyti 2019 m. rugpjūčio 20 d. – ja pakeista ankstesnė centrinio banko Kinijos liaudies banko taikyta lyginamoji palūkanų norma ([131]). Tai, kad finansavimas teiktas tokiomis palūkanų normomis, kurios buvo mažesnės už šalies nerizikingą palūkanų normą tarpbankinėje rinkoje arba jai artimos, aiškiai rodo, kad nebuvo pakankamai atsižvelgta į riziką. Dėl finansų įstaigų nebendradarbiavimo ir dėl to, kad bankas EXIM, nepaisant suteikto leidimo gauti informaciją iš šio banko, atsisakė pateikti su atrinktomis grupėmis susijusią informaciją, Komisijai teko remtis turimais faktais, taigi ji padarė išvadą, kad paskolos buvo suteiktos nepaisant realios tų bendrovių finansinės ir kredito rizikos padėties, kaip nustatyta 3.5.2.3 skirsnyje. Taigi, paskolos buvo suteiktos mažesnėmis nei rinkos palūkanų normomis, palyginti su palūkanų norma, atitinkančia atrinktų eksportuojančių gamintojų rizikos profilį.

([129]) Žr., pvz., 12 išnašoje nurodytas plokščių karštojo valcavimo produktų, padangų ir elektrinių dviračių bylas (atitinkamai 3.4.1.1.b ir 3.5.1.1 skirsniuose).

([130]) Ten pat, 12 išnaša.

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

(454) Be to, kalbant konkrečiai apie banką EXIM, neginčytina, kad tai yra valstybės politikos bankas, tiesiogiai vykdantis vyriausybės politiką (jis pats tai pripažįsta). Kaip paaiškinta jo svetainėje ([132]), bankas EXIM yra valstybės finansuojamas ir valstybės valdomas jos politiką vykdantis bankas, kuriam tiesiogiai vadovauja Valstybės Taryba ir kurio uždaviniai yra, be kita ko, padėti vykdyti Kinijos užsienio prekybą ir įgyvendinti globalizavimo strategiją.

(455) Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė yra sukūrusi lėšų skolinimo skatinamoms pramonės šakoms norminę sistemą, kurios turi laikytis banko vadovai ir priežiūros funkcijas atliekantys asmenys, o šie yra skiriami Kinijos vyriausybės ir jai atskaitingi. Šioje norminėje sistemoje banko vadovams ir priežiūros funkciją atliekantiems asmenims nepalikta jokios laisvės rinktis, ar laikytis šios sistemos nuostatų dėl atrinktų eksportuojančių gamintojų, taigi šio banko vadovybė yra nesavarankiška.

(456) Taigi Kinijos vyriausybė, remdamasi šia normine sistema, vykdė reikšmingą bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko veiksmų kontrolę visada, kai jis teikė paskolas BEV pramonei.

(457) Kaip paaiškinta 434 konstatuojamojoje dalyje, Komisija siekė gauti vykdomos reikšmingos kontrolės įrodymų remdamasi konkrečiomis paskolomis. Tačiau bendradarbiaujantis valstybės valdomas bankas nepateikė kai kurios reikalingos informacijos, įskaitant savo konkretų kredito rizikos vertinimą, susijusį su atrinktomis bendrovėmis. Neturėdama konkrečių su tokiais rizikos vertinimais susijusių įrodymų Komisija nagrinėjo bendras teisinės aplinkos sąlygas, esamas skolinant lėšas skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV pramonė, kartu nagrinėdama bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko elgseną, ir nustatė, kad banko veiksmai nebuvo grindžiami išsamiais rinka pagrįstais kredito rizikos vertinimais.

(458) Be to, kaip paaiškinta 453 konstatuojamojoje dalyje, paskolos trims atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms, nepaisant tų grupių finansinės ir kredito rizikos padėties, buvo suteiktos taikant už paskolų bazinę palūkanų normą mažesnes ar jai artimas palūkanų normas. Taigi, atsižvelgdama į 3.5.1.10 skirsnyje apibūdintą atrinktų eksportuojančių gamintojų rizikos profilį ir į tai, kad, Komisijos atliktos rizikos analizės duomenimis, eksportuojantiems gamintojams derėjo suteikti B kredito reitingą ir todėl jų mokėtinos palūkanų normos turėjo būti kur kas didesnės už nerizikingą palūkanų normą, Komisija padarė išvadą, kad atitinkamos paskolos suteiktos mažesnėmis nei rinkos palūkanų normomis.

(459) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė vykdo reikšmingą bendradarbiaujančio valstybės valdomo banko veiksmų kontrolę, kiek tai susiję su jo skolinimo BEV pramonei politika ir su šiuo skolinimu susijusios rizikos vertinimu.

3.5.1.6. Išvada dėl bendradarbiaujančių valstybės valdomų finansų įstaigų

(460) Komisija nustatė, kad iš dalies bendradarbiaujantis valstybės valdomas bankas įgyvendino pirmiau nurodytą teisinę sistemą atlikdamas valdžios funkcijas BEV sektoriaus atžvilgiu. Taigi jis veikė kaip valstybinė institucija, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punktą kartu su pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu ir pagal susijusią PPO jurisprudenciją.

3.5.1.7. Nebendradarbiaujančios valstybės valdomos finansų įstaigos

(461) 1996 m. paskelbtomis Paskolų bendrosiomis taisyklėmis ([133]) siekta reguliuoti su paskolomis ir, visų pirma, su konkrečios socialinės ir ekonominės raidos skatinimu teikiant paskolas susijusią veiklą ([134]). Pagal Sprendimą Nr. 40 ([135]) Kinijos vyriausybė kišasi ir į finansų sektoriaus subjektų skolinimo operacijas, nustatydama pramonės sektorius, kuriuose turėtų būti sudaromos lengvatinės sąlygos gauti kreditą, ir įpareigodama finansų įstaigas teikiant paskolas atsižvelgti į valstybės pramonės politiką.

([132]) Žr. http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) Paskolų bendrosios taisyklės, Kinijos liaudies banko paskelbtos 1996 m. birželio 28 d.
([134]) 1996 m. birželio 28 d. Kinijos liaudies banko paskelbtų Paskolų bendrųjų taisyklių 1 skyriaus 1 straipsnis.
([135]) Valstybės Tarybos sprendimas, kuriuo paskelbta apie Pramonės restruktūrizavimo skatinimo laikinųjų nuostatų įgyvendinimą, 2005 m. gruodžio 2 d., valstybės leidinys *Guo Fa* [2005] Nr. 40.

(462) Valstybės politikos interesų (o ne vien komercinių interesų), kurių valstybės reikalavimu laikosi komerciniai bankai ir visų pirma valstybės valdomos finansų įstaigos, svarba formuojant jų skolinimo strategijas taip pat yra aiški iš 2020 m. gruodžio 15 d. paskelbto Finansų ministerijos pranešimo dėl komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo metodo. Pagal šio pranešimo nuostatas, taikant komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo kriterijus, reikia atsižvelgti į tai, kaip subjektai „prisideda prie nacionalinių plėtros tikslų įgyvendinimo ir realiosios ekonomikos“, ir visų pirma į tai, kaip jie „tarnauja strateginiams ir besiformuojantiems pramonės sektoriams“. Šio pranešimo 4 straipsnyje nustatyta, kad „komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimu teikiama tvirta ir veiksminga garantija, kad bus įgyvendinama nacionalinė makroekonomikos politika“ ([136]).

(463) Kaip išdėstyta 3.3.1.1 skirsnyje, specialaus klausimyno atsakymų nepateikė jokia paskolas atrinktoms bendrovėms teikusi valstybės valdoma finansų įstaiga, išskyrus banką EXIM. Tų bankų sąrašas apima „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“ (bankas EXIM), 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]) ir „Zhongyuan Bank Co., Ltd.“ ([154]). Kinijos vyriausybė nepateikė nei informacijos apie tai, kam nuosavybės teise priklauso tie bankai, ar apie jų valdymo struktūrą ar rizikos vertinimą, nei su konkrečiomis paskolomis BEV pramonei susijusių pavyzdžių.

(464) Todėl, atsižvelgdama į 3.3.1.1 skirsnyje padarytas išvadas, Komisija nusprendė nustatyti, ar tos valstybės valdomos finansų įstaigos laikytinos valstybinėmis institucijomis, remdamasi turimais faktais.

([136]) Žr. 2020 m. gruodžio 15 d. Finansų ministerijos paskelbtą Pranešimą dėl komercinių bankų veiklos rezultatų vertinimo metodo; jį galima rasti adresu http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Žr. „Bsnk of Beijing“ 2022 m. metinę ataskaitą (2023 m. balandžio mėn.), 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]) Žr. „Bank of Kunlun Co. Ltd.“ 2022 m. metinės ataskaitos santrauką, https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Žr. „Bank of Nanjing“ 2023 m. metinę ataskaitą, https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Žr. Kinijos liaudies banko sudarytą 2022 m. Kinijos sisteminės svarbos bankų sąrašą, prieinamą adresu http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Žr. „Bank of Shanghai“ 2022 m. metinę ataskaitą, https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Žr. „Bank of Tianjin“ 2020 m. metinę ataskaitą, https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf.

([143]) Žr. „China CITIC Bank“ 2021 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Žr. „China Everbright Bank“ 2021 m. pusmečio ataskaitą; prieinama adresu https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Žr. ICBC 2021 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Žr. „China Merchants Bank“ 2022 m. metinę ataskaitą, p. 125; prieinama adresu https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Žr. „China Minsheng Bank“ 2022 m. metinę ataskaitą; prieinama adresu 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, p. 94.

([148]) Žr. „Ping An Bank“ pradžios tinklalapį (skyrelis Investor Relations – Major Shareholders); prieinama adresu https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Žr. „Shanghai Pudong Development Bank“ 2021 m. pusmečio ataskaitą; prieinama adresu https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

([151]) Žr. „Chong Hing Bank Limited“ organizacinės struktūros schemą: https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml.

([152]) Žr. 2023 m. metinę ataskaitą, https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Žr. 2023 m. metinę ataskaitą, https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Žr. 2023 m. metinę ataskaitą, https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) Per ankstesnį antisubsidijų tyrimą ([155]) Komisija nustatė, kad bankai, teikę paskolas per tą tyrimą atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms, buvo nuosavybės teise iš dalies arba visiškai valdomi valstybės ar valstybei priklausančių juridinių asmenų. Kadangi bankai specialaus klausimyno atsakymų nepateikė, Komisija naudojosi viešai prieinama informacija, kaip antai banko interneto svetaine, metinėmis ataskaitomis, bankų žinynuose ar internete prieinama informacija. Atsižvelgiant į šių ankstesnių tyrimų išvadas, Komisijos tarnybų darbiniame dokumente ([156]) patvirtinta, kad valstybė dominuoja bankų sektoriuje ([157]), išlaikydama kontrolinį akcijų paketą visuose valstybės valdomuose komerciniuose bankuose, taip pat yra pagrindinė akcininkė kai kuriuose akciniuose komerciniuose bankuose – tai pasiekiama tiesioginėmis investicijomis iš fondo „Central Huijin“ arba, netiesiogiai, per kitus valstybės valdomus juridinius asmenis. Toliau 468 konstatuojamojoje dalyje nurodyti tie eksportuojančių gamintojų nurodyti bankininkystės subjektai, kurių akcijų didžioji dalis priklauso valstybei, ir, kadangi po neseniai atliktų panašių tyrimų ([158]) jokių pokyčių nebuvo, visos valstybės valdomos finansų įstaigos, teikusios finansavimą atrinktiems eksportuojantiems gamintojams, laikomos nuosavybės teise iš dalies arba visiškai valdomomis valstybės ar valstybei priklausančių juridinių asmenų.

3.5.1.8. Išvada dėl visų valstybės valdomų finansų įstaigų

(466) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija nustatė, kad visos Kinijos valstybės valdomos finansų įstaigos, teikusios finansavimą trims atrinktoms bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų grupėms, yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punkte kartu su 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu.

(467) Be to, Komisija, remdamasi ta pačia informacija, nustatė, kad net jei valstybės valdomos finansų įstaigos nebūtų laikomos valstybinėmis institucijomis, jos dėl tų pačių priežasčių, kurios išdėstytos 3.5.1.9 skirsnyje, būtų laikomos Kinijos vyriausybės pavedimu ar nurodymu atliekančiomis funkcijas, kurios paprastai suteikiamos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje. Todėl jų veiksmai bet kokiu atveju būtų priskiriami Kinijos vyriausybei.

3.5.1.9. Privačios finansų įstaigos, veikiančios Kinijos vyriausybės pavedimu arba nurodymu

(468) Kaip ir per ankstesnius tyrimus ([159]), Komisija nagrinėjamu atveju nustatė, kad toliau nurodyti bankai ir privačios finansų įstaigos, veikiančios Kinijoje, teikė paskolas per šį tyrimą atrinktoms eksportuojančių gamintojų grupėms: „China Postal Savings Bank Co. Ltd.“, „Citibank (China) Co., Ltd.“, „DBS Bank (China) Limited“, „East West Bank

([155]) 2018 m. lapkričio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1690, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 283, 2018 11 12, p. 1 (210 ir 211 konstatuojamosios dalys)).

([156]) Atnaujintas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais, 2024 m. balandžio 10 d., SWD(2024) 91 *final* (ataskaita dėl Kinijos), 6.3 skirsnis (bankų sektorius), p. 137–144.

([157]) Taip pat žr. Chorzempa, M., Véron, N., *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, March 2023, p. 2; prieinama adresu https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Ten pat, 12 išnaša.

([159]) Žr. 2017 m. birželio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/969, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/649, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 146, 2017 6 9, p. 17) (plokščių karštojo valcavimo produktų byla), 2018 m. lapkričio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2018/1690, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1579, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomas galutinis antidempingo muitas bei laikinojo muito galutinis surinkimas ir kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/163 (OL L 283, 2018 11 12, p. 1) (padangų byla), Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/2287, kuriuo importuojamai Kinijos Liaudies Respublikos kilmės apdirbamajai aliuminio folijai nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 458, 2021 12 22, p. 344) (apdirbamosios aliuminio folijos byla), ir 2020 m. birželio 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2020/776, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos ir Egipto kilmės austoms ir (arba) siūtoms stiklo pluošto medžiagoms nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 189, 2020 6 15, p. 33) (stiklo pluošto medžiagų byla), taip pat Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 12, 2022 1 19, p. 34) (šviesolaidžių kabelių byla).

(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“ ir „Yushan Bank (China) Co.“. Atsižvelgiant į atitinkamą 3.5.1.8 skirsnyje pateiktą analizę, manyta, kad šie bankai ir privačios finansų įstaigos veikia Kinijos bankų reguliavimo komisijos (CBRC) prižiūrimi ir vykdydami Kinijos vyriausybės pavedimą arba nurodymą. Kadangi nebuvo pateikta priešingos informacijos, Komisija tos pačios išvados laikėsi ir per šį tyrimą.

(469) Komisija išanalizavo, ar visoms šioms finansų įstaigoms Kinijos vyriausybė buvo pavedusi arba nurodžiusi teikti subsidijas BEV sektoriui, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį.

(470) PPO apeliacinio komiteto aiškinimu, „pavedimas“ yra valdžios pareigų perdavimas privačiam subjektui, o „nurodymas“ reiškia aplinkybes, kai valdžia naudojasi savo galiomis privataus subjekto atžvilgiu ([160]). Abiem atvejais valdžia naudojasi privačiu subjektu kaip tarpininku siekdama padaryti finansinį įnašą ir „daugeliu atvejų tikėtina, kad pavedimas arba nurodymas privačiam subjektui įgytų grasinimo arba raginimo formą“ ([161]). Kartu 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunkčio nuostata neleidžiama valstybėms narėms nustatyti kompensacinių priemonių produktams, „kai valdžia tik vykdo savo bendruosius reguliavimo įgaliojimus“ ([162]) arba kai valstybės kišimasis „gali duoti tam tikrą rezultatą arba jo neduoti, priklausomai nuo esamų faktinių aplinkybių ir nuo tos rinkos dalyvių naudojimosi teise laisvai rinktis“ ([163]). O pavedimas arba nurodymas reiškia „valdžios vaidmenį, kuris yra aktyvesnis negu vien skatinamieji veiksmai“ ([164]).

(471) Komisija pažymėjo, kad 434–442 konstatuojamosiose dalyse nurodyta pramonės norminė sistema taikoma visoms KLR finansų įstaigoms, įskaitant privačias finansų įstaigas. Pavyzdžiui, Bankininkystės įstatymas ir įvairūs Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisijos (CBIRC) įsakymai taikomi visiems Kinijos finansuojamiems ir užsienio investicijomis finansuojamiems bankams, pavaldiems CBIRC.

(472) Be to, daugumos paskolų sutarčių su privačiomis finansų įstaigomis sąlygos yra panašios į sutarčių su valstybės valdomais bankais sąlygas, o privačių finansų įstaigų taikomos skolinimosi palūkanų normos panašios į valstybės valdomų finansų įstaigų taikomas palūkanų normas. Tai rodo, kad tie bankai *de facto* taiko lengvatines skolinimosi sąlygas, nes Kinijos vyriausybė kontroliuoja bankų sektorių.

(473) Iš privačių finansų įstaigų negavusi kitokios informacijos, Komisija padarė išvadą, kad, kiek tai susiję su BEV pramone, visoms Kinijoje veikiančioms Nacionalinės finansų reguliavimo administracijos (NFRA) prižiūrimoms finansų įstaigoms (įskaitant privačias finansų įstaigas) valstybė yra pavedusi arba nurodžiusi, kaip tai suprantama pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunkčio pirmą įtrauką, laikytis vyriausybės politikos ir teikti BEV pramonei paskolas lengvatinėmis palūkanų normomis ([165]).

3.5.1.10. Kredito reitingai

(474) Jau per ankstesnius antisubsidijų tyrimus Komisija, remdamasi Tarptautinio valiutos fondo paskelbtu tyrimu ([166]), kuriame nurodyti tarptautinių ir Kinijos kredito reitingų skirtumai, nustatė, kad Kinijos bendrovėms suteikiami šios šalies kredito reitingai yra nepatikimi. Iš tiesų, TVF duomenimis, vietos kredito reitingų agentūros AA–AAA

([160]) 2005 m. vasario 21 d. PPO apeliacinio komiteto ataskaita WT/DS/296 (DS296, JAV. Kompensacinių muitų tyrimas dėl Korėjos kilmės dinaminių laisvosios kreipties atmintinių (DRAM)), 116 punktas.
([161]) PPO apeliacinio komiteto ataskaita, DS 296, 116 punktas.
([162]) PPO apeliacinio komiteto ataskaita DS 296, 115 punktas.
([163]) PPO apeliacinio komiteto ataskaita, DS 296, 114 punktas, kuriame šiuo klausimu sutinkama su PPO kolegijos ataskaitos, DS 194, 8.31 punktu.
([164]) PPO apeliacinio komiteto ataskaita DS 296, 115 punktas.
([165]) Žr. 12 išnašoje nurodytas bylas.
([166]) IMF Working Paper, Resolving China's Corporate Debt Problem, Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparusso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak, Philippe Wingender, Jiangyan, October 2016, WP/16/203.

reitingus suteikia daugiau kaip 90 % Kinijos obligacijų. Tai nepalyginama su kitomis rinkomis, kaip antai ES ar Jungtinių Amerikos Valstijų (JAV) rinkomis. Pavyzdžiui, JAV rinkoje tokius aukščiausius reitingus gauna mažiau nei 2 % įmonių. Taigi Kinijos kredito reitingų agentūros yra neproporcingai linkusios teikti aukščiausius reitingus reitingų skalėje. Jos taiko labai plačias reitingų skales ir paprastai grupuoja obligacijas, su kuriomis susijusi įsipareigojimų neįvykdymo rizika yra labai skirtinga, į vieną didelę reitingo kategoriją ([167]). „Bloomberg“ 2021 m. Kinijos obligacijų rinkos įžvalgose ([168]) pateiktais duomenimis, obligacijų rinkoje dominuoja penkios vietinės Kinijos kredito reitingų agentūros: „China Chengxin“, „Dagong“, „Lianhe“, „Shanghai Brilliance“ ir „Golden Credit Rating“, ir apie 90 % obligacijų yra vietos kredito reitingų agentūrų įvertinamos AAA reitingu. Vis dėlto daugeliui šių emitentų suteiktas „S&P Global“ emitento reitingas yra žemesnis – A arba BBB ([169]).

(475) Be to, užsienio kredito reitingų agentūros, tokios kaip „Standard and Poor's“ ir „Moody's“, nustatydamos užsienyje išleistų Kinijos obligacijų reitingus, paprastai padidina emitento bazinį kredito reitingą atsižvelgdamos į tos įmonės strateginę svarbą Kinijos vyriausybei ir į bet kokių netiesioginių garantijų patikimumą ([170]).

(476) Papildant šią analizę, pažymima, kad anksčiau nagrinėtais atvejais nustatyta, jog Kinijos vyriausybė taip pat gali naudotis savo įtaka kredito reitingų rinkai.

(477) Kaip matyti iš ankstesniais atvejais Kinijos vyriausybės pateiktos informacijos, Kinijos obligacijų rinkoje veikia 14 kredito reitingų agentūrų, tarp jų 12 šalies vidaus reitingų agentūrų. Be to, į Kinijos kredito reitingų rinką laisvai patekti neįmanoma. Tai iš esmės uždara rinka, nes reitingų agentūros prieš pradėdamos vykdyti veiklą turi būti patvirtintos Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) arba centrinio banko Kinijos liaudies banko ([171]). 2017 m. viduryje Kinijos liaudies bankas paskelbė, kad užsienio kredito reitingų agentūroms bus tam tikromis sąlygomis leidžiama teikti kredito reitingus tam tikroje šalies vidaus obligacijų rinkos dalyje. Tačiau šios kredito reitingų agentūros laikosi Kinijos reitingų skalių ir dėl to, kaip paaiškinta 475 konstatuojamojoje dalyje, jų reitingai nėra visiškai palyginami su tarptautiniais reitingais.

(478) Galiausiai, bendrovės „Allianz Global Investors“ 2021 m. atliktas tyrimas patvirtina Komisijos išvadas: jame teigiama, kad „Kinijos vidaus kredito reitingų sistema skiriasi nuo tarptautinių reitingų nustatymo normų. Pavyzdžiui, šalies obligacijos, kurioms šalyje suteiktas AA+ reitingas, tarptautiniu mastu įprastai būtų vertinamos kaip „didelio pajamingumo“ obligacijos“ ([172]).

(479) Galiausiai, EBPO 2022 m. nurodė, kad „[k]redito reitingų rinkos trūkumai, įskaitant dirbtinai padidintus reitingus ir nepatikimas perspėjimo apie riziką sistemas, kliudo obligacijų rinkai sveikai vystytis“ ([173]).

(480) Be to, ir Komisija nustatė ([174]), kad Kinijos kredito reitingų sistema negali būti laikoma vien rinkos jėgų valdoma sistema ir kad ji veikia iškreiptu pagrindu.

(481) Atsižvelgdama į 474–478 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą padėtį, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos kredito reitingai nėra patikimas pagrindinio turto kredito rizikos įvertinimas. Tie reitingai yra iškraipyti ir dėl politikos tikslų skatinti pagrindines strategines pramonės šakas, tokias kaip BEV pramonė.

([167]) Livingston, M., Poon, W.P.H., Zhou, L. (2017). Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, *Journal of Banking & Finance*, p. 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, 59 išnaša, p. 31.
([170]) Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A., Neelakantan, U. (2017). *China's broken promises: why it is not a market-economy*, Wiley Rein LLP, p. 68.
([171]) Žr. 2022 m. sausio 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/72, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/2011, kuriuo importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės šviesolaidžių kabeliams nustatomas galutinis antidempingo muitas, 71 išnašą.
([172]) Prieinama adresu https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf.
([173]) Žr. OECD Economic Surveys: *China*, March 2022, p. 34–35; prieinama adresu https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.
([174]) Žr. Komisijos tarnybų darbinio dokumento dėl didelių Kinijos Liaudies Respublikos ekonomikos iškraipymų prekybos apsaugos tyrimų tikslais, 2024 m. balandžio 10 d., SWD(2024) 91 *final* (ataskaita dėl Kinijos), 6 skyrių, p. 156–160.

3.5.2. *Lengvatinis finansavimas paskolomis*

3.5.2.1. Paskolų rūšys

(1) Trumpalaikės ir ilgalaikės paskolos

(482) Komisija nustatė, kad visų trijų atrinktų grupių bendrovės naudojo įvairias trumpalaikes ir ilgalaikes paskolas savo veiklai finansuoti. Šios paskolos daugiausia naudotos einamajai veiklai, apyvartinio kapitalo poreikiams tenkinti, specialiems projektams, investicijoms, arba jomis pakeistos kitos paskolos. Atrinktos eksportuojančių gamintojų grupės taip pat naudojosi trumpalaikiais ir ilgalaikiais eksporto kreditais.

(2) Paskolos, kurių konkreti paskirtis yra pakeisti kitas paskolas (atnaujinamasis kreditas)

(483) Atlikdama tyrimą Komisija nustatė, kad viena iš atrinktų grupių buvo sudariusi sutartis dėl paskolų, kurių konkreti paskirtis buvo pakeisti skolintą kapitalą, grąžinamą paskolos termino suėjimo dieną, nauju kapitalu iš naujų paskolų. Tokio atnaujinamojo kredito naudojimas paprastai yra skolininko likvidumo problemų požymis ir tokį kreditą teikiantys bankai patiria didesnę riziką. Atsižvelgdama į ankstesnių tyrimų išvadas ([175]), Komisija nustatė, kad pagal tokią praktiką kai kurios bendrovės gali pertvarkyti savo įsipareigojimus ir gauti lėšų, be kurių negalėtų įvykdyti savo skolų grąžinimo įsipareigojimų, o tai įrodo, kad yra sunkumų grąžinti skolas.

(3) Finansavimas ilgalaikės skolos restruktūrizavimo tikslu

(484) Atlikdama tyrimą Komisija nustatė, kad tam tikros atrinktos bendrovės buvo išleidusios obligacijų, kurių konkreti paskirtis buvo grąžinti skolas (t. y. paskolas). Komisija nustatė, kad restruktūrizuodamos savo skolą šia priemone kai kurios bendrovės galėjo pertvarkyti ir atidėti savo įsipareigojimų vykdymą, taip pat gauti lėšų, be kurių nebūtų galėjusios įvykdyti savo skolos grąžinimo įsipareigojimų, o tai įrodo, kad joms kilo sunkumų gauti lėšų.

(485) Kadangi tuo tikslu naudojamos obligacijos, kyla abejonių dėl atitinkamos bendrovės gebėjimo sumokėti savo skolas, taigi abejojama ne tik jos trumpalaikiu likvidumu, bet ir ilgalaikiu jos mokumu. Todėl obligacijų, kurių emisijos tikslas – grąžinti bendrovės skolas, buvimas laikomas požymiu, kad tos bendrovės finansinė padėtis yra prastesnė, negu iš pirmo žvilgsnio atrodytų iš jos finansinių ataskaitų, ir kad yra papildoma su jos trumpalaikiu ir ilgalaikiu finansavimu susijusi rizika.

3.5.2.2. Konkretumas

(486) Kaip parodyta 3.5.1.5 skirsnyje, keliuose teisės dokumentuose konkrečiai dėl šio sektoriaus bendrovių yra finansų įstaigoms duotas nurodymas teikti BEV pramonei paskolas lengvatinėmis palūkanų normomis. Tie dokumentai yra įrodymas, kad finansų įstaigos lengvatinį finansavimą teikia tik tam tikroms įmonėms ar pramonės šakoms, kurių skaičius ribotas, t. y. toms, kurios atitinka susijusią Kinijos vyriausybės politiką. Komisija manė, kad parama BEV pramonei nurodyta pakankamai aiškiai, nes nurodytas šios pramonės šakos pavadinimas, jos gaminamas produktas ar pramonės grupė, kuriai ji priklauso.

([175]) 2017 m. birželio 8 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/969, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/649, kuriuo tam tikriems importuojamiems Kinijos Liaudies Respublikos kilmės plokštiems karštojo valcavimo produktams iš geležies, nelegiruotojo plieno ar kito legiruotojo plieno nustatomas galutinis antidempingo muitas (OL L 146, 2017 6 9, p. 17) (plokščių karštojo valcavimo produktų byla), 2018 m. lapkričio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1690, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai ir iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/1579, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms ar restauruotoms guminėms pneumatinėms padangoms, naudojamoms autobusams arba sunkvežimiams, kurių apkrovos indeksas didesnis kaip 121, nustatomas galutinis antidempingo muitas bei laikinojo muito galutinis surinkimas ir kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/163 (OL L 283, 2018 11 12, p. 1) (padangų byla), ir 2020 m. birželio 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/776, kuriuo tam tikroms importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos ir Egipto kilmės austoms ir (arba) siūtoms stiklo pluošto medžiagoms nustatomi galutiniai kompensaciniai muitai (OL L 189, 2020 6 15, p. 33) (stiklo pluošto medžiagų byla).

3.5.2.3. Subsidijų sumos apskaičiavimas

(487) Komisija apskaičiavo kompensuotinos subsidijos sumą remdamasi nauda, kuri gavėjams suteikta tiriamuoju laikotarpiu. Pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio b punktą, gavėjams suteikta nauda yra lygi skirtumui tarp palūkanų, bendrovės sumokėtų už lengvatinėmis sąlygomis gautą paskolą, sumos ir tos palūkanų sumos, kurią ta bendrovė būtų sumokėjusi už panašią komercinę paskolą, kurią ji būtų galėjusi gauti rinkos sąlygomis.

(488) Kaip paaiškinta 3.5.1 ir 3.5.2 skirsniuose, Kinijos finansų įstaigų teikiamos paskolos rodo didelį valstybės kišimąsi ir neatitinka palūkanų normų, kurios būtų įprastos veikiančioje rinkoje.

(489) Atrinktų bendrovių grupių bendra finansinė būklė buvo skirtinga. Kiekviena iš jų tiriamuoju laikotarpiu gavo įvairių rūšių paskolų, kurių grąžinimo terminai, įkaitas, garantijos ir kitos sąlygos skyrėsi. Dėl šių dviejų priežasčių kiekvienos bendrovės vidutinė palūkanų norma priklausė nuo jos gautų paskolų.

(490) Siekdama atsižvelgti į šiuos ypatumus Komisija atskirai įvertino kiekvienos iš atrinktų eksportuojančių gamintojų grupių finansinę būklę. Šiuo atžvilgiu Komisija laikėsi lengvatinio finansavimo paskolomis apskaičiavimo metodikos, nustatytos per antisubsidijų tyrimą dėl KLR kilmės apdirbamosios aliuminio folijos, taip pat per antisubsidijų tyrimą dėl KLR kilmės plokščių karštojo valcavimo produktų, antisubsidijų tyrimus dėl KLR kilmės padangų, tam tikrų KLR kilmės austų ir (arba) siūtų stiklo pluošto medžiagų ir KLR kilmės šviesolaidžių kabelių ([176]), kaip paaiškinta tolesnėse konstatuojamosiose dalyse. Taigi Komisija atskirai apskaičiavo kiekvienos iš atrinktų eksportuojančių gamintojų grupių dėl taikomo lengvatinio finansavimo paskolomis gautą naudą ir priskyrė tokią naudą tiriamajam produktui.

(1) Grupė „BYD Group“

(491) Komisija pažymėjo, kad Kinijos kredito reitingų agentūra 2020 m. suteikė grupei „BYD Group“ AAA reitingą. Atsižvelgdama į bendrus Kinijos kredito reitingų iškraipymus, nurodytus 3.5.1.10 skirsnyje, Komisija padarė išvadą, kad šis reitingas nėra patikimas.

(492) Kaip minėta 452–459 konstatuojamosiose dalyse, skolinančios Kinijos finansų įstaigos nepateikė jokio kreditingumo vertinimo. Todėl, siekdama nustatyti gautą naudą, Komisija turėjo įvertinti, ar grupei „BYD Group“ suteiktų paskolų palūkanų normos atitinka rinkos lygį.

(493) Grupės „BYD Group“ pranešė, kad jos finansinė būklė apskritai pelninga: jos pelno dydis, jos pačios finansinių ataskaitų duomenimis, yra apie 6 %. Ši grupė savo veiklai finansuoti naudojo trumpajam laikotarpiui ir ilgajam laikotarpiui skolintas lėšas. Komisija įvertino bendrovės trumpalaikio likvidumo ir ilgalaikio mokumo padėtį.

(494) Trumpalaikiam likvidumui vertinti Komisija naudojo einamojo likvidumo rodiklį. Pagal šį rodiklį vertinamas bendrovės gebėjimas sumokėti trumpalaikių įsipareigojimų sumas, įskaitant trumpalaikes skolas.

(495) Bendrovės einamojo likvidumo rodiklis 2021 m. buvo 0,89, 2022 m. sumažėjo iki 0,75, o po to tiriamuoju laikotarpiu sumažėjo iki 0,68. Taigi, nepaisant bendrovei 2020 m. suteikto AAA reitingo, jos trumpalaikio turto nepakako trumpalaikių įsipareigojimų sumoms sumokėti. Esant tokiai padėčiai, aukštas bendrovės kredito reitingas yra nepagrįstas – norint gauti tokį reitingą, jos einamojo likvidumo rodiklis turėtų būti ne mažesnis kaip 2.

(496) Atsižvelgdama į šį trumpalaikio likvidumo rodiklį, Komisija padarė išvadą, kad atitinkama bendrovė patyrė trumpalaikio likvidumo problemų, dėl kurių įgyjamas rizikingo skolininko profilis.

([176]) OL L 458, 2021 12 22, p. 344 (237 konstatuojamoji dalis) (aliuminio folijos byla), OL L 146, 2017 6 9, p. 17, 152–244 konstatuojamosios dalys (plokščių karštojo valcavimo produktų byla), OL L 283, 2018 11 12, p. 1, 236 konstatuojamoji dalis (padangų byla), OL L 189, 2020 6 15, p. 33, 300 konstatuojamoji dalis (stiklo pluošto medžiagų byla) ir OL L 12, 2022 1 19, p. 75, 294 konstatuojamoji dalis (šviesolaidžių kabelių byla).

(497) Ilgalaikio mokumo rizikos vertinimą Komisija grindė įsiskolinimo koeficientu. Pagal šį koeficientą vertinamas bendrovės gebėjimas įvykdyti savo ilgalaikius skolinius įsipareigojimus. Skolintojai ir investuotojai į obligacijas jį naudoja vertindami bendrovės kreditingumą.

(498) Įsiskolinimo koeficientas parodo įsipareigojimų, visų pirma ilgalaikės skolos, dydį. Šios bendrovės skolos ir nuosavo kapitalo santykis buvo aukštas – 0,78, o tai rodo, kad ši bendrovė savo veiklą finansuoja skolintomis lėšomis. Skolos ir nuosavo kapitalo santykis taip pat nuolat didėjo nuo 0,67 2021 m. iki 0,78 tiriamuoju laikotarpiu, o tai rodo, kad bendrovė vis didesnę savo veiklos dalį finansuoja daugiausia skolintomis lėšomis. Kuo didesnis skolos ir nuosavo kapitalo santykis, tuo didesnė bendrovės finansinė rizika, o tai reiškia, kad bendrovei gali būti sunkiau padengti turimas skolas.

(499) Todėl, atsižvelgdama į 495–498 konstatuojamosiose dalyse apibūdintus likvidumo ir mokumo klausimus, Komisija manė, kad šios bendrovės finansinė būklė nėra stabili, o jos rizikos profilis rodo didelę riziką potencialiems skolintojams ir investuotojams.

(500) Be to, Komisija išanalizavo atskirų grupės bendrovių, kurių gauta finansinė nauda yra didžiausia, skolos ir nuosavo kapitalo santykį ir nustatė, kad jų skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2022 m. buvo nuo 0,71 iki 0,97.

(501) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, ir atsižvelgdama į 3.5.1.10 skirsnyje nurodytus bendrus Kinijos kredito reitingų iškraipymus, Komisija padarė išvadą, kad AAA kredito reitingas, suteiktas grupei „BYD Group“, nėra patikimas.

(502) Komisija manė, kad bendra šios grupės finansinė būklė atitinka B reitingą, kuris nebėra laikomas „investiciniu reitingu“.

(503) Remdamasi viešai prieinamais „Bloomberg“ duomenimis, siekdama nustatyti rinkos palūkanų normą, Komisija kaip lyginamąjį dydį naudojo B reitingą turinčių įmonių išleistų obligacijų tikėtiną priemoką, kuri pridėta prie centrinio banko Kinijos liaudies banko nustatytos paskolų lyginamosios palūkanų normos, o po 2019 m. rugpjūčio 20 d. – Nacionalinio tarpbankinio finansavimo centro (NIFC) paskelbtos paskolų bazinės palūkanų normos ([177]).

(504) Tas antkainis nustatytas apskaičiavus JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir JAV B reitingo įmonių obligacijų santykinį skirtumą remiantis „Bloomberg“ duomenimis dėl pramonės segmentų. Taip apskaičiuotas santykinis skirtumas pridėtas prie centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtos paskolų lyginamosios palūkanų normos, o po 2019 m. rugpjūčio 20 d. – prie NIFC paskelbtos paskolų bazinės palūkanų normos, tą dieną, kurią suteikta paskola ([178]), ir tokiam pačiam kaip atitinkamos paskolos laikotarpiui. Tai padaryta atskirai dėl kiekvienos paskolos, suteiktos šiai bendrovių grupei.

(505) Paskolų užsienio valiutomis atveju padėtis, susijusi su rinkos iškraipymais ir patikimų kredito reitingų nebuvimu, yra tokia pati, nes šias paskolas teikia tos pačios Kinijos finansų įstaigos. Todėl, kaip nustatyta pirmiau, siekiant nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį buvo naudojamos B reitingo įmonių obligacijos atitinkamomis valiutomis, išleistos tiriamuoju laikotarpiu.

(2) Grupė „Geely Group“

(506) Kaip minėta 452–459 konstatuojamosiose dalyse, skolinančios Kinijos finansų įstaigos nepateikė jokio kreditingumo vertinimo. Todėl, siekdama nustatyti gautą naudą, Komisija turėjo įvertinti, ar grupei „Geely Group“ suteiktų paskolų palūkanų normos atitinka rinkos lygį.

(507) Grupė „Geely Group“, nurodė, kad jos finansinė būklė yra pelninga: jos pačios finansinių ataskaitų duomenimis, pelno dydis yra 3 %. Tačiau pelningumas, palyginti su 2021 m., sumažėjo. Jos nuosavo kapitalo grąžos koeficientas, kuris rodo grupės gebėjimą paversti nuosavą kapitalą grynuoju pelnu, sumažėjo nuo 8 % 2021 m. iki 5 % tiriamojo laikotarpio pabaigoje.

(508) Grupė „Geely Group“ savo veiklai finansuoti naudojo trumpajam laikotarpiui ir ilgajam laikotarpiui skolintas lėšas. Komisija įvertino šios grupės trumpalaikio likvidumo ir ilgalaikio mokumo padėtį.

([177]) Žr. (453) konstatuojamąją dalį.

([178]) Fiksuotųjų palūkanų paskolų atveju. Kintamųjų palūkanų paskolų atveju buvo taikoma Kinijos liaudies banko lyginamoji palūkanų norma tiriamuoju laikotarpiu.

(509) Dėl trumpalaikio likvidumo grupė pateikė duomenis, kad jos vidutinis einamojo likvidumo rodiklis tiriamuoju laikotarpiu buvo 1,03. Nors einamojo likvidumo rodiklis šiek tiek viršija 1, bendrovės trumpalaikio turto vos pakanka trumpalaikių įsipareigojimų sumoms sumokėti, o to nepakanka aukštam kredito reitingui pagrįsti – norint gauti tokį aukštą reitingą, bendrovės einamojo likvidumo rodiklis turėtų siekti bent 2. Bendrovės kritinio likvidumo rodiklis tiriamojo laikotarpio pabaigoje buvo 0,79, 2022 m. – 0,76, 2021 m. – 0,79, o norma laikomas kritinio likvidumo rodiklis yra ne mažesnis už 1. Bendrovė, kurios kritinio likvidumo rodiklis yra mažesnis už 1, iš tiesų gali nebūti pajėgi sumokėti savo trumpalaikių įsipareigojimų sumų trumpuoju laikotarpiu. Padengimo grynaisiais pinigais rodiklis bendrovėje tiriamuoju laikotarpiu buvo vidutiniškai 0,4, taigi bendrovė neturėjo pakankamai prieinamų pinigų savo trumpalaikei skolai sumokėti. Atsižvelgdama į trumpalaikio likvidumo rodiklius Komisija padarė išvadą, kad nagrinėjama bendrovė patyrė trumpalaikio likvidumo problemų, dėl kurių įgyjamas rizikingo skolininko profilis.

(510) Dėl ilgalaikės skolos pažymima, kad grupės „Geely Group“ skolos ir turto santykis buvo aukštas, 0,69, o tai reiškia, kad 69 % bendrovės turto finansuojama skolintomis lėšomis. Skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2021 m. buvo 2,1, 2022 m. – 2,11, o tiriamojo laikotarpio pabaigoje – 2,22, o tai rodo, kad bendrovė savo veiklą finansuoja daugiausia skolintomis lėšomis. Kuo didesnis yra skolos ir turto santykis ir skolos ir nuosavo kapitalo santykis, tuo didesnė bendrovės finansinė rizika. Be to, tiriamuoju laikotarpiu viena iš grupės bendrovių („Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.“), siekdama pagerinti savo skolos struktūrą, sudarė skolos konvertavimo į nuosavybę sandorį su valstybės valdomais bankais. Pagal tokį sandorį bendrovė galėjo dalį savo skolos valstybės valdomiems bankams konvertuoti į akcijas ir taip sumažinti įsipareigojimus savo balanse.

(511) Be to, Komisija nustatė, kad grupė „Geely Group“ sudarė sutartis dėl paskolų, kurių konkreti paskirtis buvo pakeisti kitas paskolas. Kaip paaiškinta 3.5.2.1 skirsnyje, atnaujinamojo kredito buvimas laikomas papildomos rizikos, susijusios su likvidumo problemomis, požymiu.

(512) Taip pat Komisija nustatė, kad grupė „Geely Group“ išleido obligacijų, kurių paskirtis buvo skolos restruktūrizavimas. Šiuo atveju, kaip paaiškinta 4 skirsnyje, Komisija laikė tai požymiu, kad finansinė padėtis yra prastesnė, negu iš pirmo žvilgsnio atrodytų iš finansinių ataskaitų, ir kad yra papildoma su trumpalaikiu ir ilgalaikiu grupės finansavimu susijusi rizika.

(513) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad Kinijos kredito reitingų agentūra buvo suteikusi grupei „Geely Group“ AAA reitingą. Atsižvelgdama į bendrus Kinijos kredito reitingų iškraipymus, nurodytus 3.5.1.10 skirsnyje, Komisija padarė išvadą, kad šis reitingas nėra patikimas.

(514) Komisija manė, kad bendra šios grupės finansinė būklė atitinka B reitingą. Pagal „Standard & Poor's“ kredito reitingų apibrėžtis, B reitingu įvertintas skolininkas yra pažeidžiamesnis nei BB reitingu įvertintas skolininkas, tačiau toks skolininkas šiuo metu tebėra pajėgus įvykdyti savo finansinius įsipareigojimus. Vis dėlto skolininko gebėjimas arba noras įvykdyti savo finansinius įsipareigojimus gali sumažėti dėl nepalankių verslo, finansinių ar ekonominių sąlygų. Todėl laikoma, kad šis lyginamasis dydis tinkamai atspindi papildomą riziką, kylančią dėl atnaujinamojo kredito ir skolos restruktūrizavimo tikslais išleistų obligacijų naudojimo.

(515) Siekiant nustatyti rinkos palūkanų normą, B reitingą turinčių įmonių išleistų obligacijų tikėtina priemoka buvo pridėta prie centrinio banko Kinijos liaudies banko nustatytos paskolų lyginamosios palūkanų normos, o po 2019 m. rugpjūčio 20 d. – prie Nacionalinio tarpbankinio finansavimo centro (NIFC) paskelbtos paskolų bazinės palūkanų normos.

(516) Tas antkainis nustatytas apskaičiavus JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir JAV B reitingo įmonių obligacijų santykinį skirtumą remiantis „Bloomberg“ duomenimis dėl pramonės segmentų. Taip apskaičiuotas santykinis skirtumas pridėtas prie centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtos paskolų lyginamosios palūkanų normos, o po 2019 m. rugpjūčio 20 d. – prie NIFC paskelbtos paskolų bazinės palūkanų normos, tą dieną, kurią suteikta paskola, ir tokiam pačiam kaip atitinkamos paskolos laikotarpiui. Tai padaryta atskirai dėl kiekvienos bendrovei suteiktos paskolos ir finansinės nuomos sutarties.

(517) Dėl KLR suteiktų paskolų užsienio valiutomis manoma, kad padėtis, susijusi su rinkos iškraipymais ir patikimų kredito reitingų nebuvimu, yra tokia pati, nes šias paskolas teikia tos pačios Kinijos finansų įstaigos. Todėl, kaip nustatyta pirmiau, siekiant nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį buvo naudojamos B reitingo įmonių obligacijos atitinkamomis valiutomis, išleistos tiriamuoju laikotarpiu.

(3) Grupė „SAIC Group“

(518) Kaip minėta 452–459 konstatuojamosiose dalyse, skolinančios Kinijos finansų įstaigos nepateikė jokio kreditingumo vertinimo. Todėl, siekdama nustatyti gautą naudą, Komisija turėjo įvertinti, ar grupei „Geely Group“ suteiktų paskolų palūkanų normos atitinka rinkos lygį.

(519) „SAIC Motor Corporation Limited“ nurodyta finansinė būklė konsoliduotu grupės lygmeniu yra pelninga: jos pačios finansinių ataskaitų duomenimis, pelno dydis yra 4 %. Tačiau pelningumas, palyginti su 2021 m., sumažėjo. Jos nuosavo kapitalo grąžos koeficientas, rodantis grupės gebėjimą paversti nuosavą kapitalą grynuoju pelnu, sumažėjo nuo 13 % 2021 m. iki 8 % 2022 m. pabaigoje.

(520) „SAIC Motor Corporation Limited“ savo veiklai finansuoti naudojo trumpajam laikotarpiui ir ilgajam laikotarpiui skolintas lėšas. Komisija įvertino šios grupės trumpalaikio likvidumo ir ilgalaikio mokumo padėtį.

(521) Dėl trumpalaikio likvidumo grupė pateikė duomenis, kad jos vidutinis einamojo likvidumo rodiklis 2022 m. buvo 1,07. Nors einamojo likvidumo rodiklis šiek tiek viršija 1, grupės trumpalaikio turto vos pakanka trumpalaikių įsipareigojimų sumoms sumokėti, o to nepakanka aukštam kredito reitingui pagrįsti – norint gauti tokį aukštą reitingą, bendrovės einamojo likvidumo rodiklis turėtų siekti bent 2. Bendrovės kritinio likvidumo rodiklis 2022 m. buvo 0,87, o 2021 m. – 0,97, o norma laikomas kritinio likvidumo rodiklis yra ne mažesnis kaip 1. Bendrovė, kurios kritinio likvidumo rodiklis yra mažesnis už 1, iš tiesų gali nebūti pajėgi sumokėti savo trumpalaikių įsipareigojimų sumų trumpuoju laikotarpiu. Padengimo grynaisiais pinigais rodiklis grupėje 2022 m. buvo vidutiniškai 0,4. Tai reiškia, kad grupei nebuvo prieinama pakankamai pinigų savo trumpalaikei skolai sumokėti. Atsižvelgdama į trumpalaikio likvidumo rodiklius Komisija padarė išvadą, kad ši grupė patyrė trumpalaikio likvidumo problemų, dėl kurių įgyjamas rizikingo skolininko profilis.

(522) Dėl ilgalaikės skolos pažymima, kad „SAIC Motor Corporation Limited“ skolos ir turto santykis konsoliduotu grupės lygmeniu buvo aukštas, 0,66, o tai reiškia, kad 66 % grupės turto finansuojama skolintomis lėšomis. Skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2021 m. buvo 1,79, o 2022 m. – 1,94, ir tai rodo, kad bendrovė savo veiklą finansuoja daugiausia skolintomis lėšomis. Kuo didesnis yra skolos ir turto santykis ir skolos ir nuosavo kapitalo santykis, tuo didesnė bendrovės finansinė rizika. Be to, 2009–2015 m. laikotarpiu du grupės eksportuojantys gamintojai („SAIC Maxus Automotive Company Limited“ ir „Nanjing Automobile (Group) Corporation“), siekdami pagerinti savo skolos struktūrą, sudarė keturis skolos konvertavimo į nuosavybę sandorius su valstybės valdomais bankais. Pagal tokį sandorį bendrovės galėjo dalį savo skolos valstybės valdomiems bankams konvertuoti į akcijas ir taip sumažinti įsipareigojimus savo balanse. Be to, „SAIC Motor Corporation Limited“ 2017 m. gavo nuosavo kapitalo injekciją, prie kurios, be kita ko, prisidėjo ir valstybės valdomos finansų įstaigos, ir tai taip pat turėjo teigiamą poveikį grupės skolos struktūrai. Nors šie įvykiai vyko prieš tiriamąjį laikotarpį, jie turėjo ilgalaikį struktūrinį poveikį balansui.

(523) Be to, Komisija nustatė, kad ši grupė sudarė sutartis dėl paskolų, kurių konkreti paskirtis buvo pakeisti kitas paskolas. Kaip paaiškinta 3.4.2.1 skirsnyje, atnaujinamojo kredito buvimas laikomas papildomos rizikos, susijusios su likvidumo problemomis, požymiu.

(524) Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad „SAIC Motor Corporation Limited“ buvo gavusi Kinijos kredito reitingų agentūros AAA reitingą. Atsižvelgdama į bendrus Kinijos kredito reitingų iškraipymus, nurodytus 3.4.1.9 skirsnyje, ir pirmiau aprašytą grupės finansinę padėtį, Komisija padarė išvadą, kad šis reitingas nėra patikimas.

(525) Komisija manė, kad bendra šios grupės finansinė būklė atitinka B reitingą. Pagal „Standard & Poor's“ kredito reitingų apibrėžtis, B reitingu įvertintas skolininkas yra pažeidžiamesnis nei BB reitingu įvertintas skolininkas, tačiau toks skolininkas šiuo metu tebėra pajėgus įvykdyti savo finansinius įsipareigojimus. Vis dėlto skolininko gebėjimas arba noras įvykdyti savo finansinius įsipareigojimus gali sumažėti dėl nepalankių verslo, finansinių ar ekonominių sąlygų. Todėl laikoma, kad šis lyginamasis dydis tinkamai atspindi papildomą riziką, kylančią dėl atnaujinamojo kredito ir skolos restruktūrizavimo tikslais išleistų obligacijų naudojimo.

(526) Taigi, tas antkainis nustatytas apskaičiavus JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir JAV B reitingo įmonių obligacijų santykinį skirtumą remiantis „Bloomberg“ duomenimis dėl pramonės segmentų. Taip apskaičiuotas santykinis skirtumas pridėtas prie centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtos paskolų lyginamosios palūkanų normos, o po 2019 m. rugpjūčio 20 d. – prie NIFC paskelbtos paskolų bazinės palūkanų normos, tą dieną, kurią suteikta paskola, ir tokiam pačiam kaip atitinkamos paskolos laikotarpiui. Tai padaryta atskirai dėl kiekvienos bendrovei suteiktos paskolos ir finansinės nuomos sutarties.

(527) Dėl KLR suteiktų paskolų užsienio valiutomis manoma, kad padėtis, susijusi su rinkos iškraipymais ir patikimų kredito reitingų nebuvimu, yra tokia pati, nes šias paskolas teikia tos pačios Kinijos finansų įstaigos. Todėl, kaip nustatyta pirmiau, siekiant nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį buvo naudojamos B reitingo įmonių obligacijos atitinkamomis valiutomis, išleistos tiriamuoju laikotarpiu.

3.5.2.4. Išvada dėl lengvatinio finansavimo paskolomis

(528) Komisija nustatė, kad visos atrinktos eksportuojančių gamintojų grupės tiriamuoju laikotarpiu naudojosi lengvatiniu finansavimu paskolomis. Atsižvelgdama į finansinio įnašo bei naudos eksportuojantiems gamintojams buvimą ir į konkretumo aspektą, Komisija lengvatinį finansavimą paskolomis laikė kompensuotina subsidija.

(529) Dėl atrinktų bendrovių grupių lengvatinio finansavimo paskolomis tiriamuoju laikotarpiu nustatyta subsidijų norma yra tokia:

Lengvatinis finansavimas paskolomis

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,81 %
SAIC Group	1,38 %

3.5.3. *Lengvatinis finansavimas. Kitų rūšių finansavimas*

3.5.3.1. Kredito linijos

(a) Bendroji informacija

(530) Kredito linijos paskirtis – nustatyti skolinimosi limitą, iki kurio bendrovė galėtų bet kada skolintis savo einamajai veiklai finansuoti, taip užtikrindama lankstų apyvartinio kapitalo finansavimą ir jo prieinamumą iškart, kai jo reikia. Kredito linijos sutartyse su atrinktomis bendrovių grupėmis nurodytas įvairių formų finansavimas, prieinamas bendrovėms, pasirašiusioms tokius susitarimus, apimantis visų rūšių trumpalaikį finansavimą, kaip antai trumpalaikes paskolas, banko akceptus, akredityvus ir kt. Be to, finansinės literatūros duomenimis, kredito linijos daugeliu atvejų yra įprastos ir rinkos ekonomikoje. Pavyzdžiui, jos sudaro daugiau kaip 80 % bankų finansavimo, teikiamo JAV atvirosioms akcinėms bendrovėms ([179]). Be to, Kanadoje, kurioje banko akceptas yra tiesioginis ir besąlyginis įsakomąjį vekselį priimančio banko įsipareigojimas (taip pat, kaip Kinijoje), bankai įprastai priima banko akcepto įsakomuosius vekselius tik iš besiskolinančių įmonių, kurios yra atidariusios kredito liniją tame banke ([180]). Todėl Komisija manė, kad kredito linijos priemonės samprata turėtų apimti iš esmės visą atrinktų bendrovių trumpalaikį finansavimą, kaip antai trumpalaikes paskolas, banko akcepto įsakomuosius vekselius ir kt.

([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) Tyrimo išvados

(531) Komisija nustatė, kad Kinijos finansų įstaigos kiekvienai iš atrinktų grupių suteikė su jos finansavimu susijusių kredito linijų. Tuo tikslu sudarytos preliminariosios sutartys, pagal kurias bankas atrinktoms bendrovėms leido naudotis įvairiomis skolos priemonėmis, kaip antai apyvartinio kapitalo paskolomis, banko akcepto įsakomaisiais vekseliais ir kitokiu prekybos finansavimu iki tam tikros nustatytos didžiausios sumos.

(532) Kaip minėta 530 konstatuojamojoje dalyje, kredito linijos samprata turėtų apimti visą trumpalaikį finansavimą. Todėl Komisija palygino kredito linijų, kuriomis bendradarbiaujančios bendrovės galėjo naudotis tiriamuoju laikotarpiu, dydį su trumpalaikio finansavimo, kuriuo šios bendrovės naudojosi tuo pačiu laikotarpiu, suma, siekdama nustatyti, ar kredito linija apėmė visą trumpalaikį finansavimą. Tuo atveju, kai trumpalaikio finansavimo suma viršijo kredito linijos limitą, Komisija prie esamos kredito linijos dydžio pridėjo kredito linijos limitą viršijančią sumą, kurią realiai panaudojo eksportuojantys gamintojai.

(533) Įprastomis rinkos sąlygomis už kredito linijas būtų imamas mokestis, vadinamas susitarimo ar įsipareigojimo mokesčiu, skirtas atlyginti bankui už jo išlaidas ir riziką atidarant kredito liniją, taip pat būtų imamas metinis pratęsimo mokestis už kredito linijų galiojimo pratęsimą ([181]). Šiais mokesčiais padengiamos ne tik administravimo išlaidos, kaip antai paraiškos nagrinėjimo ir saugumo patikrinimų išlaidos, bet ir išlaidos dėl bankams keliamų rizikos ribojimo (prudencinių) reikalavimų, nes, skiriant kapitalą pagal kredito liniją, sumažėja banko kapitalo pakankamumo rodikliai, kuriuos jis turi palaikyti, kad užtikrintai apsisaugotų nuo sisteminės rizikos. Tačiau Komisija nustatė, kad visos atrinktos bendrovių grupės naudojosi suteiktomis kredito linijomis nemokamai. Taigi tiriamosioms bendrovių grupėms buvo suteikta naudos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 6 straipsnio d punkte.

(c) Konkretumas

(534) Kaip minėta 210 konstatuojamojoje dalyje, pagal Sprendimą Nr. 40 finansų įstaigos privalo teikti kreditinę paramą skatinamoms pramonės šakoms.

(535) Komisijos manymu, kadangi kredito linijos yra iš esmės susijusios su visų rūšių trumpalaikiu finansavimu, teiktu atrinktoms bendrovėms, jos turėtų būti laikomos viena iš lengvatinės finansinės paramos, finansų įstaigų teikiamos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV sektorius, formų. Kaip nurodyta 3.1 skirsnyje, BEV sektorius yra viena iš skatinamų pramonės šakų, todėl jame galima naudotis visa įmanoma finansine parama.

(d) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(536) Remdamasi pagrindinio reglamento 6 straipsnio d dalies ii punktu, Komisija manė, kad nauda, suteikta gavėjams, yra lygi skirtumui tarp sumos, kurią jie sumokėjo kaip mokestį už kredito linijų atidarymą Kinijos kredito įstaigose ar jų galiojimo pratęsimą, ir sumos, kurią jie sumokėtų už panašią komercinę kredito liniją, suteiktą neiškreipta rinkos kaina.

(537) Nė viena iš atrinktų bendrovių nemokėjo mokesčio už savo kredito liniją. Panašiai ir per ankstesnius tyrimus Komisija nerado jokių kredito linijų mokesčių šios šalies viduje. Priešingai, vienintelis atvejis, kai atrinktas eksportuojantis gamintojas sumokėjo kredito linijos mokestį, buvo susijęs su bendrove, kuri buvo gavusi kredito linijas dviejuose bankuose, kurių pagrindinės buveinės buvo ne KLR, o kitai finansų jurisdikcijai priklausančioje teritorijoje, taigi ji turėjo sumokėti mokesčius pagal pasaulio finansų rinkose įprastą praktiką ([182]). Iš viešai prieinamos informacijos atrodo, kad kai kuriais atvejais bendrovėms Kinijoje yra taikomi kredito linijos mokesčiai ([183]), tačiau nepavyko rasti informacijos apie šių mokesčių dydį. Todėl Komisija, neturėdama kitos išeities, ieškojo tinkamo lyginamojo tokio mokesčio dydžio už Kinijos ribų. Taigi remiantis viešai prieinamais duomenimis nustatyti susitarimo mokesčio ir pratęsimo mokesčio dydžiai yra atitinkamai 1,75 % ir 1,25 % ([184]).

([181]) Žr., pvz., 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]) Žr. padangų bylos 297 konstatuojamąją dalį.

([183]) Žr., pvz., „Bank of China“ kredito liniją: 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/ (žiūrėta 2024 m. balandžio 29 d.).

(538) Susitarimo mokestis ir pratęsimo mokestis iš esmės mokėtini vienkartinėmis sumomis atitinkamai kai atidaroma nauja kredito linija arba kai pratęsiamas esamos kredito linijos galiojimas. Vis dėlto atlikdama apskaičiavimą Komisija atsižvelgė ir į tas kredito linijas, kurios buvo atidarytos arba kurių galiojimas buvo pratęstas prieš tiriamąjį laikotarpį, tačiau kuriomis atrinktos bendrovių grupės galėjo naudotis tiriamuoju laikotarpiu, ir į tas kredito linijas, kurios buvo atidarytos tiriamuoju laikotarpiu.

3.5.3.2. Banko akcepto įsakomieji vekseliai

(a) Bendroji informacija

(539) Banko akcepto įsakomieji vekseliai yra finansinis produktas, skirtas tam, kad, išplečiant kredito priemonių pasirinkimą, būtų plėtojama aktyvesnė vidaus pinigų rinka. Tai viena iš trumpalaikio finansavimo formų, kuria galima „sumažinti [vekselio davėjo] finansavimo išlaidas ir padidinti kapitalo naudojimo efektyvumą“ ([185]). Be to, kaip nurodyta Kinijos liaudies banko svetainėje, „banko akcepto įsakomuoju vekseliu gali būti garantuojamas pirkėjo ir pardavėjo sutarties sudarymas ir vykdymas, taip pat skatinama kapitalo apyvarta panaudojant Kinijos banko kreditą“ ([186]). Be to, bankas „DBS Bank“ savo svetainėje reklamuoja banko akcepto įsakomuosius vekselius kaip priemonę „pagerinti apyvartinio kapitalo būklę, atidedant mokėjimus“ ([187]). Banko akceptų išdavimo ir naudojimo bendrosios sąlygos yra nustatytos Kinijos Liaudies Respublikos perleidžiamųjų priemonių įstatyme ([188]).

(540) Komisija jau per ankstesnius tyrimus nustatė, kad banko akcepto įsakomieji vekseliai daugiausia naudojami kaip mokėjimo priemonė per komercinius sandorius, vietoj pinigų pavedimo, taigi jie palengvina pinigų apyvartą ir vekselio davėjo apyvartinio kapitalo naudojimą ([189]).

(541) Banko akcepto įsakomieji vekseliai iš tiesų gali būti naudojami tik atsiskaitymui pagal realius prekybos sandorius, o vekselio davėjas turi pateikti pakankamai su tuo susijusių įrodymų, pvz., pirkimo ar pardavimo sutartį, sąskaitą faktūrą ir pristatymo užsakymą ar kt. Banko akcepto įsakomieji vekseliai gali būti kartu su kitomis priemonėmis, kaip antai perlaida ar pinigų pavedimu, naudojami kaip įprastinė mokėjimo pagal pirkimo sutartis priemonė.

(542) Banko akcepto įsakomąjį vekselį išduoda pareiškėjas (vekselio davėjas, kuris taip pat yra pirkėjas pagal atitinkamą komercinį sandorį) ir priima bankas. Priimdamas įsakomąjį vekselį bankas sutinka nustatytą dieną (termino suėjimo dieną) besąlygiškai sumokėti įsakomajame vekselyje nurodytą pinigų sumą gavėjui (vekselio turėtojui).

(543) Paprastai banko akcepto sutartyse pateikiamas sandorių, dengiamų įsakomojo vekselio suma, su nurodyta mokėjimo tiekėjui termino suėjimo diena ir banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo diena, sąrašas.

(544) Komisija taip pat nustatė, kad banko akcepto įsakomieji vekseliai Kinijoje išduodami pagal banko akcepto įsakomojo vekselio sutartį, kurioje nustatoma banko, tiekėjų ir pirkėjo tapatybė, banko ir pirkėjo įsipareigojimai ir detalizuota vertė kiekvienam tiekėjui, su tiekėju sutarta mokėjimo termino suėjimo diena ir banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo diena.

(545) Komisija taip pat nustatė, kad kredito linijos sutartyse banko akcepto įsakomieji vekseliai paprastai nurodomi (kartu su kitomis trumpalaikėmis finansinėmis priemonėmis, pavyzdžiui, apyvartinio kapitalo paskolomis) kaip galimas būdas naudotis finansavimo limitu.

(546) Priklausomai nuo kiekvieno banko nustatomų sąlygų, vekselio davėjui gali reikėti atlikti nedidelį pavedimą į tam skirtą sąskaitą, prisiimti įsipareigojimą ir sumokėti akcepto komisinį mokestį. Bet kokiu atveju vekselio davėjas yra įpareigojamas ne vėliau kaip banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo dieną pervesti visą banko akcepto įsakomojo vekselio sumą į tam skirtą sąskaitą.

([185]) Žr. Kinijos liaudies banko svetainę: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Ten pat.
([187]) Žr. banko „DBS Bank“ svetainę: 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]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 359–370 konstatuojamąsias dalis, aliuminio folijos bylos 334–356 konstatuojamąsias dalis ir šviesolaidžių kabelių bylos 358–370 konstatuojamąsias dalis.

(547) Bankui priėmus įsakomąjį vekselį, vekselio davėjas jį indosuoja ir perduoda gavėjui, kuris taip pat yra tiekėjas pagal atitinkamą komercinį sandorį, kaip mokėjimą pagal sąskaitą faktūrą. Taigi pirkėjo (vekselio davėjo) mokėjimo tiekėjui (vekselio gavėjui) įsipareigojimas panaikinamas. Atsiranda naujas pirkėjo įsipareigojimas priimančiam bankui sumokėti tokią pačią sumą (vekselio davėjas turi įsipareigojimą sumokėti bankui pinigais iki banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo dienos). Kinijos vyriausybė taip pat tai patvirtino per tikrinamąjį vizitą, vykusį per ankstesnį tyrimą ([190]): kai bendrovė tiekėjui sumoka banko akcepto įsakomuoju vekseliu, ji nebeturi įsipareigojimo tiekėjui, tačiau turi įsipareigojimą bankui, nes tas, kas prašė išduoti akcepto įsakomąjį vekselį, turi termino suėjimo dieną sumokėti bankui visą sumą. Taigi, banko akcepto įsakomojo vekselio poveikis toks, kad vekselio davėjo įsipareigojimas savo tiekėjui pakeičiamas įsipareigojimu bankui.

(548) Banko akcepto įsakomųjų vekselių terminas skiriasi priklausomai nuo kiekvieno banko nustatomų sąlygų ir gali būti iki vienų metų.

(549) Banko akcepto įsakomojo vekselio gavėjas (arba turėtojas) gali iki termino rinktis kurį nors iš trijų toliau nurodytų variantų:

— jis gali palaukti iki termino suėjimo dienos, kai priimantis bankas sumokės visą įsakomajame vekselyje nurodytą sumą;

— jis gali indosuoti banko akcepto įsakomąjį vekselį, t. y. naudoti jį kaip mokėjimo priemonę savo įsipareigojimams kitoms šalims įvykdyti, arba

— jis gali su priimančiu banku arba kitu banku diskontuoti banko akcepto įsakomąjį vekselį ir, sumokėjęs diskonto normą, gauti pajamas pinigais.

(550) Banko akcepto įsakomojo vekselio išdavimo data paprastai sutampa su mokėjimo termino suėjimo diena, dėl kurios susitarta su tiekėju, tačiau tai gali būti ir ankstesnė arba vėlesnė už šią dieną data. Atliekant tyrimą nustatyta, kad atrinktų bendrovių atveju įsakomojo vekselio išdavimo data paprastai sutapo su mokėjimo tiekėjui termino suėjimo diena arba buvo už ją ankstesnė, o kai kuriais atvejais ji buvo netgi po mokėjimo termino suėjimo dienos. Komisija nustatė, kad atrinktų bendrovių banko akcepto įsakomųjų vekselių termino suėjimo diena daugeliu atvejų yra praėjus 1–12 mėnesių nuo sąskaitos faktūros apmokėjimo termino suėjimo dienos.

(551) Dėl banko akcepto įsakomųjų vekselių apskaitos tvarkos pažymima, kad jie yra davėjų, t. y. atrinktų eksportuojančių gamintojų, sąskaitose pripažįstami įsipareigojimais bankui. Kinijos liaudies banko Kreditų informacijos centras (CRCP) banko akcepto įsakomuosius vekselius pripažįsta „neapmokėtu kreditu“, kurį bankai teikia tuo pačiu lygiu kaip ir paskolas, akredityvus ar prekybos finansavimą. Taip pat pažymėtina, kad CRCP gauna informaciją iš finansų įstaigų, teikiančių įvairių rūšių paskolas, taigi, tokios finansų įstaigos yra banko akcepto įsakomuosius vekselius pripažinusios įsipareigojimais joms. Be to, per tyrimą surinktose banko akcepto sutartyse yra numatyta, kad jei pirkėjas banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo dieną nesumokėtų visos sumos, bankas nesumokėtą sumą traktuotų taip pat, kaip bankui ne laiku mokamą paskolą.

(552) Taigi, iš pinigų perspektyvos, šia priemone davėjui *de facto* suteikiamas mokėjimo termino atidėjimas, nes sandorio suma pinigais faktiškai sumokama suėjus banko akcepto įsakomojo vekselio terminui, o ne tada, kai vekselio davėjas turėjo sumokėti savo tiekėjui. Jei nebūtų tokios finansinės priemonės, vekselio davėjas arba naudotų savo apyvartinį kapitalą, dėl to patirdamas išlaidų, arba paimtų trumpalaikę apyvartinio kapitalo paskolą iš banko, kad sumokėtų savo tiekėjams, dėl to taip pat patirdamas išlaidų. Mokėdamas banko akcepto įsakomaisiais vekseliais, vekselio davėjas laikotarpį, trunkantį nuo vieno mėnesio iki vienų metų, faktiškai naudojasi jam tiekiamomis prekėmis arba teikiamomis paslaugomis už tai nemokėdamas pinigų iš anksto ir nepatirdamas jokių išlaidų.

(553) Tai, kad banko akcepto įsakomieji vekseliai naudojami kaip alternatyva trumpalaikėms paskoloms, iliustruoja Komisijos nustatytas faktas, kad kai kurios iš atrinktų bendrovių beveik neturėjo paskolų. Kita vertus, šių bendrovių per tiriamąjį laikotarpį išduoti banko akcepto įsakomieji vekseliai sudarė reikšmingą jų įsipareigojimų dalį. Pavyzdžiui, dvi grupės „SAIC Group“ bendrovės beveik neturėjo paskolų, tačiau tiriamojo laikotarpio pabaigoje likę neapmokėti banko akceptai sudarė apie 20 % jų trumpalaikių įsipareigojimų.

([190]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 381 konstatuojamąją dalį.

(554) Įprastomis rinkos sąlygomis ([191]) naudodamasis banko akcepto įsakomaisiais vekseliais kaip finansine priemone, jų davėjas patirtų finansavimo išlaidų. Atliekant tyrimą nustatyta, kad visos atrinktos bendrovės tiriamuoju laikotarpiu naudojo banko akcepto įsakomuosius vekselius, o komisinį mokestį mokėjo tik už banko suteiktą akcepto paslaugą ir paprastai jo dydis buvo 0,05 % įsakomojo vekselio nominaliosios vertės ([192]). Tačiau nė viena iš atrinktų bendrovių nepatyrė išlaidų dėl finansavimo naudojant banko akcepto įsakomuosius vekselius, atidedant mokėjimą pinigais už tiekiamas prekes ir teikiamas paslaugas. Todėl Komisija manė, kad tiriamosios bendrovės gavo naudos iš finansavimo, teikto banko akcepto įsakomųjų vekselių forma, dėl kurio jos nepatyrė jokių išlaidų.

(555) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad pagal KLR veikiančią banko akceptų sistemą visiems atrinktiems eksportuojantiems gamintojams suteiktas nemokamas jų einamosios veiklos finansavimas ir taip jiems suteikta kompensuotinos naudos, kaip apibūdinama 562–566 konstatuojamosiose dalyse, pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktį ir 2 dalį.

(556) Tai atitinka ankstesnius tyrimus, kuriuose Komisija nustatė ([193]), kad banko akcepto įsakomųjų vekselių paskirtis ir poveikis faktiškai yra tokie patys kaip trumpalaikių apyvartinio kapitalo paskolų, nes bendrovės juos vietoj trumpalaikių apyvartinio kapitalo paskolų naudoja savo einamajai veiklai finansuoti ir dėl to turėtų patirti išlaidų, prilygstančių finansavimo trumpalaikėmis apyvartinio kapitalo paskolomis išlaidoms.

(557) Atliekant tyrimą, grupė „BYD Group“ paaiškino, kad dėl tam tikrų banko akceptų ji yra su įvairiais bankais susitarusi dėl banko akceptų užskaitos sistemos. Komisija manė, kad užskaitos susitarimo sudarymas nekeičia fakto, kad yra išduotas banko akceptas, ir, atsižvelgdama į 539–556 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus įrodymus, Komisija į užskaitytus banko akceptus atsižvelgė apskaičiuodama grupės „BYD Group“ gautą naudą.

(b) Konkretumas

(558) Dėl konkretumo pažymima, kad, kaip minėta 534 konstatuojamojoje dalyje, pagal Sprendimą Nr. 40 finansų įstaigos privalo teikti kreditinę paramą skatinamoms pramonės šakoms.

(559) Komisija manė, kad banko akcepto įsakomieji vekseliai yra dar viena lengvatinės finansinės paramos, finansų įstaigų teikiamos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV sektorius, forma. Iš tiesų, kaip nurodyta 3.1 skirsnyje, BEV sektorius yra viena iš skatinamų pramonės šakų, todėl jame galima naudotis visa įmanoma finansine parama. Be to, panašiai kaip ir kredito linijos, banko akcepto įsakomieji vekseliai yra iš esmės susiję su kitų rūšių lengvatiniu skolinimu, kaip antai paskolomis, ir, kadangi jie yra kreditinės paramos, konkrečiai teikiamos skatinamai pramonei, dalis, taip pat taikytina analizė dėl valstybinių institucijų ir analizė dėl konkretumo, kaip išdėstyta 3.4.1.1–3.4.1.5 skirsniuose, taip pat 3.4.2.2 skirsnyje dėl paskolų.

(560) Be to, 2020 m. Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisija (CBIRC) paskelbė pranešimą, kuriame nurodė, kad, siekiant stiprinti kreditinę paramą galutinės grandies įmonėms pagrindinėse įmonių grupėse, bankų finansų įstaigos gali teikti kreditinę paramą galutinės grandies įmonėms įsigyti prekių ir susimokėti už jas banko akcepto vekseliais, šalies akredityvais, išankstiniu finansavimu ir kt. ([194]) Taigi bankų akcepto įsakomieji vekseliai, kaip finansavimo forma, yra finansų įstaigų lengvatinės finansinės paramos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV pramonė, sistemos dalis.

(561) Nepateikta jokių įrodymų, kad banko akcepto įsakomaisiais vekseliais tokiomis pačiomis lengvatinėmis sąlygomis KLR gali naudotis bet kuri (kitų nei skatinamų pramonės šakų) įmonė.

([191]) Žr., pvz., Kanados atvejį: https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.
([192]) Pagal centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtomis Mokėjimo ir atsiskaitymo administracinėmis priemonėmis Nr. 393/1997 nustatytą normą.
([193]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 385 konstatuojamąją dalį, aliuminio folijos bylos 353 konstatuojamąją dalį ir šviesolaidžių kabelių bylos 373 konstatuojamąją dalį.
([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn).

(c) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(562) Apskaičiuodama kompensuotinos subsidijos sumą Komisija įvertino gavėjams tiriamuoju laikotarpiu suteiktą naudą.

(563) Kaip minėta 531 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad atrinkti eksportuojantys gamintojai naudojo banko akcepto įsakomuosius vekselius savo trumpalaikio finansavimo poreikiams tenkinti ir už tai nemokėjo jokio atlygio.

(564) Todėl Komisija padarė išvadą, kad banko akcepto įsakomųjų vekselių davėjai turėtų už finansavimo laikotarpį mokėti atlygį. Komisija laikė, kad finansavimo laikotarpis prasideda banko akcepto įsakomojo vekselio išdavimo dieną ir baigiasi banko akcepto įsakomojo vekselio termino suėjimo dieną. Dėl prieš tiriamąjį laikotarpį išduotų banko akcepto įsakomųjų vekselių ir tų banko akcepto įsakomųjų vekselių, kurių termino suėjimo diena buvo po tiriamojo laikotarpio pabaigos, Komisija apskaičiavo gautą naudą tik tuo finansavimo laikotarpiu, kurį apima tiriamasis laikotarpis.

(565) Pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio b punktą, atsižvelgdama į tai, kad banko akcepto įsakomieji vekseliai yra viena iš trumpalaikio finansavimo formų ir kad jų paskirtis faktiškai tokia pati kaip trumpalaikių apyvartinio kapitalo paskolų, Komisija laikė naudą, suteiktą gavėjams, lygia skirtumui tarp sumos, kurią bendrovė faktiškai sumokėjo kaip atlygį už banko akcepto įsakomaisiais vekseliais suteiktą finansavimą, ir sumos, kurią ji turėtų sumokėti taikant trumpalaikio finansavimo palūkanų normą.

(566) Komisija nustatė naudą, gautą dėl to, kad nepatirta trumpalaikio finansavimo išlaidų. Komisija manė, kad, kaip nustatyta per ankstesnius tyrimus ([195]), išlaidos, patiriamos naudojantis banko akcepto įsakomaisiais vekseliais, turėtų prilygti finansavimo trumpalaikėmis paskolomis išlaidoms. Todėl Komisija taikė tą pačią metodiką kaip ir finansavimui Kinijos juaniais (RMB) suteiktomis trumpalaikėmis paskolomis, kaip aprašyta 3.5.2.3 skirsnyje.

3.5.3.3. Diskontuoti vekseliai

(a) Bendroji informacija

(567) Atliekant tyrimą nustatyta, kad Kinijos finansų įstaigos diskontavo grupės „BYD Group“ gautinas sumas mainais į pinigus.

(568) Per šią operaciją finansų tarpininkai paankstino gautinų sumų mokėjimą, kad jos būtų sumokėtos anksčiau nei sueis jų mokėjimo terminas. Bendrovės iš anksto gavo lėšų, perleisdamos teises į būsimas gautinas sumas finansų įstaigoms, atskaičius mokesčius už šią paslaugą ir taikomas diskonto normas. Taikytina diskonto norma turėtų būti konkrečiai kompensuojama įsipareigojimų neįvykdymo rizika, kuriai didelės įtakos turi paskutinio subjekto, privalančio įvykdyti mokėjimo įsipareigojimą, kredito reitingas.

(569) Kaip nustatyta per ankstesnius tyrimus ([196]), įprastomis rinkos sąlygomis taikoma diskonto norma turėtų būti kompensuojamos banko išlaidos ir rizika. Kaip paaiškinta 3.5.1 ir 3.5.2 skirsniuose, Kinijos finansų įstaigų suteiktos paskolos rodo didelį valstybės kišimąsi, visų pirma darantį poveikį eksportuojančių gamintojų kredito reitingui, ir neatitinka palūkanų normų, kurios būtų įprastai taikomos veikiančioje rinkoje.

(570) Nauda, taip suteikta gavėjams, būtų lygi skirtumui tarp Kinijos finansų įstaigų taikomos diskonto normos ir diskonto normos, kuri būtų taikoma panašiai operacijai rinkoje, pavyzdžiui, paskolai.

(b) Konkretumas

(571) Dėl konkretumo pažymima, kad, kaip minėta 210 konstatuojamojoje dalyje, pagal Sprendimą Nr. 40 finansų įstaigos privalo teikti kreditinę paramą skatinamoms pramonės šakoms.

([195]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 399 konstatuojamąją dalį ir aliuminio folijos bylos 356 konstatuojamąją dalį.
([196]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 413–419 konstatuojamąsias dalis.

(572) Kaip nustatyta per ankstesnius tyrimus ([197]), Komisija manė, kad diskontuoti vekseliai yra dar viena lengvatinės finansinės paramos, finansų įstaigų teikiamos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV sektorius, forma. Iš tiesų, kaip nurodyta 3.1 skirsnyje, BEV sektorius yra viena iš skatinamų pramonės šakų, todėl jame galima naudotis visa įmanoma finansine parama. Diskontuoti vekseliai, kaip viena iš finansavimo formų, priklauso finansų įstaigų lengvatinės finansinės paramos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV pramonė, sistemai.

(573) Nepateikta jokių įrodymų, kad diskontuotais vekseliais tokiomis pačiomis lengvatinėmis sąlygomis KLR gali naudotis bet kuri (kitų nei skatinamų pramonės šakų) įmonė.

(c) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(574) Kaip minėta 567 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad vienas iš atrinktų eksportuojančių gamintojų naudojo diskontuotus vekselius savo trumpalaikio finansavimo poreikiams tenkinti.

(575) Pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio b punktą, atsižvelgdama į tai, kad diskontuoti vekseliai yra viena iš trumpalaikio finansavimo formų ir kad jų paskirtis faktiškai tokia pati kaip trumpalaikių apyvartinio kapitalo paskolų, Komisija laikė naudą, taip suteiktą gavėjams, lygia skirtumui tarp iš tiesų sumokėtos diskonto normos ir tos sumos, kurią gavėjas turėtų sumokėti taikant trumpalaikio finansavimo palūkanų normą.

(576) Komisija nustatė naudą, gautą dėl to, kad nepatirta trumpalaikio finansavimo išlaidų. Komisija manė, kad išlaidos, patiriamos naudojantis diskontuotais vekseliais, turėtų prilygti finansavimo trumpalaikėmis paskolomis išlaidoms. Todėl Komisija taikė tą pačią metodiką kaip ir finansavimui Kinijos juaniais (RMB) suteiktomis trumpalaikėmis paskolomis, kaip aprašyta 3.5.2.3 skirsnyje.

3.5.3.4. Parama kapitalo investicijoms

3.5.3.4.1. *Skolos konvertavimas į nuosavybę*

(a) Bendroji informacija

(577) Komisija nustatė, kad viena iš grupės „Geely Group“ bendrovių – „Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.“ (NHBGAP) – tiriamuoju laikotarpiu atliko skolos konvertavimą į nuosavybę investiciniame fonde „CCBC Financial assets investment Co., Ltd.“, kuris yra banko „Industrial and Commercial Bank of China“ patronuojamoji įmonė. „CCBC Financial assets investment Co., Ltd.“ yra valstybės valdomam bankui priklausantis investicinis fondas, kuris laikomas valstybine institucija ir (arba) kuriam duodami valdžios pavedimai ar nurodymai, kaip išdėstyta 3.5.1.1 skirsnyje.

(578) Nėra užfiksuota informacijos apie sąlygas, kuriomis toks skolos konvertavimas į nuosavybę vyko tiriamuoju laikotarpiu.

(579) Komisija manė, kad įprastomis rinkos sąlygomis bankas nekonvertuotų skolos į nuosavybę be papildomo atlygio. Ji manė, kad nuosavas kapitalas yra kur kas spekuliatyvesnė finansinė priemonė, palyginti su skola, nes nėra garantuota, kad bankas atgaus savo pradinę kapitalo investiciją. Be to, priešingai nei taikant palūkanų normą, susietą su paskola, investicijos į nuosavą kapitalą grąža nėra garantuota. Investicinio fondo „CCBC Financial assets investment Co., Ltd.“ rizikos padidėjimą dėl šio skolos konvertavimo į nuosavybę sandorio patvirtina įrodymai, kad grupės „Geely Group“ finansinė būklė buvo prasta, kaip aprašyta 507–514 konstatuojamosiose dalyse. Be to, laikotarpiu nuo 2021 m. iki tiriamojo laikotarpio NHBGAP labai išplėtojo savo verslo veiklą – jis išaugo beveik dešimt kartų. Todėl tikėtina, kad šiai bendrovei reikėjo papildomo likvidumo tokiam augimui palaikyti ir šis poreikis buvo patenkintas išlaisvinus lėšas, kurios pirmiau buvo susietos su ilgalaikio skolinimo susitarimais, o tai buvo naudinga NHBGAP.

([197]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 413–419 konstatuojamąsias dalis.

(580) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad tiriamuoju laikotarpiu skolos konvertavimu į nuosavybę buvo suteikta naudos NHBGAP ir kad ši nauda buvo suteikta valstybinės institucijos arba subjekto, kuriam valstybė buvo davusi pavedimą ar nurodymą siekti pramonės politikos tikslų.

(b) Konkretumas

(581) Komisija manė, kad lengvatinis finansavimas konvertuojant skolą į nuosavybę yra konkretus, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes atitinkami investuotojai yra subjektai, veikiantys pagal valstybės politikos gaires, kuriose BEV yra nurodyta kaip skatinama pramonės šaka. Bet kokiu atveju, iš turimos informacijos matyti, kad ši *ad hoc* subsidija suteikta bendrovei „Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.“, taigi tai yra konkrečiai įmonei skirta subsidija.

(c) *Naudos* apskaičiavimas

(582) Nėra užfiksuotų įrodymų, kuriais remdamasi Komisija galėtų įvertinti, ar reikšminga bankų prisiimama rizika yra kaip nors kompensuota arba į ją atsižvelgta darant investiciją. Tačiau visi 579 konstatuojamojoje dalyje paaiškinti elementai parodo konkrečią NHBGAP ekonominę padėtį ir pramonės tikslus, kurių siekta šiuo sandoriu, ir tai patvirtina išvadą, kad jis nebuvo sudarytas vadovaujantis rinkos dėsniais ir atsižvelgiant į reikšmingą realią riziką, kaip antai tikėtiną likvidžių lėšų bendrovės augimui finansuoti poreikį ir apskritai prastą grupės „Geely Group“ finansinę būklę, kaip paaiškinta 3.5.2.3 skirsnyje.

(583) Todėl Komisija manė, kad šis sandoris prilygsta atleidimui nuo skolos, ir jį traktavo kaip finansavimą skolintomis lėšomis be palūkanų. Todėl Komisija nusprendė taikyti paskoloms skirtą skaičiavimo metodiką, kaip apibūdinta 3.4.2 skirsnyje. Tai reiškia, kad santykinis skirtumas tarp JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir taikytinų JAV B reitingo įmonių obligacijų, kurių terminas vienodas, pridedamas prie centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtų lyginamųjų palūkanų normų siekiant nustatyti rinka pagrįstą paskolų palūkanų dydį, o tada šis dydis palyginamas su faktine bendrovės sumokėta palūkanų norma, taip nustatant gautą naudą.

3.5.3.4.2. *Kapitalo injekcijos*

(a) *Grupė* „Geely Group“

(1) *Bendroji informacija*

(584) Komisija nustatė, kad dvi grupės „Geely Group“ bendrovės – „Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.“ (ZGA) ir NHBGAP – tiriamuoju laikotarpiu naudojosi lėšomis, kurias valstybės valdomi subjektai „Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership“, „Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership“ ir „BOC Financial assets Investments Co., Ltd.“ suteikė specialių formų nuosavo kapitalo injekcijomis.

(585) Šios lėšos buvo pervestos nuosavo kapitalo didinimo forma, tačiau tai savaime nesuteikė investuotojams visų akcininkų teisių. Investuotojai, nors ir pervedę lėšas, neįgijo visų akcininkų teisių ir jiems nebuvo mokama jokių palūkanų.

(586) Kaip nustatyta per ankstesnius tyrimus ([198]), bendrovė, atlygindama už naudojimąsi lėšomis, netrukus po lėšų gavimo perleistų dalį savo nuosavybės teisių arba užfiksuotų tas lėšas kaip skolą. Tačiau šiuo atveju šios formos finansavimas iš tiesų yra artimesnis įprastinei ilgalaikei akcininko paskolai be palūkanų, o ne nuosavo kapitalo priemonei.

(587) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad tiriamuoju laikotarpiu šios dvi susijusios bendrovės gavo naudos iš to, kad galėjo per bendroves, veikiančias kaip finansavimo mechanizmas, naudotis didelėmis finansavimo sumomis ir dėl to nepatyrė jokių išlaidų. Kadangi dėl šių specialios formos kapitalo injekcijų investuotojai neįgijo akcininkų teisių, Komisija manė, kad šių kapitalo injekcijų poveikis buvo panašus į paskolos be palūkanų.

([198]) Žr. stiklo pluošto medžiagų bylos 430–432 konstatuojamąsias dalis.

(588) Naudodamasi viešai prieinama informacija, kaip antai metinėmis ataskaitomis, įmonių žinynuose ar investuotojų interneto svetainėse prieinama informacija ar viešai prieinamomis duomenų bazėmis, Komisija nustatė, kad investuotojai, suteikę lėšų grupei „Geely Group“, yra nuosavybės teise iš dalies valdomi valstybės.

(589) Dėl investuotojo „Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership“ Komisija nustatė, kad daugiau kaip 63 % jo akcijų galiausiai priklauso vietos valdžiai ir valstybės valdomoms įmonėms. Konkrečiau, 99,9 % tų akcijų priklauso subjektui „Dexiang Automobile Industry“, o šio 53,72 % akcijų priklauso subjektui „Xi'an Xiangji Automobile Partnership“, kuris savo ruožtu yra susijęs su „KINGFAR Group“ („Xi'an JINGFAR Economic Development Group“), valstybės valdoma įmone, priklausančia Siano ekonominės ir technologinės plėtros zonos valdymo komitetui, kuriame vietos valdžia turi lemiamą galią priimant sprendimus dėl šios bendrovės ir vykdo jos priežiūrą, įskaitant jos vadovybės skyrimą, sprendimų dėl jos strateginės plėtros ir investicijų plano priėmimą ir pagrindinių jos finansavimo sprendimų priėmimo priežiūrą. „Xi'an Kingfar“ gauna nuolatinę valdžios paramą kapitalo ar turto injekcijomis ir finansinėmis subsidijomis, skirtomis jos verslo veiklai remti ([199]). Subjekto „Dexiang Automobile Industry“ 10,6 % akcijų taip pat priklauso bendrovei „Yuanxiang automobile company Ltd.“, kuri irgi nuosavybės teise priklauso minėtai valstybės valdomai įmonei („Xi'an JINGFAR Economic Development Group“).

(590) Komisija taip pat nustatė, kad centrinės Hubėjaus provincijos valdžios rizikos kapitalo priemonė „Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership“ ([200]) yra valstybės valdoma įmonė. Kaip teigiama šio fondo svetainėje, „Yangtze River Industrial Fund“ bent nuo 2017 m. yra vienas svarbiausių Kinijos vyriausybės paramos orientavimo fondų. Šis fondas remiasi nacionaline strategija ir orientuojasi į modernių pramonės klasterių kūrimą Hubėjaus provincijoje, vysto veiklą tokiuose strateginiuose besiformuojančiuose pramonės sektoriuose kaip, pavyzdžiui, naujų rūšių energija varomos ir išmaniosios susietosios transporto priemonės, o tai aiškiai rodo ryšį tarp šio fondo valdymo ir didelių Kinijos vyriausybės pramonės projektų Hubėjaus provincijoje įgyvendinimo. Fondo svetainėje tarp jo pramonės projektų minimi „Lotus Global Smart Factory Project“ ir „Geely Intelligent Network Headquarters Project“ ([201]).

(591) Kinijos vyriausybė per šiuos fondus tiesiogiai pervedė lėšų grupei „Geely Group“. Kaip paaiškinta 582 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad šių fondų veikla nėra grindžiama vien rinkos dėsniais ir ji neatspindi realios rinkos rizikos, siejamos su tiriamaisiais sandoriais. Iš tiesų pagal vyriausybės politiką, kuria siekiama skatinti konkrečias pramonės šakas, kaip nustatyta 3.1 skirsnyje, tie investuotojai, finansiškai remdami grupę „Geely Group“, nesielgė taip, kaip įprasti rinkos dalyviai.

(592) Komisija taip pat nustatė, kad yra formaliųjų valstybės vykdomos tų investuotojų kontrolės požymių. Visų pirma, neturėdama konkrečios informacijos, kuri rodytų kitokią padėtį, Komisija manė, kad valstybės valdomų bendrovių, kurioms nuosavybės teise priklauso tiriamieji subjektai, valdytojus ir priežiūros funkcijas atliekančius asmenis reikia laikyti paskirtais valstybės ir jai atskaitingais, remiantis 3.5.1.5 ir 3.5.1.8 skirsniuose padarytomis išvadomis.

(593) Be to, Komisija manė, kad ši nuosavo kapitalo injekcija yra dar viena lengvatinės finansinės paramos skatinamoms pramonės šakoms forma. Kaip minėta 3.1 skirsnyje, BEV sektorius priskiriamas prie skatinamų ir strateginių pramonės šakų kategorijos, todėl jame galima naudotis visa prieinama finansine parama. Be to, memorandume dėl įrodymų pakankamumo ([202]) pateikta išsami informacija apie paramos orientavimo fondus, įsteigtus investicijoms į sparčiai augančius Kinijos ekonomikos sektorius, įskaitant BEV sektorių. Per šiuos paramos orientavimo fondus Kinijos vyriausybė tiesiogiai arba netiesiogiai perveda lėšas Kinijos BEV pramonei, tai darydama per valstybės valdomus arba valstybės remiamus nuosavo kapitalo fondus.

([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]) Žr. memorandumo dėl įrodymų pakankamumo 3.3.3 skirsnį dėl valstybės finansuojamų ar kitaip vyriausybės skatinamų investicijų į nuosavą kapitalą.

(594) Taip pat nustatyta, kad „BOC Financial assets Investments Co., Ltd.“ yra banko „Bank of China“ visiškai valdoma patronuojamoji įmonė. Dėl finansų įstaigų, dalyvavusių darant nuosavo kapitalo injekciją, Komisija jau nustatė (3.4.1.7 skirsnyje), kad visos valstybės valdomos Kinijos finansų įstaigos, teikusios finansavimą trims atrinktoms bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų grupėms, yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punkte kartu su 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu. Arba subjektai „Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership“, „Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership“ ir „BOC Financial assets Investments Co., Ltd“ ir „BOC Financial assets Investments Co., Ltd“ galėtų būti laikomi Kinijos vyriausybės finansavimo mechanizmu pagal 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktį.

(595) Be to, Komisija nustatė, kad net jei atitinkami valstybės kontroliuojami subjektai ir finansų įstaigos nebūtų laikomi valstybinėmis institucijomis, jie dėl tų pačių priežasčių, kurios išdėstytos 269 konstatuojamojoje dalyje, būtų laikomi Kinijos vyriausybės pavedimu ar nurodymu atliekančiais funkcijas, kurios paprastai suteikiamos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje. Todėl jų veiksmai bet kokiu atveju būtų priskiriami Kinijos vyriausybei.

(2) *Konkretumas*

(596) Komisija manė, kad lengvatinis finansavimas nuosavu kapitalu yra konkretus, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes investuotojai yra subjektai, kurie veikia laikydamiesi valstybės politikos gairių, kuriose BEV pramonė nurodyta kaip skatinama pramonės šaka. Bet kokiu atveju, iš turimos informacijos matyti, kad ši *ad hoc* subsidija suteikta grupei „Geely Group“, taigi tai yra konkrečiai įmonei skirta subsidija.

(3) *Naudos apskaičiavimas*

(597) Komisija manė, kad grupė „Geely Group“ gavo reikšmingo dydžio finansavimą nuosavu kapitalu, kurio poveikis buvo panašus į finansavimo skolintomis lėšomis be palūkanų poveikį. Todėl Komisija nusprendė taikyti paskoloms skirtą skaičiavimo metodiką, kaip apibūdinta 3.5.2 skirsnyje. Tai reiškia, kad santykinis skirtumas tarp JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir taikytinų JAV B reitingo įmonių obligacijų, kurių terminas vienodas, pridedamas prie centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtų lyginamųjų palūkanų normų siekiant nustatyti rinka pagrįstą paskolų palūkanų dydį, o tada šis dydis palyginamas su faktine bendrovės sumokėta palūkanų norma, taip nustatant gautą naudą.

(b) Grupė „SAIC Group“

(598) Kartu su tiesioginėmis paskolomis ir kitų formų lengvatiniu finansavimu bendrovė „SAIC Motor Group Corp.“ taip pat naudojosi lėšomis, kurias jos patronuojančioji bendrovė ir valstybės valdomos finansų įstaigos suteikė nuosavo kapitalo injekcija BEV projektams, su automobilių finansavimo verslu susijusiems IT projektams, su pažangiojo masinio produktų pritaikymo pirkėjų poreikiams verslo modeliais ir su perspektyviomis technologijomis bei transporto priemonių internetu susijusiems projektams remti.

(1) *Tyrimo išvados*

(599) Komisija, remdamasi viešai prieinama informacija, nustatė, kad bendrovė „SAIC Motor Corporation Limited“ 2017 m. gavo 15 mlrd. RMB nuosavo kapitalo injekciją, kurią suteikė jos patronuojančioji bendrovė, jos darbuotojai ir šešios finansų įstaigos ([203]). Nors „SAIC Motor Corporation Limited“ yra biržinė bendrovė, šiai kapitalo injekcijai skirtos lėšos buvo surinktos per Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) patvirtintą neviešą akcijų siūlymą, kuriame galėjo dalyvauti tik patronuojančioji bendrovė, darbuotojai ir pasirinktos finansų įstaigos.

(600) Kaip minėta 318 konstatuojamojoje dalyje, kelios grupės „SAIC Group“ bendrovės nepateikė klausimyno atsakymų. Bendrovės „SAIC Motor Corporation Limited“ patronuojančioji bendrovė „Shanghai Automotive Industry Group“ yra viena iš tų grupės bendrovių, kurios nebendradarbiavo. Be to, kaip minėta pirmesniame skirsnyje, Kinijos vyriausybė nepateikė reikalingos informacijos apie finansų įstaigas. Todėl Komisijai vertinant šį sandorį teko remtis turimais faktais.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Dėl finansų įstaigų, dalyvavusių darant nuosavo kapitalo injekciją, Komisija jau nustatė (3.5.1.8 skirsnyje), kad visos valstybės valdomos Kinijos finansų įstaigos, teikusios finansavimą trims atrinktoms bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų grupėms, yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punkte kartu su 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu.

(602) Be to, Komisija, remdamasi ta pačia informacija, nustatė, kad net jei valstybės valdomos finansų įstaigos nebūtų laikomos valstybinėmis institucijomis, jos dėl tų pačių priežasčių, kurios išdėstytos 3.5.1.9 skirsnyje, būtų laikomos Kinijos vyriausybės pavedimu ar nurodymu atliekančiomis funkcijas, kurios paprastai suteikiamos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje.

(603) Kartu su įrodymais, kurie pateikti pirmesniuose skirsniuose, svarbu paminėti tai, kad pagal Rekomendacijas dėl žaliosios finansų sistemos kūrimo Kinijos vyriausybė siekia „aktyviai padėti kvalifikuotoms žaliosioms įmonėms gauti finansavimą per pirminius viešus akcijų siūlymus ir antrinius siūlymus, aktyviai remti kvalifikuotų žaliųjų įmonių pastangas surengti pirminius viešus akcijų siūlymus ir padėti biržinėms žaliosioms įmonėms išleisti papildomų akcijų per antrinius siūlymus pagal teisines procedūras“ ([204]). Paskutinė šios nuostatos dalis tiksliai atitinka nagrinėjamą situaciją.

(604) Komisija, remdamasi bendrovės „SAIC Motor Corporation Limited“ pateikta informacija, dėl „Shanghai Automotive Industry Group“ galėjo nustatyti, kad ši bendrovė yra visiškai valdoma Valstybės Tarybos Valstybės turto priežiūros ir administravimo komisijos (SASAC). Tačiau Komisija nerado jokių viešai prieinamų finansinių ataskaitų ar kitos prasmingos viešos informacijos apie šią bendrovę. Komisija taip pat nerado jokių šios patronuojančiosios bendrovės investicijų į kitas grupės „SAIC Group“ bendroves. Be to, nors įmonių „Shanghai Automotive Industry Group“ ir „SAIC Motor Corporation Limited“ registracijos numeriai skiriasi, atliekant visas informacijos apie patronuojančiąją bendrovę paieškas viešojoje erdvėje, nuolat buvo gaunami paieškos rezultatai tik apie jos vienintelę patronuojamąją bendrovę „SAIC Motor Corporation Limited“. Galiausiai Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad keli bendrovės „SAIC Motor Corporation Limited“ valdybos nariai atlieka panašias funkcijas ir „Shanghai Automotive Industry Group“ valdyboje. Todėl, neturint jokios papildomos informacijos, galima pagrįstai daryti prielaidą, kad „Shanghai Automotive Industry Group“ yra priedangos įmonė, nevykdanti jokios veiklos. Kadangi nerasta jokių šios bendrovės lygmeniu vykdomų veiklos operacijų, kurioms reikėtų daug lėšų, įrodymų ir kadangi vienintelė žinoma šios bendrovės investicija yra į „SAIC Motor Corporation Limited“, vienintelis galimas lėšų srautas yra iš jos vienintelio savininko SASAC į biržinį subjektą – „SAIC Motor Corporation Limited“. Todėl šis sandoris turėtų būti prilyginamas Kinijos vyriausybės tiesioginei pinigų injekcijai į bendrovę „SAIC Motor Corporation Limited“.

(2) *Nauda*

(605) Komisija išanalizavo, ar Kinijos vyriausybės per SASAC ir per kelias finansų įstaigas suteiktu finansiniu įnašu buvo suteikta naudos grupei „SAIC Group“. Dėl grupės „SAIC Group“ ir Kinijos vyriausybės nebendradarbiavimo Komisijai teko pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį daryti savo išvadas remiantis turimais faktais.

(606) Iš pirmiau išdėstytų įrodymų matyti, kad SASAC ir finansų įstaigų įgaliojimai ir tikslas yra įgyvendinti vyriausybės politiką ir planus, be kita ko, teikiant finansinę paramą ir finansavimą skatinamiems sektoriams, tarp kurių yra ir BEV sektorius.

(607) Remdamasi užfiksuotais įrodymais ir taikydama pagrindinio reglamento 28 straipsnį Komisija padarė išvadą, kad SASAC ir įvairių finansų įstaigų finansiniu įnašu grupei „SAIC Group“ suteikta naudos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 2 dalyje, t. y. jai nereikėjo gauti tokio finansavimo iš kitų šaltinių ir už tokį finansavimą mokėti atitinkamos rinkos palūkanų normos.

(3) *Konkretumas*

(608) Dėl konkretumo pažymima, kad, kaip minėta 210 konstatuojamojoje dalyje, pagal Sprendimą Nr. 40 finansų įstaigos privalo teikti kreditinę paramą skatinamoms pramonės šakoms.

([204]) Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) paskelbtos Rekomendacijos dėl žaliosios finansų sistemos kūrimo, Nr. 228 [2016].

(609) Komisija manė, kad ši nuosavo kapitalo injekcija yra dar viena lengvatinės finansinės paramos, teikiamos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV sektorius, forma. Iš tiesų, kaip nurodyta 3.1 skirsnyje, BEV sektorius yra viena iš skatinamų ir strateginių pramonės šakų, todėl jame galima naudotis visa įmanoma finansine parama. Nuosavo kapitalo injekcijos, kaip viena iš finansavimo formų, priklauso lengvatinės finansinės paramos skatinamoms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV pramonė, sistemai ([205]).

(4) *Subsidijų sumos apskaičiavimas*

(610) Kadangi grupė „SAIC Group“ nepranešė apie šią nuosavo kapitalo injekciją, Komisijai teko, taikant pagrindinio reglamento 28 straipsnį, remtis turimais faktais nustatant SASAC ir įvairių finansų įstaigų nuosavo kapitalo injekcijos forma suteiktos subsidijos sumą. Komisija, kadangi su ja nebuvo bendradarbiaujama, negalėjo šio kapitalo padidinimo susieti su konkrečiu turtu ir apskaičiuoti tos nuosavo kapitalo injekcijos nuvertėjimo per laikotarpį, analogišką atitinkamo turto nusidėvėjimui. Todėl Komisija laikė tokią nuosavo kapitalo injekciją lygiaverte paskolai. Jei nebūtų buvę šio kapitalo padidinimo, bendrovė iš tiesų būtų turėjusi gauti lygiavertę finansavimo sumą finansų rinkoje. Taigi gauta nauda apskaičiuota taikant tą patį metodą, kuris apibūdintas 3.5.2.3 skirsnyje.

3.5.4. *Obligacijos*

(611) Visos atrinktos bendrovių grupės gavo naudos iš lengvatinio finansavimo obligacijomis.

3.5.4.1. Teisinis pagrindas, reguliavimo sistema

— Kinijos Liaudies Respublikos vertybinių popierių įstatymas (2014 m. redakcija) (toliau – Vertybinių popierių įstatymas) ([206]);

— Administracinės priemonės dėl įmonių obligacijų emisijos ir prekybos jomis, Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos įsakymas Nr. 113, 2015 m. sausio 15 d.;

— 2011 m. sausio 18 d. Valstybės Tarybos paskelbtas Potvarkis dėl įmonių obligacijų administravimo;

— Kinijos liaudies banko paskelbtos administracinės priemonės dėl nefinansinių įmonių finansavimo skolintomis lėšomis priemonių tarpbankinėje obligacijų rinkoje, Kinijos liaudies banko įsakymas [2008] Nr. 12, 2008 m. balandžio 9 d.;

— Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) paskelbtos Rekomendacijos dėl žaliosios finansų sistemos kūrimo, Nr. 228 [2016];

— Kinijos liaudies banko, Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos (NDRC) ir Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) pranešimas dėl žaliosiomis obligacijomis remiamų projektų katalogo (2021 m. laidos) paskelbimo, Nr. 96 [2021], įsigaliojo 2021 m. liepos 1 d.;

— Kinijos liaudies banko paskelbta Bankinių finansų įstaigų žaliojo finansinio vertinimo programa, įsigaliojusi 2021 m. liepos 1 d.;

— 2021 m. lapkričio 8 d. Kinijos liaudies banko paskelbta pinigų politikos priemonė išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo projektams remti;

— 2021 m. liepos 22 d. Kinijos liaudies banko paskelbtos Gairės finansų įstaigoms dėl informacijos apie aplinkos apsaugą atskleidimo;

— 2021 m. liepos 22 d. Kinijos liaudies banko paskelbta aplinkosauginio nuosavo kapitalo finansavimo priemonė;

— 2022 m. kovo 18 d. Finansų rinkos institucinių investuotojų nacionalinės asociacijos (NAFMII) paskelbti Paaiškinimai dėl anglies dioksido poveikio neutralumo obligacijų;

— NAFMII paskelbtos Žaliųjų finansavimo skolintomis lėšomis priemonių verslo gairės ne finansų įmonėms;

([205]) Žr. memorandumo dėl įrodymų pakankamumo 3.3.3 skirsnį dėl valstybės finansuojamų ar kitaip vyriausybės skatinamų investicijų į nuosavą kapitalą.

([206]) Redakcija su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2019 m. gruodžio 28 d. Prezidento dekretu Nr. 37, įsigaliojusi nuo 2020 m. kovo 1 d.

— Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos (NDRC) paskelbtos Žaliųjų obligacijų emisijos gairės.

(612) Pagal taikomą reguliavimo sistemą Kinijoje negalima laisvai išleisti obligacijų ar laisvai jomis prekiauti. Kiekvienos obligacijos emisijai, priklausomai nuo obligacijos rūšies ir emitento tipo, turi pritarti įvairios vyriausybės institucijos, tokios kaip centrinis bankas Kinijos liaudies bankas, Nacionalinė plėtros ir reformų komisija ar Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisija. Be to, pagal Įmonių obligacijų administravimo nuostatus įmonių obligacijų emisijai taikomos metinės kvotos.

(613) Be to, pagal Vertybinių popierių įstatymo, galiojusio tiriamuoju laikotarpiu, 16 straipsnį įmonių obligacijų viešas siūlymas turėtų atitikti šiuos reikalavimus: „gautų pajamų naudojimo paskirtis turi atitikti valstybės pramonės politiką […]“ ir „iš viešo įmonės obligacijų siūlymo gautos pajamos naudojamos tik patvirtintam (-iems) tikslui (-ams)“. Įmonių obligacijų administravimo nuostatų 12 straipsnyje pakartota, kad surinktų lėšų paskirtis turi atitikti valstybės pramonės politiką. Obligacijų emisija tokiomis sąlygomis yra skirta skatinamai pramonės šakai, tokiai kaip BEV pramonė, remti ir atitinka finansų įstaigų paramos tai pramonei praktiką ([207]).

(614) Pagal Vertybinių popierių įstatymo 16 straipsnio 5 dalį „įmonių obligacijų kupono dydis neviršija Valstybės Tarybos nustatyto kupono dydžio“. Be to, Įmonių obligacijų administravimo nuostatų 18 straipsnyje išsamiau nustatyta, kad „siūloma bet kokių įmonių obligacijų palūkanų norma neviršija 40 % vyraujančios palūkanų normos, bankų mokamos fiziniams asmenims už tokio pat termino terminuotuosius taupomuosius indėlius“.

(615) Be to, Administracinių priemonių dėl įmonių obligacijų emisijos ir prekybos jomis 18 straipsnyje nustatyta, kad tik tam tikros obligacijos, atitinkančios griežtus kokybės kriterijus, tokius kaip AAA kredito reitingas, gali būti viešai išleidžiamos viešiesiems investuotojams arba viešai išleidžiamos profesionaliesiems investuotojams tik emitento nuožiūra. Šių standartų neatitinkančios įmonių obligacijos gali būti viešai išleidžiamos tik profesionaliesiems investuotojams. Todėl dauguma įmonių obligacijų išleidžiamos profesionaliesiems investuotojams, kurie yra Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisijos (CSRC) patvirtinti ir yra Kinijos instituciniai investuotojai.

(616) Be įprastai žinomų obligacijų, aptikta ir žaliosiomis vadinamų skolos priemonių, konkrečiai susijusių su šiuo tyrimu. Kaip nurodyta Pranešime dėl žaliosiomis obligacijomis remiamų projektų katalogo išleidimo, „žaliosios obligacijos – tai apyvartiniai vertybiniai popieriai, kuriais surinktos lėšos konkrečiai panaudojamos žaliajai pramonei, žaliesiems projektams ar žaliajai ekonominei veiklai, atitinkančiai nustatytas sąlygas, remti ir kurie išleidžiami laikantis teisinių procedūrų <...>, be kita ko, žaliosios finansinės obligacijos, žaliosios įmonių obligacijos, žaliųjų įmonių obligacijos, žaliosios finansavimo skolintomis lėšomis priemonės ir žalieji turtu užtikrinti vertybiniai popieriai“. Taigi šias skolos priemones gali išleisti tik tam tikrą pramonės veiklą, įtrauktą į žaliosios pramonės veiklos katalogą, vykdančios bendrovės. Viena iš tokios veiklos rūšių yra naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir jų pagrindinių sudedamųjų dalių gamyba ir pardavimas.

(617) Naudodamosi žaliosiomis skolos priemonėmis bendrovės gali gauti lėšų lengvatinėmis palūkanų normomis. Pagal centrinio banko Kinijos liaudies banko paskelbtą Bankinių finansų įstaigų žaliojo finansinio vertinimo programą Kinijos bankams reikia pasirašyti tokias žaliąsias skolos priemones, kad jomis būtų pasiekta tam tikra nustatyta banko finansinio turto bazės riba, kurią pasiekus bankų reguliavimo institucija palankiai įvertintų banko veiklos rezultatus. Be to, pagal Kinijos liaudies banko pinigų politikos priemonę, skirtą išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo projektams remti, finansų įstaigos turi lengvatinėmis palūkanų normomis, artimomis šalies paskolų bazinei palūkanų normai, teikti bendrovėms finansavimą, kuriuo būtų remiama į minėtą katalogą įtraukta žaliosios pramonės veikla. Kinijos liaudies bankas kaip atlygį už tai siūlo lengvatines refinansavimo palūkanų normas bankams už jų išmokėtas žaliojo finansavimo lėšas ([208]).

(618) Nors šio alternatyvaus finansavimo šaltinio teisinė ir reguliavimo sistema yra aiškiai nustatyta, Kinijos vyriausybė atsisakė suteikti bet kokios informacijos apie tai. Taigi išvados darytos remiantis turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį.

([207]) Žr. šviesolaidžių kabelių bylos 400 ir 401 konstatuojamąsias dalis.
([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) BEV gamintojai naudojosi dviejų rūšių žaliosiomis skolos priemonėmis – žaliosiomis obligacijomis ir žaliaisiais turtu užtikrintais vertybiniais popieriais. Turtu užtikrinti vertybiniai popieriai iš esmės yra žaliosios obligacijos, kurioms naudojama užtikrinimo priemonė yra turtas. Jas sudaro fiziniams asmenims ir išperkamosios nuomos bendrovėms teikiamų paskolų automobiliui formos pakeitimas į užtikrinimo priemonę pagal turtu užtikrintą skolos priemonę, išleidžiamą obligacijų rinkoje, kuriai taikoma tam tikra palūkanų norma. Pagal tokią sistemą BEV gamintojai gali dėl suteiktų paskolų automobiliui vidutiniu laikotarpiu gautinas sumas pakeisti likvidžiomis lėšomis, kurios taptų iškart prieinamos, taigi gali labai naudingai iš anksto finansuoti savo skolinimo veiklą, nes už turtu užtikrintus vertybinius popierius mokamos palūkanų normos yra kur kas mažesnės už tas palūkanų normas, kurias jų klientai moka už paskolas automobiliui.

(620) Be to, BEV pramonei, kaip pagal Pramonės restruktūrizavimo žinyną skatinamai pramonės šakai, galima pagal Sprendimą Nr. 40 gauti finansų įstaigų kreditinę paramą. Tai, kad atrinktų bendrovių išleistoms obligacijoms taikoma žema palūkanų norma, t. y. paskolų bazinei palūkanų normai artima ar už ją mažesnė norma, yra aiškus požymis, kad finansų įstaigos, kurios yra pagrindinės investuotojos į šias obligacijas, privalo teikti šioms bendrovėms „kreditinę paramą“ ir, priimdamos sprendimą investuoti ar skirti finansavimą, privalo atsižvelgti ir į kitus, ne vien komercinius aspektus, kaip antai į vyriausybės politikos tikslus. Rinkos sąlygomis veikiantis investuotojas iš tiesų būtų dėmesingesnis finansinei investicijos grąžai ir tikriausiai neinvestuotų į įmonių obligacijas labai žemomis palūkanų normomis. Tai pasakytina ypač apie finansų įstaigas, nes šių obligacijų grąža yra artima palūkanų normai, kuria jos pačios gali gauti lėšų iš kitų finansų įstaigų, ar dar mažesnė. Be to, 3.5.2.3 skirsnyje Komisijos padarytos išvados dėl trijų eksportuojančių gamintojų grupių finansinės būklės, susijusios su jų likvidumo ir mokumo profiliais, taip pat rodo, kad rinkos sąlygomis veikiantys investuotojai neinvestuotų į tokias finansines priemones kaip šių grupių obligacijos, kurių finansinė grąža nedidelė, o su emitento likvidumu ir mokumu susijusi rizika didelė. Todėl, Komisijos nuomone, tokią investiciją darytų tik investuotojai, turintys kitų motyvų nei finansinė jų investicijų grąža, o toks motyvas gali būti teisinės prievolės teikti finansavimą skatinamų pramonės šakų bendrovėms laikymasis.

3.5.4.2. Finansų įstaigos, veikiančios kaip valstybinės institucijos

(621) „Bloomberg“ paskelbtų 2022 m. Kinijos obligacijų rinkos įžvalgų duomenimis, tarpbankinėje obligacijų rinkoje kotiruojamos obligacijos sudaro 88 % visos prekybos obligacijomis apimties ([209]). To paties tyrimo duomenimis, dauguma investuotojų, įskaitant finansų įstaigas, yra instituciniai investuotojai. Konkrečiai komerciniai bankai sudaro 57 %, o valstybės politikos bankai – 3 % investuotojų ([210]). Taigi obligacijas perkantys investuotojai daugiausia yra Kinijos bankai, įskaitant valstybės valdomus bankus.

(622) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija manė, kad yra įrodymų, patvirtinančių, jog didelė dalis investuotojų į įmonių obligacijas, išleistas atrinktų bendrovių, yra finansų įstaigos, teisiškai įpareigotos teikti kreditinę paramą BEV gamintojams.

(623) Kaip apibūdinta 612 konstatuojamojoje dalyje, pagal Vertybinių popierių įstatymo 16 straipsnį ir Įmonių obligacijų administravimo nuostatų 12 straipsnį įmonių obligacijų viešas siūlymas turi atitikti valstybės pramonės politiką. Dėl to obligacijos gali būti išleidžiamos tik tokiais tikslais, kurie atitinka Kinijos vyriausybės planavimo uždavinius dėl skatinamų pramonės šakų, kaip paaiškinta 619 konstatuojamojoje dalyje. Instituciniai investuotojai, kurių daugelis, kaip nurodyta 620 konstatuojamojoje dalyje, yra komerciniai bankai ir valstybės politikos bankai, turi laikytis politikos gairių, nustatytų Sprendimu Nr. 40: jame (kartu su Pramonės restruktūrizavimo žinynu) numatytos specialios sąlygos tam tikriems projektams tam tikrose skatinamose pramonės šakose, tokiose kaip BEV pramonė. Visoms atrinktoms bendrovių grupėms sudarytos lengvatinės sąlygos nulėmė sprendimą investuoti į išleidžiamas obligacijas, kurių palūkanų norma neatitinka rinka pagrįstų kriterijų.

(624) Be to, kaip apibūdinta 3.5.1.1 skirsnyje, finansų įstaigoms būdinga tai, kad jų veikloje aktyviai dalyvauja valstybė, o Kinijos vyriausybė gali daryti reikšmingą įtaką joms. Bendroji teisinė sistema, kurioje veikia šios finansų įstaigos, taikoma ir obligacijoms. Be to, išsami papildoma reguliavimo sistema taikoma žaliosioms obligacijoms.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, p. 15.
([210]) Ten pat, p. 33.

(625) 3.5.1.1 skirsnyje Komisija padarė išvadą, kad valstybės valdomos finansų įstaigos yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punkte kartu su 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu, ir kad bet kokiu atveju jos laikomos Kinijos vyriausybės pavedimu ar nurodymu atliekančiomis funkcijas, paprastai suteikiamas vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje. 3.5.1.9 skirsnyje Komisija padarė išvadą, kad vyriausybė duoda pavedimus ir nurodymus ir privačioms finansų įstaigoms.

(626) Komisija taip pat siekė gauti konkrečių vykdomos reikšmingos kontrolės įrodymų remdamasi konkrečiomis obligacijų emisijomis. Todėl ji nagrinėjo visą 611–619 konstatuojamosiose dalyse apibūdintą teisinę aplinką kartu su konkrečiais per tyrimą nustatytais faktais.

(627) Komisija nustatė, kad obligacijos buvo išleistos taikant palūkanų normą, žemesnę nei ta, kuri būtų buvusi tikėtina atsižvelgiant į tų bendrovių finansinės ir kredito rizikos padėtį, ir žemesnę už Nacionalinio tarpbankinio finansavimo centro (NIFC) paskelbtą nerizikingą pagrindinę palūkanų normą, kaip nurodyta 632 konstatuojamojoje dalyje.

(628) Obligacijų, panašiai kaip ir paskolų, palūkanų normoms praktikoje įtakos turi bendrovės kredito reitingas. Tačiau Komisija 481 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad vietos kredito reitingų rinka yra iškraipyta ir kredito reitingai nepatikimi.

(629) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos finansų įstaigos laikėsi Sprendime Nr. 40 ir taikomose gairėse dėl žaliųjų obligacijų nustatytų politikos nurodymų, teikdamos lengvatinį finansavimą skatinamos pramonės šakos bendrovėms, taigi veikė kaip valstybinės institucijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 2 straipsnio b punkte, arba kaip įstaigos, veikiančios vyriausybės pavedimu arba nurodymu, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje.

(630) Organizuodamos obligacijų, kurių palūkanų norma žemesnė už rinkos palūkanų normą, atitinkančią realų emitento rizikos profilį (kaip nustatyta 3.5.2.3 skirsnyje), emisiją ir sutikdamos investuoti į tokias obligacijas, finansų įstaigos suteikė naudos atrinktiems gamintojams.

3.5.4.3. Konkretumas

(631) Komisija manė, kad lengvatinis finansavimas obligacijomis yra konkretus, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes obligacijos negali būti išleidžiamos be vyriausybės institucijų sutikimo, o Vertybinių popierių įstatyme nustatyta, kad obligacijų emisija turi atitikti valstybės pramonės politiką. Kaip minėta 439 ir 619 konstatuojamosiose dalyse, Pramonės restruktūrizavimo žinyne BEV pramonė laikoma viena iš skatinamų pramonės šakų.

(632) Be to, konkrečiai dėl žaliųjų obligacijų pažymima, kad jas gali išleisti tik tam tikrą pramonės veiklą, įtrauktą į žaliosios pramonės veiklos katalogą, vykdančios bendrovės.

3.5.4.4. Subsidijų sumos apskaičiavimas

(633) Kadangi obligacijos iš esmės yra dar viena skolos priemonių rūšis, iš esmės panaši į paskolas, ir kadangi paskoloms taikoma skaičiavimo metodika jau yra grindžiama obligacijų krepšeliu, Komisija nusprendė laikytis 3.5.2.3 skirsnyje apibūdintos paskoloms taikomos skaičiavimo metodikos. Tai reiškia, kad santykinis skirtumas tarp JAV AA reitingo įmonių obligacijų ir JAV B reitingo įmonių obligacijų, kurių terminas vienodas, pridedamas prie Kinijos liaudies banko nustatytos paskolų bazinės palūkanų normos siekiant nustatyti rinka pagrįstą obligacijų palūkanų normą, o tada pastaroji palūkanų norma palyginama su faktine bendrovės sumokėta palūkanų norma, taip nustatant gautą naudą.

(634) Kaip pažymima 378 konstatuojamojoje dalyje, nustatyta, kad bent viena grupės „Geely Group“ bendrovė išleido turtu užtikrintų vertybinių popierių, galiojusių tiriamuoju laikotarpiu, apie kuriuos ši grupė nepateikė jokios informacijos. Šios bendrovės gautos subsidijos suma apskaičiuota remiantis viešojoje erdvėje rasta informacija, t. y. vertybinių popierių biržose investuotojams skelbta informacija, ir pagal nustatytą kitos bendradarbiaujančios atrinktos bendrovių grupės gautą naudą.

(635) Kaip pažymima 329 konstatuojamojoje dalyje, kelios grupės „SAIC Group“ susijusios bendrovės nepateikė klausimyno atsakymų. Tai visų pirma buvo kelios šios grupės bendrovės, užsiimančios finansine veikla. Šių bendrovių gautų subsidijų suma apskaičiuota remiantis viešose finansinėse ataskaitose rasta informacija arba vertybinių popierių biržose investuotojams paskelbta informacija apie obligacijų sumas, galiojimo pradžios ir pabaigos datas ir palūkanų normas.

3.5.4.5. Išvada dėl lengvatinio finansavimo. Kitų rūšių finansavimas

(636) Komisija nustatė, kad visos atrinktos eksportuojančių gamintojų grupės naudojosi kredito linijų, banko akcepto įsakomųjų vekselių ir obligacijų forma teiktu lengvatiniu finansavimu. Atsižvelgdama į finansinio įnašo ir naudos eksportuojantiems gamintojams buvimą ir į konkretumo aspektą Komisija šių rūšių lengvatinį finansavimą laikė kompensuotina subsidija.

(637) Dėl pirmiau apibūdinto atrinktų bendrovių grupių lengvatinio finansavimo tiriamuoju laikotarpiu nustatyta subsidijų norma yra tokia:

Lengvatinis finansavimas. Kitų rūšių finansavimas

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,30 %
SAIC Group	8,27 %

3.6. **Dotacijų programos**

(638) Komisija nustatė, kad visos trys atrinktos bendrovių grupės pasinaudojo įvairiomis dotacijų programomis.

3.6.1. *Tiesioginės piniginės dotacijos*

(639) Tik viena iš atrinktų eksportuojančių grupių, „BYD Group“, pateikė pagrindinę informaciją apie tiriamuoju laikotarpiu gautas dotacijas. Kitos dvi atrinktos eksportuojančios grupės nenurodė jokio gautų dotacijų teisinio pagrindo, todėl su šioms eksportuojančioms grupėms suteiktomis tiesioginėmis piniginėmis dotacijomis susijusi subsidijos suma apskaičiuota pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį remiantis turimais faktais.

(640) Grupės „BYD Group“ gautos dotacijos buvo susijusios su technologijomis, inovacijomis ir plėtra, ilgalaikio turto pirkimu, pramonės rėmimu ir skatinimu, taip pat piniginėmis išmokomis darbo, mokesčių ir įvairiais kitais tikslais.

(a) Teisinis pagrindas

(641) Dotacijas grupei „BYD Group“ buvo suteikusios nacionalinės, provincijos, miesto ar rajono valdžios institucijos ir atrodė, kad tos dotacijos konkrečiai skirtos šiai bendrovių grupei arba konkrečiai susietos su tam tikra geografine vietove ar tam tikra pramone. Išsamios teisinės informacijos apie konkretų įstatymą, kuriuo remiantis suteiktos šios dotacijos (jei apskritai buvo koks nors jų teisinis pagrindas), neatskleista. Tačiau Komisijai dėl visų dotacijų pateikta vyriausybės institucijos išduoto dokumento, kuris buvo pridėtas skiriant lėšas, kopija (šis dokumentas vadinamas pranešimu).

(b) Nustatyti faktai

(642) Kadangi Komisija grupės „BYD Group“ finansinėse ataskaitose rado daug dotacijų, šiame reglamente pateikiama tik pagrindinių nustatytų faktų santrauka. Įrodymai, kad buvo daug dotacijų ir kad jas suteikė Kinijos vyriausybės įvairių lygmenų institucijos, pateikti grupei „BYD Group“ skirtuose specialiuose faktų atskleidimo dokumentuose.

(643) Dėl kitų dviejų atrinktų eksportuojančių grupių Komisija nustatė, kad jos klausimyno atsakymuose nurodė tik bendrą gautų dotacijų sumą, skirdamos su pajamomis susijusias dotacijas nuo su turtu susijusių dotacijų, ir nenorėjo pateikti išsamiau išskaidytų duomenų ir nurodyti įvairių gautų dotacijų teisinio pagrindo.

(644) Komisija nustatė, kad viena iš priemonių, kuriomis Kinijos vyriausybė valdo BEV sektoriaus plėtrą, yra tiesioginės valstybės subsidijos. Šios subsidijos, patvirtintos viešose atrinktų eksportuojančių gamintojų metinėse ataskaitose ir per patikrinimus vietoje, buvo gautos kaip kitos pajamos arba užfiksuotos kaip būsimojo laikotarpio pajamos eksportuojančių gamintojų finansinėse ataskaitose.

(c) Išvada

(645) Šios dotacijos buvo subsidijos, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje ir 2 dalyje, suteiktos Kinijos vyriausybei dotacijų forma pervedus lėšas atrinktoms bendrovių grupėms, ir šios bendrovių grupės gavo naudos iš to.

(646) Didžioji dalis šių lėšų į atrinktų eksportuojančių grupių sąskaitas įtrauktos kaip vyriausybės subsidijos. Grupės „BYD Group“ pateiktą išsamią informaciją apie šias dotacijas Komisija laikė tiesioginiu įrodymu, kad yra subsidija, kuria suteikta naudos.

(647) Komisija įvertino visas grupės „BYD Group“ gautas dotacijas ir nustatė, kad ne visos iš jų buvo konkrečiai skirtos BEV gamybai. Su technologijomis, inovacijomis ir plėtra, ilgalaikio turto pirkimu ir pramonės rėmimu bei skatinimu susijusios dotacijos buvo laikomos konkrečiomis, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte ir 3 dalyje, nes iš grupės „BYD Group“ pateiktų dokumentų atrodo, kad jos teiktos tik tam tikroms bendrovėms, tam tikroms pramonės šakoms, tokioms kaip BEV pramonė, ar konkretiems projektams konkrečiuose regionuose.

(648) Be to, šios dotacijos neatitinka pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies b punkto reikalavimų, kuriuos atitinkančios dotacijos nebūtų laikomos konkrečiomis, nes tinkamumo jas gauti sąlygos ir realūs įmonių, pripažįstamų tinkamomis, atrankos kriterijai nėra skaidrūs, objektyvūs ir automatiškai taikomi.

(649) Kadangi kitos dvi atrinktos eksportuojančios grupės nepateikė išsamios informacijos apie gautas dotacijas, Komisija savo išvadas grindė pagrindinio reglamento 28 straipsniu ir padarė išvadą, kad visos šių grupių gautos dotacijos yra konkrečios ir susijusios su nagrinėjamojo produkto gamyba.

(d) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(650) Gauta nauda apskaičiuota kaip per tiriamąjį laikotarpį gauta suma arba suma, priskirta tiriamajam laikotarpiui, sumažinta dėl nusidėvėjimo per ilgalaikio turto, kuriam skirta iki tiriamojo laikotarpio gauta dotacija, naudingo tarnavimo laiką.

(651) Dėl atrinktų eksportuojančių gamintojų visų dotacijų tiriamuoju laikotarpiu nustatytos subsidijų normos yra tokios:

Dotacijos

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD Group	0,61 %
Geely Group	2,31 %
SAIC Group	8,56 %

3.6.2. *Fiskalinė naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politika*

(652) Atlikus tyrimą nustatyta, kad Kinijos vyriausybė tiek centriniu lygmeniu, tiek žemesniais lygmenimis pervedė lėšas BEV gamintojams išmokomis pinigais už kiekvieną Kinijoje parduotą BEV vienetą, ir tai buvo tiesiogiai naudinga BEV gamintojams. Tai yra tiesioginis lėšų pervedimas BEV gamintojams dėl jų pardavimo Kinijoje.

(653) Ši schema taikoma vidaus rinkoje parduodamoms naujų rūšių energija varomoms transporto priemonėms (toliau – NEV), įskaitant elektrines transporto priemones su baterijomis (BEV). Išmokų pinigais suma nustatoma centrinės valdžios lygmeniu ir skiriasi priklausomai nuo laikotarpio, kuriuo įvyko pardavimas, ir nuo NEV tipo (pvz., elektra varomos transporto priemonės su baterijomis ar laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės).

(654) Ši programa taikoma tik Kinijos vyriausybės paskelbtame kataloge nurodytų NEV modelių pardavimui. Norėdami gauti išmokas BEV gamintojai kasmet turi pateikti išsamią realizavimo ataskaitą kartu su išsamia informacija apie savo pardavimą ankstesniais metais. Tai apima pardavimo sąskaitas faktūras, gaminių technines specifikacijas ir transporto priemonių registracijos duomenis. Pateikus šią informaciją, atitinkamos įvairių lygmenų valdžios institucijos patikrina pateiktus duomenis. Tada lėšos pervedamos gamintojams.

(a) Teisinis pagrindas

(655) Šios programos teisinis pagrindas – Pranešimas dėl 2016–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo finansinio rėmimo politikos ([2015] Nr. 134), kuris buvo patikslintas Finansų ministerijos pranešimu dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos pakeitimo ([2016] Nr. 958) ir vėliau iš dalies pakeistas Pranešimu dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo gerinimo subsidijavimo politikos ([2020] Nr. 86) ir Pranešimu dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo 2022 m. politikos ([2021] Nr. 466).

(b) Tyrimo išvados

Kinijos vyriausybės ketinimas tiesiogiai remti BEV vidaus pramonę

(656) Priešingai Kinijos vyriausybės ir kitų šalių tvirtinimui, kad šia subsidija siekta naudos vartotojams, atliekant tyrimą nustatyta, kad šia programa siekta didinti šalies gamintojų pardavimą, tuo tikslu mokant išmokas iš valstybės išteklių. Ši programa parengta naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (NEV) pramonės plėtrai skatinti ir konkrečiai skirta NEV gamintojams (o ne vartotojams).

(657) Pagrindinė šios subsidijavimo schemos paskirtis buvo skatinti spartesnę naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės, įskaitant BEV pramonę, plėtrą. Konkrečiai Pranešime dėl 2016–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo finansinio rėmimo politikos nurodyta: „Siekdamos išlaikyti politikos tęstinumą ir skatinti spartesnę naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtrą, Finansų ministerija, Mokslo ir technologijų ministerija, Pramonės ir informacinių technologijų ministerija ir Nacionalinė plėtros ir reformų komisija (toliau – keturios institucijos (ministerijos ir komisija)) 2016–2020 m. toliau įgyvendins naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politiką pagal reikalavimus, nustatytus Valstybės Tarybos vyriausiosios tarnybos rekomendacijose dėl spartesnio naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo“ (valstybės leidinys *Guobanfa* [2014] Nr. 35). Vėlesnėse iš dalies pakeistose ir peržiūrėtose redakcijose vartojamos panašios formuluotės ([211]).

(658) Fiskalinė subsidijavimo politika iš tiesų yra orientuota į NEV gamintojus, o ne vartotojus. NEV gamintojai yra šios programos adresatai; jie turi atitikti reikalavimus, kad gautų išmokas; jie turi pateikti su savo gamybos ir pardavimo procesu susijusią informaciją. Tai apima praėjusių metų lėšų apskaičiavimo ataskaitų pateikimą, kartu pateikiant išsamius duomenis apie produktų pardavimą, operacijas, įskaitant pardavimo sąskaitas faktūras, gaminių techninius parametrus ir transporto priemonių registracijos informaciją. Be to, jie raginti sukurti stebėsenai ir kontrolei skirtas platformas, per kurias galėtų pateikti šią informaciją.

(659) NEV gamintojams (ir vietos valdžiai) taip pat buvo tiesiogiai taikomas nuobaudų mechanizmas sukčiavimo atveju, o teisinėje sistemoje numatyta, kad turi būti tiesiogiai imamasi veiksmų prieš gaminančias bendroves, kurios subsidijas gauna neteisėtais būdais.

([211]) Finansų ministerijos pranešimas dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo politikos pakeitimo (valstybės leidinys *Caijian* [2016] Nr. 958), Pranešimas dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo gerinimo subsidijavimo politikos (valstybės leidinys *Caijian* [2020] Nr. 86) ir Pranešimas dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo 2022 m. politikos (valstybės leidinys *Caijian* [2021] Nr. 466).

(660) Galiausiai, pagrindinės priežastys, dėl kurių ši programa 2022 m. gruodžio 31 d. nutraukta, yra susijusios su NEV pramonės plėtra Kinijoje. Kaip pripažino Kinijos vyriausybė ([212]), ji nusprendė nutraukti šią programą, kai nutarė, kad jau pasiektas tinkamas Kinijos NEV pramonės išsivystymo lygis ir mastas.

(661) Be to, faktas, kad ši programa skirta tik šalyje pagamintoms NEV, rodo, kad šios programos tikslas buvo plėtoti BEV gamybą, o ne BEV vartojimą. Komisija iš tiesų nustatė, kad ši schema nebuvo taikoma jokioms importuotoms transporto priemonėms. Kinijos vyriausybės konkrečiai prašyta pateikti informacijos apie tai, kiek šia schema per visą jos įgyvendinimo laikotarpį pasinaudota dėl importuotų BEV. Kinijos vyriausybė teigė, kad pagal šią programą buvo galima gauti paramą už importuotas BEV, tačiau pripažino, kad ši subsidija niekada nebuvo suteikta importuojančioms bendrovėms ar užsienio gamintojams. Kinijos vyriausybė iš tiesų negalėjo įrodyti, kad yra procedūra, pagal kurią užsienio gamintojai ar importuotojai galėtų prašyti lėšų ir jas gauti pagal šią fiskalinę subsidijavimo politiką. Be to, kaip matyti iš prieinamos informacijos ([213]), NEV galėjo būti subsidijuojamos tik jei jų baterijos buvo pagamintos Kinijos bendrovės. Todėl padaryta išvada, kad ši programa naudinga tik Kinijos BEV gamintojams ir skirta tik jiems.

Programos trukmė, vietos valdžios vaidmuo ir kitos lygiagrečiai parengtos programos

(662) Kaip paaiškinta 641–659 konstatuojamosiose dalyse, dėl NEV, parduotų po 2022 m. gruodžio 31 d., nebegalima pasinaudoti fiskaline subsidijavimo politika. Tačiau atliekant tyrimą nustatyta, kad BEV gamintojai tiriamuoju laikotarpiu toliau naudojosi šia subsidijavimo schema ir dar ilgai po tiriamojo laikotarpio naudosis pagal šią schemą gautomis lėšomis.

(663) Pavyzdžiui, lėšų už visas 2020 m. parduotas ir užregistruotas tinkamas BEV pervedimas atliktas tik 2023 m. pabaigoje. Atliekant tyrimą taip pat sužinota, kad atrinktiems eksportuojantiems gamintojams tiriamuoju laikotarpiu buvo pervestos lėšos už 2018 m. parduotus automobilius. Todėl Komisija padarė išvadą, kad BEV gamintojai ir vėlesniais metais po tiriamojo laikotarpio toliau naudosis pagal šią schemą tiesiogiai pervedamais pinigais.

(664) Be to, atliekant tyrimą nustatyta, kad vietos valdžios institucijos pagal Kinijos vyriausybės tiesioginius nurodymus ar netiesiogines gaires parengė daug panašių programų, o kai kurios iš jų yra itin panašios į šią nacionalinę subsidijavimo schemą. Šių vietos iniciatyvų bendras tikslas – skatinti BEV gamybą, taigi bus toliau teikiama parama Kinijos BEV gamintojams.

(c) Nauda

(665) Per tiriamąjį laikotarpį BEV gamintojai pasinaudojo tiesioginėmis Kinijos vyriausybės išmokomis pinigais, mokėtomis remiantis jų pateiktais duomenimis apie pardavimą.

(666) Atrinkti gamintojai ir Kinijos vyriausybė tvirtino, kad ši subsidija yra visų pirma naudinga vartotojams, o ne gamintojams, nes tariamai gamintojai valdžios vardu perleidžia subsidijas vartotojams, jiems parduodami transporto priemones. Pagal šią schemą, kai BEV gamintojai parduoda gaminį – naujų rūšių energija varomą transporto priemonę, bendrovė nustato kainą pirkėjui. Pirkėjo mokama kaina tariamai yra nustatoma atimant subsidijos sumą iš bendrovės nustatytos teorinės bazinės kainos. Taikant šią nuolaidą turėtų būti atsižvelgta į subsidijos sumą. Taigi pirkėjas turėtų mokėti kainą su nuolaida, už kurią bendrovei vėliau atlygina vyriausybė.

(667) Nepaisant tariamo ketinimo suteikti naudos vartotojams, iš tiesų yra taip, kad Kinijos vyriausybė tiesiogiai pervedė lėšas tiesioginiu pinigų pavedimu BEV gamintojams, remdamasi jų ekonomine veikla ir pateiktais duomenimis apie pardavimą praeityje. Tai neabejotinai yra aiški paskata gaminti BEV ir taip gamintojams suteikta realios naudos.

([212]) Pagal Pranešimą dėl fiskalinės naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir jų naudojimo subsidijavimo 2022 m. politikos (valstybės leidinys *Cai Jian* [2021] Nr. 466).

([213]) „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“, „New York Times“, 2021 m. gruodžio 22 d., https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Be to, atliekant tyrimą nustatyta, kad šios subsidijos (ne)buvimas neturi ryšio su galutine kaina vartotojams. Subsidija nei prieš jos panaikinimą, nei vėliau neturėjo matomo poveikio kainai vartotojams.

(669) Yra įrodymų, kad visose trijose atrinktose bendrovių grupėse tipiškų modelių kainos vartotojams po šios fiskalinės subsidijavimo politikos programos oficialios pabaigos 2022 m. gruodžio mėn. liko nepakitusios arba net sumažėjo. Jei šios schemos įgyvendinimo laikotarpiu 2022 m. parduotų transporto priemonių kainos būtų buvusios sumažintos iš jų atimant subsidijos sumą, tų transporto priemonių kainos būtų turėjusios padidėti tokia pačia suma 2023 m. sausio mėn., kai nebeliko galimybės už transporto priemonę gauti subsidijos.

(670) Tačiau įvyko priešingai. Tų modelių transporto priemonių kainos liko nepakitusios arba laipsniškai mažėjo per likusią tiriamojo laikotarpio dalį. Taigi ši subsidija 2022 m. nebuvo naudinga vartotojams, nes nesumažino kainų. Vietoj to gamintojai nustatė tokio dydžio kainas, kad galėtų pasilikti visą subsidiją.

(671) Be to, atliekant tyrimą nustatyta, kad Kinijos vyriausybė neįgyvendino jokių priemonių, skirtų užtikrinti, kad subsidijos teikiama nauda būtų perleista pirkėjams, ir gamintojams buvo palikta laisvė savo nuožiūra nustatyti kainas. Taigi, iš šios schemos struktūros ir veikimo matyti, kad ja siekta suteikti naudos NEV gamintojams.

(672) Kadangi BEV pardavimas ir vyriausybės lėšų išmokėjimas vyksta skirtingu laiku, kurio gamintojai negali prognozuoti, laiko intervalas, kuriuo, spėjama, gali būti išmokėtos lėšos, gali būti net ketveri metai. Taigi nauda gamintojams visiškai realizuojama tada, kai pagaliau gaunamos išmokos.

(d) Konkretumas

(673) Ši subsidija yra konkreti, nes skirta tik NEV pramonei, įskaitant BEV pramonę. Be to, ši programa naudinga tik tiems BEV gamintojams, kurie yra Kinijos BEV gamintojai, ir ji skirta tik jiems.

(e) Išvada

(674) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktį ši aprašyta fiskalinė subsidijavimo politika yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – vyriausybės tiesioginis lėšų pervedimas, o susijusiai bendrovei suteikiama nauda.

(f) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(675) Subsidija suteikta remiantis Kinijoje parduotų BEV vienetų kiekiu. Tiriamuoju laikotarpiu gautos naudos suma apskaičiuota pagal išmokas, kurias per tiriamąjį laikotarpį pagal šią schemą už BEV gavo atrinkti gamintojai.

(676) Dėl šios schemos atrinktiems eksportuojantiems gamintojams tiriamuoju laikotarpiu nustatyta subsidijų norma yra tokia:

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD Group	2,18 %
Geely Group	2,14 %
SAIC Group	2,28 %

3.7. **Vyriausybės tiekiamos prekės ir teikiamos paslaugos už mažesnį nei pakankamą atlygį**

3.7.1. *Vyriausybės teikiamos žemės naudojimo teisės už mažesnį nei pakankamą atlygį*

(677) Visa žemė Kinijos Liaudies Respublikoje priklauso valstybei arba yra kolektyvinė nuosavybė, priklausanti kaimams arba miesteliams, ir tik po to žemės teisinė arba atitinkama nuosavybės teisė gali būti patentuota arba suteikta kolektyviniams ar individualiems savininkams. Visi žemės sklypai miesto vietovėse priklauso valstybei, o visi žemės sklypai kaimo vietovėse priklauso kaimams arba miesteliams.

(678) Vis dėlto pagal Kinijos Liaudies Respublikos Konstituciją ir Žemės įstatymą įmonės ir asmenys gali įsigyti žemės naudojimo teises. Pramoninės paskirties žemė paprastai nuomojama 50 metų laikotarpiui, kurį galima pratęsti dar 50 metų.

(a) Teisinis pagrindas, reguliavimo sistema

(679) Žemės naudojimo teisių suteikimas Kinijoje yra reglamentuojamas Kinijos Liaudies Respublikos žemės administravimo įstatymo ([214]). Be to, į teisinį pagrindą įeina šie dokumentai:

(1) Kinijos Liaudies Respublikos įstatymas dėl turto nuosavybės (Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento įsakymas Nr. 62) ([215]);

(2) Kinijos Liaudies Respublikos žemės administravimo įstatymas (Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento įsakymas Nr. 28) ([216]);

(3) Kinijos Liaudies Respublikos įstatymas dėl miestų nekilnojamojo turto administravimo (Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento įsakymas Nr. 29) ([217]);

(4) Kinijos Liaudies Respublikos laikinieji nuostatai dėl teisės naudotis valstybine žeme miesto teritorijose suteikimo ir perdavimo (Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Tarybos dekretas Nr. 55) ([218]);

(5) Potvarkis dėl Kinijos Liaudies Respublikos žemės administravimo įstatymo įgyvendinimo (Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Tarybos įsakymas [2014] Nr. 653) ([219]);

(6) Nuostatai dėl valstybei priklausančių statybų paskirties žemės naudojimo teisių suteikimo per konkursą, aukcionus ir kotiravimą (CSRC pranešimas Nr. 39) ([220]) ir

(7) Valstybės Tarybos pranešimas aktualiais su žemės kontrolės stiprinimu susijusiais klausimais (valstybės leidinys *Guo Fa* (2006) Nr. 31) ([221]).

(b) Tyrimo išvados

(680) Pagal Nuostatų dėl valstybei priklausančių statybų paskirties žemės naudojimo teisių suteikimo per konkursą, aukcionus ir kotiravimą 10 straipsnį, vietos valdžios institucijos žemės kainas nustato pagal miesto žemės vertinimo sistemą, kuri atnaujinama kas trejus metus, ir pagal vyriausybės pramonės politiką.

(681) Ankstesniuose tyrimuose ([222]) Komisija nustatė, kad KLR už žemės naudojimo teises mokamos kainos nėra tipiškos rinkos kainos, nustatomos pagal pasiūlą ir paklausą laisvojoje rinkoje, nes nustatyta, kad aukcionų sistema nėra aiški ir skaidri ir iš esmės neveikia, o kainas savo nuožiūra nustato valdžios institucijos. Kaip minėta pirmesnėje konstatuojamojoje dalyje, valdžios institucijos nustato kainas remdamosi miesto žemės vertinimo sistema, kurioje joms nurodoma, kad nustatant pramoninės paskirties žemės kainą reikia, be kitų kriterijų, remtis ir pramonės politika.

(682) Šiuo tyrimu neatskleista jokių pastebimų pokyčių šioje srityje. Pavyzdžiui, Komisija nustatė, kad dauguma atrinktų bendrovių grupių savo žemės nuosavybės teises gavo už tą pačią kainą, kurią vietos valdžios institucijos siūlė per konkursą.

([214]) Žr. 1986 m. birželio 25 d. Kinijos Liaudies Respublikos žemės administravimo įstatymą su pakeitimais, prieinamą adresu https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.
([215]) Žr. 2007 m. kovo 16 d. Kinijos Liaudies Respublikos įstatymą dėl turto nuosavybės, prieinamą adresu http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.
([216]) Žr. 1998 m. gruodžio 27 d. Potvarkį dėl KLR žemės administravimo įstatymo įgyvendinimo, su pakeitimais, prieinamą adresu https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.
([217]) Žr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.
([218]) Žr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.
([219]) Žr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.
([220]) Žr. 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]) Žr. https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.
([222]) Žr.: plokščių karštojo valcavimo produktų bylos 295–299 konstatuojamąsias dalis, padangų bylos 488–490 konstatuojamąsias dalis, stiklo pluošto medžiagų bylos 500–502 konstatuojamąsias dalis, šviesolaidžių kabelių bylos 541–543 konstatuojamąsias dalis, apdirbamosios aliuminio folijos bylos 540–548 konstatuojamąsias dalis.

(683) Pirmiau išdėstyti įrodymai prieštarauja Kinijos vyriausybės tvirtinimams, kad KLR žemės naudojimo teisių kainos atitinka rinkos kainą, nustatomą pagal pasiūlą ir paklausą laisvojoje rinkoje.

(c) Išvada

(684) Iš faktų, nustatytų per šį tyrimą, matyti, kad su žemės naudojimo teisių įsigijimu KLR susijusi padėtis yra neskaidri, o kainas savo nuožiūra nustato valdžios institucijos.

(685) Todėl Kinijos vyriausybės suteikiamos žemės naudojimo teisės turėtų būti laikomos subsidija, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje ir 3 straipsnio 2 dalyje, kurios forma yra prekių tiekimas ir kuria bendrovėms gavėjoms suteikiama naudos. Kaip paaiškinta 676–679 konstatuojamosiose dalyse, KLR nėra veikiančios žemės rinkos, o naudojant išorės lyginamąjį dydį (žr. 688 konstatuojamąją dalį) įrodoma, kad atrinktų eksportuojančių gamintojų už žemės naudojimo teises sumokėta suma yra kur kas mažesnė už įprastinę rinkos kainą.

(686) Dėl tam tikrų pramonės šakų bendrovėms taikomų lengvatinių sąlygų gauti pramoninės paskirties žemės Komisija pažymėjo, kad vietos valdžia, nustatydama kainą, turi atsižvelgti į vyriausybės pramonės politiką, kaip minėta 680 konstatuojamojoje dalyje. Pagal šią pramonės politiką BEV pramonė nurodyta kaip viena iš skatinamų pramonės šakų. Be to, pagal Valstybės Tarybos sprendimą Nr. 40, valdžios institucijos skirdamos žemę atsižvelgia į Pramonės restruktūrizavimo žinyną ir į pramonės politiką. Sprendimo Nr. 40 XVIII straipsnyje aiškiai nustatyta, kad pramonės sektoriams, kurie laikomi ribojamais, žemės naudojimo teisės nebus suteikiamos. Todėl galima daryti išvadą, kad ši subsidija yra konkreti pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a ir c punktus, nes žemė lengvatinėmis sąlygomis suteikiama tik tam tikrų pramonės šakų, šiuo atveju BEV pramonės, bendrovėms, o vyriausybės praktika šioje srityje yra neaiški ir neskaidri.

(d) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(687) Kaip ir per ankstesnius tyrimus ([223]), remiantis pagrindinio reglamento 6 straipsnio d dalies ii punktu, Taivano, Penghu, Dzinmeno ir Madzu atskirosios muitų teritorijos (Kinijos Taipėjus) žemės kainos naudotos kaip išorės lyginamasis dydis ([224]). Gavėjams suteikta nauda apskaičiuojama atsižvelgiant į kiekvieno iš atrinktų eksportuojančių gamintojų už žemės naudojimo teises faktiškai sumokėtos sumos (t. y. faktinės sumokėtos kainos, kuri nurodyta sutartyje, ir, kai taikytina, sutartyje nurodytos kainos, iš kurios išskaičiuotos vietos valdžios grąžintos sumos ir (arba) dotacijos) ir sumos, kuri būtų buvusi įprastai mokėtina remiantis Kinijos Taipėjaus lyginamuoju žemės kainų dydžiu, skirtumą.

(688) Komisija laiko Kinijos Taipėjaus žemės kainas tinkamu išorės lyginamuoju dydžiu dėl šių priežasčių:

— Kinijos Taipėjaus ir daugumos KLR provincijų ir miestų, kuriuose įsikūrę atrinkti eksportuojantys gamintojai, ekonominio išsivystymo lygis, BVP ir ekonominė struktūra yra panašūs;

— nedidelis fizinis atstumas tarp KLR ir Kinijos Taipėjaus;

— aukštas Kinijos Taipėjaus ir daugelio KLR provincijų pramonės infrastruktūros išsivystymo lygis;

— tvirti ekonominiai ryšiai ir tarpvalstybinė prekyba tarp Kinijos Taipėjaus ir KLR;

— didelis gyventojų tankis daugelyje KLR provincijų ir Kinijos Taipėjuje;

— žemės tipas ir sandoriai, naudojami atitinkamam lyginamajam žemės kainų Kinijos Taipėjuje dydžiui apskaičiuoti, panašūs į KLR, ir

— bendri demografiniai, kalbiniai ir kultūriniai Kinijos Taipėjaus ir KLR bruožai.

([223]) Žr. padangų bylą, stiklo pluošto medžiagų bylą, šviesolaidžių kabelių bylą ir apdirbamosios aliuminio folijos bylą.

([224]) Tokio lyginamojo dydžio taikymo tinkamumas patvirtintas 2014 m. rugsėjo 11 d. Bendrojo Teismo sprendimu *Gold East Paper ir Gold Huasheng Paper / Taryba*, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Laikydamasi per ankstesnius tyrimus ([225]) taikytos metodikos, Komisija naudojo nustatytą vidutinę Kinijos Taipėjaus žemės kvadratinio metro kainą, pakoreguotą atsižvelgiant į infliaciją ir BVP pokytį nuo atitinkamų žemės naudojimo teisių sutarčių sudarymo dienos. Informacija apie pramoninės paskirties žemės kainas nuo 2013 m. gauta iš Taivano ekonomikos reikalų ministerijos Pramonės departamento interneto svetainės ([226]). Ankstesnių metų kainos pakoreguotos naudojant Tarptautinio valiutos fondo paskelbtus 2013 m. Kinijos Taipėjaus infliacijos lygių ir BVP vienam gyventojui einamosiomis kainomis (JAV doleriais) pokyčio duomenis.

(690) Dėl šios subsidijos atrinktiems eksportuojantiems gamintojams tiriamuoju laikotarpiu nustatyta subsidijų norma yra tokia:

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,84 %
SAIC Group	0,67 %

3.7.2. *Vyriausybės tiekiamos baterijos ir jų pagrindinės gamybos žaliavos (t. y. ličio geležies fosfatas) už mažesnį nei pakankamą atlygį*

(a) Įvadas

(691) Memorandume dėl įrodymų pakankamumo Komisija nustatė, kad yra daug konkrečių planų, pagal kuriuos Kinijos vyriausybė arba vietos valdžios institucijos teikia paramą konkrečiai BEV naudojamų žaliavų ir žaliavinių medžiagų, taip pat baterijų kūrimui. Iš memorandume dėl įrodymų pakankamumo pateiktų įrodymų matyti, kad Kinijos vyriausybė sukūrė sistemą, pagal kurią remiami visi BEV pramonės grandinės lygmenys – nuo pagrindinių žaliavinių medžiagų, naudojamų žaliavoms gaminti, gavybos iki vidurinės grandies žaliavų ir galutinio produkto gamybos, siekiant greitai ir užtikrintai plėtoti BEV pramonę. Tai patvirtinta Komisijos atlikta analize, iš kurios matyti, kad Kinijos vyriausybė numato įtraukti pradinės grandies žaliavinių medžiagų tiekėjus ir baterijų tiekėjus į platesnę visos BEV pramonės plėtros ir skatinimo sistemą.

(692) Litis, kobaltas, nikelis, varis (naudojamas kaip vario folija), aliuminis (taip pat naudojamas kaip aliuminio folija ir kaip aliuminio juostos, skirtos elementų korpusams) ir grafitas yra pagrindinės žaliavinės medžiagos, naudojamos ličio geležies fosfato (toliau vadinamas ličiu arba LFP) baterijose ir nikelio-mangano-kobalto oksidų (NMC) baterijose. Abiejų rūšių baterijos patenka į vadinamųjų ličio jonų baterijų grupę. Komisija nustatė, kad grupė „BYD Group“ buvo vienintelis atrinktas vertikaliai integruotas eksportuojantis BEV gamintojas, gaminantis BEV skirtas LFP baterijas. Komisija iš grupės „BYD Group“ surinko informaciją apie žaliavines medžiagas, naudojamas sudėtinių baterijų elementams gaminti (t. y. aliuminio juostas, aliuminio foliją, vario foliją, grafitą ir LFP). Atsižvelgdama į LFP svarbą baterijų gamybos procese (sudaro apie [25–35 %] baterijų gamybos sąnaudų), Komisija pirminiame tyrimo etape daugiausia dėmesio skyrė LFP tiekimui už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(693) Atlikdama tyrimą Komisija visų pirma nustatė, kad vienintelė vertikaliai integruota grupė perka LFP iš susijusių ir nesusijusių tiekėjų, tiekiančių žaliavines medžiagas BEV baterijoms gaminti. LFP yra ličio rūšis, naudojama LFP baterijose, ir jis gaunamas maišant ličio karbonatą su geležies fosfatu. LFP yra pagrindinė baterijų elementų sudedamoji dalis, sudaranti iš viso apie [25–35] % sudėtinės baterijos sąnaudų.

(694) Kitos dvi grupės (SAIC ir „Geely“) baterijas pirko iš nesusijusių ir susijusių tiekėjų, taip pat iš bendrųjų įmonių, įsteigtų kartu su bendrove „Contemporary Amperex Technology Company Limited“ (toliau – CATL). Sudėtinės baterijos yra pagrindinis BEV sąnaudų veiksnys, sudarantis iš viso [40–50] % gamybos sąnaudų.

([225]) Žr. stiklo pluošto medžiagų, organinėmis medžiagomis dengtų plieno produktų, saulės baterijų plokščių ir šviesolaidžių kabelių bylas.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw

(695) Todėl šiuo tyrimo etapu Komisija daugiausia dėmesio skyrė pagrindiniams BEV gamybos sąnaudų veiksniams, t. y. 1) baterijų tiekimui neintegruotam BEV eksportuojančiam gamintojui ir 2) LFP, pagrindinės žaliavinės medžiagos, naudojamos baterijoms gaminti, tiekimui integruotam BEV eksportuojančiam gamintojui.

(b) Nebendradarbiavimas ir rėmimasis turimais faktais

(696) Kaip nurodyta 3.3.1.1 skirsnyje, nors ir prašyta, Kinijos vyriausybė žinomiems Kinijos tiekėjams neperdavė specialaus klausimyno, skirto BEV žaliavinių medžiagų ir baterijų tiekėjams. Be to, Kinijos vyriausybė nepateikė svarbios informacijos apie BEV skirtų žaliavų vidaus rinkos savybes Kinijoje ir jos ekonominės veiklos vykdytojus.

(697) Kadangi Komisija iš Kinijos vyriausybės negavo jokios informacijos apie taikomą teisinę sistemą, vidaus rinkos struktūrą, kainodaros mechanizmus, kainas ir bendrovių akcijų paketus, Komisija manė, kad ji negavo svarbios su tyrimu susijusios informacijos.

(698) Neturėdama jokios Kinijos vyriausybė pateiktos informacijos apie BEV žaliavinių medžiagų ir baterijų vidaus tiekėjų skaičių ir nuosavybės teises, Komisija turėjo remtis turimais faktais, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalyje. Šiuo atžvilgiu Komisija išnagrinėjo konkrečius planus dėl Kinijos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių baterijų pramonės, kuriai priklauso BEV, ir vertikaliai integruoto eksportuojančio gamintojo žaliavinių medžiagų tiekėjų, taip pat abiejų atrinktų ne vertikaliai integruotų eksportuojančių gamintojų susijusių baterijų tiekėjų padėtį. Kai tai buvo būtina dėl to, kad byloje nebuvo informacijos, Komisija turėjo padaryti išvadas iš byloje pateiktų faktų ir informacijos.

(699) Kaip nurodyta 3.3.2 skirsnyje, grupė „SAIC Group“ nepateikė informacijos, susijusios su gamybos sąnaudomis, medžiagų žiniaraščiais, produktų specifikacijomis, įskaitant iš tiekėjų perkamų žaliavinių medžiagų cheminę sudėtį, ir pirkimą iš tiekėjų patvirtinančiais konkrečiais pirkimo sandorių sąrašais, nors buvo paprašyta tai padaryti. Atsižvelgdama į tai, Komisija laikėsi nuomonės, kad trūko svarbios informacijos, būtinos pakankamai tikslioms išvadoms padaryti, ir kad ji turėjo remtis turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalį.

(700) Todėl, kiek tai susiję su neintegruotais BEV eksportuojančiais gamintojais, Komisija galėjo remtis tik iš grupės „Geely Group“ surinkta informacija. Atsižvelgdama į tai, kad abu neintegruoti BEV eksportuojantys gamintojai baterijas perka iš panašių baterijų tiekėjų ir kad Komisija savo išvadas dėl baterijų tiekimo grupei „Geely Group“ galėtų pagrįsti tiesiogiai jos tiekėjų pateiktais duomenimis, Komisija mano, kad informacija apie grupę „Geely Group“ yra tinkamas reikalingos informacijos pakaitalas tam, kad būtų galima padaryti išvadas dėl grupės „SAIC Group“. Tačiau Komisija vis tiek rėmėsi iš grupės „SAIC Group“ surinkta informacija, kurią buvo galima patikrinti, visų pirma grupės „SAIC Group“ baterijų tiekėjų pavadinimais.

3.7.2.1. Vyriausybės tiekiamos baterijos už mažesnį nei pakankamą atlygį

(701) Siekiant nustatyti kompensuotinos subsidijos buvimą, pagal pagrindinio reglamento 3 ir 4 straipsnius būtini trys elementai: 1) finansinis įnašas; 2) nauda ir 3) konkretumas.

3.7.2.1.1. *Finansinis įnašas*

(a) Baterijų tiekėjai, veikiantys kaip valstybinės institucijos

(702) Komisija pirmiausia išnagrinėjo, ar baterijų tiekėjus galima laikyti valstybinėmis institucijomis, kad baterijų tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį galėtų būti priskirtas Kinijos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkte. Kaip išsamiai paaiškinta 3.5.1.1 skirsnio 409–418 konstatuojamosiose dalyse, teisės norma, pagal kurią nustatomas valstybinės institucijos buvimas, turi būti aiškinama pagal joje išsamiai išdėstytą PPO jurisprudenciją. Pagal susijusią teismų praktiką, nurodytą 409–418 konstatuojamosiose dalyse, tai, ar Kinijos žaliavų gamintojai, tiekiantys žaliavas, yra valstybinės institucijos (t. y. subjektai, kurie turi

valdžios funkcijas, jas vykdo arba kuriems suteikti įgaliojimai jas vykdyti), turėtų būti nagrinėjama tinkamai atsižvelgiant į: i) šalies, kurioje veikia tiriami subjektai, teisinę ir ekonominę aplinką, ii) atitinkamų subjektų ir vyriausybės santykius ir iii) pagrindines atitinkamų subjektų savybes bei funkcijas.

(703) Be to, kaip nurodyta 416 konstatuojamojoje dalyje, Apeliacinis komitetas pabrėžė šios vyriausybės nebendradarbiavimo svarbą siekiant padaryti išvadas, kad kai kurie subjektai yra valstybinės institucijos ([227]). Iš tiesų, atsižvelgiant į tai, kad tyrimą atliekanti institucija turi išnagrinėti elementus, susijusius su vyriausybės ir tam tikrų valdžios funkcijas vykdančių subjektų santykiais, vyriausybė turi pagrindinę informaciją, būtiną siekiant nustatyti, ar subjektas yra valstybinė institucija. Jei vyriausybė tokios informacijos nepateikia, tyrimą atliekanti institucija gali daryti išvadas remdamasi nepakankamu bendradarbiavimu, įskaitant išvadą, kad prašoma informacija patvirtintų, pavyzdžiui, svarbų valstybės dalyvavimą tų subjektų veikloje, kuris reiškia reikšmingą tų subjektų kontrolę. Todėl įrodymai, kad esama formaliųjų valstybės valdymo, tiesioginės valstybės kontrolės ir valstybės kišimosi į rinką, siekiant tam tikrų politikos tikslų, požymių, gali rodyti, taip pat ir tuo atveju, kai atitinkama vyriausybė nebendradarbiauja, kad žaliavų gamintojams suteikti valdžios įgaliojimai ir jie vykdo valdžios funkcijas.

(704) Galiausiai, kad aptariami tiekėjai būtų laikomi valstybinėmis institucijomis, jie nebūtinai turi būti kontroliuojami Kinijos vyriausybės, jiems kiekvieną kartą parduodant žaliavas galutinės grandies gamintojams. Svarbiausias klausimas yra tas, ar patiems subjektams būdingos pagrindinės savybės ir funkcijos, dėl kurių jie būtų laikomi valstybinėmis institucijomis.

(1) *KLR vyraujanti teisinė ir ekonominė aplinka*

(705) Kaip išsamiai paaiškinta 197–203 konstatuojamosiose dalyse, KLR teisinei ir ekonominei aplinkai, kurioje veikia BEV žaliavų tiekėjai, būdingas aktyvus vyriausybės dalyvavimas ir visapusiška kontrolė, kai valstybė daro lemiamą įtaką išteklių paskirstymui ir jų kainoms. Taigi, analizuojant Kinijos vyriausybės teisinę ir ekonominę aplinką, sukurtą žaliavoms BEV tiekti už mažesnį nei pakankamą atlygį, iš pat pradžių verta priminti Kinijos vyriausybės ir KKP kišimosi į Kinijos ekonomiką lygį (žr. visų pirma 201 konstatuojamąją dalį).

(706) Laikydamasi socialistinės rinkos ekonomikos doktrinos, Kinijos vyriausybė tvirtina, kad formuoja šalies ekonominę struktūrą, be kita ko, atsižvelgdama į Konstitucijos 11 straipsnį, kuriame aiškiai nurodyta, kad vyriausybė prižiūri ir nevalstybinius ekonomikos sektorius (žr. visų pirma 199 konstatuojamąją dalį), taigi taip pat ir privačius BEV žaliavų tiekėjus. Remdamasi šiuo konstituciniu įtvirtinimu ir turėdama institucines ir organizacines struktūras, Kinijos vyriausybė gali siekti savo politikos tikslų, visų pirma taikydama sudėtingą planavimo sistemą (taip pat žr. 203 konstatuojamąją dalį) ir priimdama konkrečias priemones, įskaitant dėl paramos pagrindiniams skatinamų sektorių veiklos vykdytojams.

(707) Kaip bus išsamiai aprašyta toliau, baterijų gamybai skirtų pradinės grandies žaliavų ir baterijų sektorių plėtra yra susijusi – tiek pradinės, tiek vidurinės grandies žaliavų sektorių plėtra prisidedama prie BEV sektoriaus plėtros. Kinijos vyriausybė ne tik pasiūlė BEV sektoriaus ir su juo susijusių pramonės šakų plėtros politiką ir priemones, bet ir sukūrė visa apimančią sistemą. Iš šios sistemos matyti, kaip Kinijos vyriausybė kišasi į rinką, kad žaliavų tiekėjai nebūtų laisvojoje rinkoje veikiantys veiklos vykdytojai, o subjektai, kurie vykdo pavestas valdžios funkcijas, t. y. funkcijas, susijusias su BEV pramonės plėtojimu. Todėl šiame skirsnyje bus analizuojami politikos tikslai, susiję tiek su pradinės grandies medžiagomis (t. y. pagrindiniais baterijų gamybos ištekliais), tiek su vidurinės grandies žaliavomis, pavyzdžiui, baterijomis, taip pat Kinijos vyriausybės priimtos konkrečios priemonės, kuriomis siekiama šių tikslų.

([227]) Apeliacinio komiteto ataskaita (JAV. Antidempingo ir kompensaciniai muitai tam tikriems produktams iš Kinijos), WT/DS379/AB/R, 349 punktas.

(2) *Kinijos vyriausybės politikos tikslai, kuriais siekiama plėtoti BEV pramonę*

(708) 3.1 skirsnyje išsamiai aprašyta susijusi informacija ir aplinkybės, kuriomis paaiškinama, kokią svarbą Kinijos vyriausybė teikia BEV pramonės plėtrai, be kita ko, užtikrindama su ja susijusių pramonės šakų plėtrą, nes tai labai svarbu BEV gamintojų sėkmingai veiklai. Visa apimantis politikos tikslas skatinti BEV sektoriaus plėtrą, be kita ko, užtikrinant žaliavų tiekimą, matyti iš daugybės potvarkių ir kitų politikos dokumentų bei planų, kuriuos paskelbė įvairios vyriausybinės įstaigos, siekdamos prižiūrėti kiekvieną šių sektorių aspektą, susijusį su baterijomis ir (arba) jų žaliavomis.

(709) Iš 2017 m. automobilių maitinimo baterijų pramonės plėtros skatinimo veiksmų plano (toliau – 2017 m. baterijų veiksmų planas) ([228]), kuris, be kita ko, aptartas 230–232 konstatuojamosiose dalyse, matyti, kaip vyriausybės politikos gairės apima visą naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vertės grandinę.

(710) Šis planas buvo priimtas „siekiant įgyvendinti Valstybės Tarybos pranešimą dėl 2012–2020 m. energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plano paskelbimo (valstybės leidinys *Guofa* [2012 m.] Nr. 22) ir Valstybės Tarybos vyriausiosios tarnybos rekomendacijas dėl spartesnio naujų rūšių energija varomų transporto priemonių populiarinimo ir naudojimo (valstybės leidinys *Guobanfa* [2014 m.] Nr. 35) <...> ir skatinti optimalią ir tvarią naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtrą“ ([229]). Be to, 2017 m. baterijų veiksmų plane numatyta plėtoti baterijų pramonę, siekiant prisidėti prie naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės (BEV pramonė yra jos dalis) plėtros („maitinimo baterijos yra elektrinių transporto priemonių esmė ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros pagrindas“). Šios baterijų plano ir pagrindinių planų, kuriais remiama BEV gamyba, sąsajos rodo, kad Kinijos vyriausybė skatino baterijų pramonės plėtrą, nes ji yra labai svarbi BEV sektoriaus plėtrai. Visų pirma iš jo matyti, kad baterijų pramonės plėtra siekiama BEV pramonės plėtros – sumažinant išlaidas, kad būtų galima tiekti pigesnes baterijas. Galiausiai jis rodo, kad Kinijos vyriausybė pirmenybę teikia vietos baterijų gamintojams, siekdama juos sustiprinti ir paskatinti jų skverbimąsi į užsienio rinką.

(711) Be pirmiau minėto 2017 m. baterijų veiksmų plano, svarbiausių taisyklių ir potvarkių teisinis pagrindas yra:

— 13-asis strateginių ir besiformuojančių pramonės šakų plėtros penkmečio planas ([230]);

— 14-asis žaliavinių medžiagų pramonės plėtros penkmečio planas (toliau – 14-asis žaliavinių medžiagų penkmečio planas) ([231]);

— Skatinamų pramonės šakų Vakarų regione žinynas (Įsakymas Nr. 40 [2021]) (toliau – Skatinamų pramonės šakų žinynas) ([232]);

— Pramonės restruktūrizavimo gairių žinynas (Įsakymas Nr. 49 [2019]) (toliau – Pramonės žinynas) ([233]);

— 2012–2020 m. energiją taupančių ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas (toliau – 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių planas) ([234]);

— Rekomendacijos dėl investicijų į strategines besiformuojančias pramonės šakas didinimo ir stipresnių naujų augimo taškų bei augimo centrų kūrimo (Įsakymas Nr. 1409 [2020]) (toliau – Rekomendacijos dėl investicijų) ([235]);

([228]) Žr. adresu https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Žr. adresu https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Vertimą į anglų kalbą galima rasti adresu https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Visas plano tekstas prieinamas adresu https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Vertimą į anglų kalbą galima rasti adresu https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos ir Valstybinės rinkos reguliavimo administracijos pranešimas dėl koordinuotos ir stabilios ličio jonų baterijų pramonės grandinės ir tiekimo grandinės plėtros (toliau – Pranešimas dėl baterijų pramonės) ([236]);

— 2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas ([237]);

— strategija „Pagaminta Kinijoje 2025“ ([238]);

— Mineralinių žaliavų išteklių įstatymas ([239]);

— Standartizuotos ličio jonų baterijų pramonės sąlygos (2021 m. redakcija) (toliau – Standartizuotos sąlygos) ([240]).

(712) Minėtuose planuose pateikti nurodymai atspindimi ir įgyvendinami atitinkamuose provincijų, regionų, savivaldybių ir vietos planuose. Jų pavyzdžiai (sąrašas nebaigtinis):

— 2022 m. Guidžou provincijos naujų rūšių energijos baterijų ir medžiagų, naudojamų naujų rūšių energijai gaminti, pramonės aukštos kokybės plėtros skatinimo veiksmų planas (toliau – Guidžou veiksmų planas) ([241]);

— Fudziano provincijos „Rekomendacijos dėl ličio baterijų, naujų rūšių energijos ir naujų medžiagų pramonės aukštos kokybės plėtros spartinimo“ (toliau – Fudziano rekomendacijos) ([242]);

— Ningdės miesto specialusis gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros planas, įgyvendintinas 14-ojo penkmečio plano laikotarpiu (toliau – Ningdės gamybos planas) ([243]);

— Šandongo Dzaodžuango savivaldybės 2021–2025 m. plėtros planas dėl ličio baterijų pramonės plėtros (toliau – Šandongo plėtros planas) ([244]);

— Šendženo provincijos „Nuomonės dėl aukštos kokybės naujų rūšių energija varomų automobilių pramonės grandinės plėtros rėmimo“ (toliau – Šendženo planas) ([245]);

— Sičuano provincijos Suiningo miesto 14-asis ličio baterijų kūrimo penkmečio planas (toliau – Suiningo planas) ([246]);

— Ičūno mineralinių žaliavų išteklių planas (2021–2025 m.) ([247]);

— Pranešimas dėl kelių politikos priemonių, kuriomis siekiama gerinti ir stiprinti naujų rūšių energijos ličio baterijų pramonę mūsų provincijoje (Pranešimas Nr. 21 [2022]) (toliau – Priemonės dėl ličio jonų baterijų) ([248]);

([236]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.
([237]) Tekstas kinų kalba prieinamas adresu http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm ir https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, o apžvalga anglų kalba prieinama adresu https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.
([238]) Žr. adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm ; vertimas į anglų kalbą prieinamas adresu https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([239]) Prieinama adresu https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Tekstą anglų kalba galima rasti Nacionalinio liaudies kongreso svetainėje adresu http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([240]) Prieinama adresu https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Visų pirma žr. 1 priedą.
([241]) Prieinama adresu http://gzvcpe.org/index.php?id=483.
([242]) Prieinama adresu https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.
([243]) Prieinama adresu https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([244]) Prieinama adresu http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.
([245]) Prieinama adresu https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.
([246]) Prieinama adresu https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.
([247]) Prieinama adresu 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]) Prieinama adresu http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— Ičūno savivaldybės „Kelios nuomonės dėl ličio mineralinių žaliavų išteklių valdymo stiprinimo“ (toliau – Ičūno ličio mineralinių žaliavų ištekliai) ([249]).

(713) Visi pirmiau nurodyti planai yra susiję su bendresniais BEV planais, aptariamais 3.1 skirsnyje. Visų pirma Kinijos vyriausybė sukūrė paramos sistemą, apimančią visus BEV pramonės grandinės lygmenis – nuo žaliavinių medžiagų gavybos ir tiekimo žaliavoms gaminti iki tokių žaliavų kaip baterijos, elektros varikliai ir kt. ir iki galutinio produkto.

(714) Mineralinių žaliavų išteklių įstatymas ([250]) yra nacionalinis įstatymas, kuriuo reglamentuojama mineralinių žaliavų išteklių gavyba ir kasybos teisių registravimas. Nacionalinio liaudies kongreso nuolatinis komitetas Mineralinių žaliavų išteklių įstatymą pirmą kartą paskelbė 1986 m. kovo 19 d., o 1996 ir 2009 m. jį iš dalies pakeitė. Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo 3 straipsnyje teigiama, kad „[m]ineralinių žaliavų ištekliai priklauso valstybei“, o 4 straipsnyje paaiškinama, kad „valstybės valdomos kasybos įmonės yra pagrindinė mineralinių žaliavų išteklių kasybos institucija. Valstybė garantuoja valstybės valdomų kasybos įmonių įtvirtinimą ir plėtrą“. Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo įgyvendinimo taisyklėse ([251]) (toliau – Įgyvendinimo įstatymas) dar kartą patvirtinama, kad mineralinių žaliavų ištekliai yra valstybės nuosavybė, išsamiai nurodant, kas patenka į įstatymo taikymo sritį ([252]), o 3 straipsnyje papildomai apibrėžiama, kad „valstybės nuosavybė į paviršinius ir popaviršinius mineralinių žaliavų išteklius nekeičiama <...>. Valstybės Taryba atstovauja valstybei įgyvendinant mineralinių žaliavų išteklių nuosavybės teises. Valstybės Taryba įgalioja kompetentingą Valstybės Tarybos geologijos ir mineralinių žaliavų departamentą nustatyti bendrą mineralinių žaliavų išteklių paskirstymo visoje šalyje kontrolę.“ Įgyvendinimo įstatymo 24 straipsnyje teigiama, kad „paskirstant, plėtojant ir naudojant mineralinių žaliavų išteklius visoje šalyje turėtų būti atsižvelgiama į dabartinius ir ilgalaikius centrinės ir vietos valdžios interesus ir įgyvendinamas vienodas planavimas, veiksminga apsauga, racionalus eksploatavimas ir visapusiškas naudojimas“. Kitaip tariant, Kinijos vyriausybė užtikrina, kad šios valstybės valdomos įmonės įgyvendintų Kinijos vyriausybės nustatytus politikos tikslus ir taip veiktų laikydamosi šių teisinių apribojimų. 25 straipsnyje nustatyta, kad Valstybės Taryba ir atitinkami kompetentingi departamentai parengia nacionalinį mineralinių žaliavų išteklių planą, kuriame „sudaromas bendras susitarimas dėl nacionalinių mineralinių žaliavų išteklių paskirstymo ir pagrįstai apibrėžiamos centrinės vyriausybės ir provincijų, autonominių regionų bei savivaldybių liaudies valdžios, tiesiogiai pavaldžios centrinei vyriausybei, mineralinių žaliavų išteklių vertinimo, tvirtinimo ir eksploatavimo ribos“. Taigi vyriausybė visiškai kontroliuoja išteklių paskirstymą, gali nustatyti, kas gauna kasybos teises ir kas yra kasama, remdamasi „vieningo planavimo, racionalaus geografinio paskirstymo, daugiafunkcio žvalgymo, racionalios kasybos ir daugiafunkcio naudojimo“ principais (Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo 7 straipsnis). Dėl šių privalomų taisyklių valstybės valdomos įmonės vykdo valdžios funkcijas.

(715) 2021 m. gruodžio mėn. Pramonės ir informacinių technologijų ministerija, Mokslo ir technologijų ministerija ir Gamtos išteklių ministerija paskelbė 14-ąjį žaliavinių medžiagų penkmečio planą ([253]). Planas apima kelis pramonės sektorius, juo remiamas ličio, nikelio ir kobalto įmonių bei pramonės klasterių steigimas ir siekiama „[s]ukurti mineralinių žaliavų išteklių rezervų sistemą, kurioje kartu dalyvautų valstybė ir įmonės ir kurioje būtų apjungti produktų rezervai ir išteklių teritorijos rezervai. *Tobulinti rūdos prekybos rinkos sistemą ir sukurti atvirą, skaidrų, sąžiningą ir pagrįstą kainų nustatymo mechanizmą*“ ([254]).

(716) Nors Mineralinių žaliavų išteklių įstatymas ir 14-asis žaliavinių medžiagų penkmečio planas taikomi nacionaliniu lygmeniu ir jais gana tvirtai pritariama tam, kad mineralinių žaliavų ištekliai priklauso valstybei, Naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane (2021–2035 m.) pateikiama įrodymų, kad visoje tiekimo grandinėje teikiama parama konkrečiai naujų rūšių energija varomų transporto priemonių sektoriui, kuris apima ir BEV, ir hibridines transporto priemones, skatinti. Plane įpareigojama „[r]emti visos maitinimo baterijų vertės grandinės plėtrą [ir] skatinti įmones gerinti savo gebėjimą užsitikrinti pagrindinius išteklius, pavyzdžiui, litį, nikelį, kobaltą ir platiną“ ([255]).

([249]) Prieinama adresu https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.
([250]) Prieinama adresu https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Tekstą anglų kalba galima rasti Nacionalinio liaudies kongreso svetainėje adresu http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.
([251]) Prieinama adresu https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Vertimą į anglų kalbą galima rasti FAO svetainėje adresu https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.
([252]) Pavyzdžiui, litis, varis, boksitas, nikelis, grafitas, fosforas, mineralinės druskos ir kt.
([253]) Visas plano tekstas prieinamas adresu https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([254]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.
([255]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) 13-ajame strateginių ir besiformuojančių pramonės šakų plėtros penkmečio plane nustatyti šie tikslai: „Atsižvelgdama į <...> naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės ir kitų pramonės šakų plėtros poreikius, [Kinija] vykdo ypač atsparių lengvųjų lydinių, didelio našumo pluoštų, specialių lydinių, pažangių neorganinių nemetalinių medžiagų, aukštos kokybės specialaus plieno, naujų vaizduokliams skirtų medžiagų, maitinimo baterijų medžiagų plėtrą <...> [ir] didina naujų medžiagų pridėtinę vertę, kuria naujus medžiagų prekių ženklus ir didina tarptautinį konkurencingumą.“ Į šį planą taip pat įtraukta pagrindinė užduotis Nr. 21 „Realizuoti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plataus masto taikymą ir organizuoti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių maitinimo baterijų tobulinimo projektų įgyvendinimą“, kuria tik patvirtinama, kad baterijų sektoriaus plėtra yra labai svarbi siekiant galutinio tikslo – plėtoti naujų rūšių energija varomas transporto priemones (įskaitant BEV).

(718) Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos išleistame ir nuo 2020 m. sausio 1 d. galiojančiame Pramonės restruktūrizavimo gairių žinyne (Įsakymas Nr. 49 [2019]) ([256]) nurodytos trys pramonės šakų kategorijos: „skatinamoji“, „ribojamoji“ ir „nebeaktuali“, ir parodyta, kaip vyriausybė aiškiai skatina ir remia tam tikrų pramonės šakų ir konkrečių technologijų plėtrą, kartu atgrasydama kitų plėtrą, ją apribodama ir net uždrausdama. Visi pagrindiniai BEV tiekimo grandinės elementai, pvz., teigiamų elektrodų medžiagos, kaip antai LFP, ličio jonų baterijos, elektrolitai, ličio žvalgymo projektai ([257]), aukštos kokybės vario folijos medžiagos, grafitas, aliuminis ir plienas naujų rūšių energijos pramonei, yra nurodyti kaip skatinamos pramonės šakos. Tai dar kartą patvirtina, kad vyriausybė nemano, kad BEV pramonė yra savarankiška pramonė, tačiau numato sukurti visa apimančią šios pramonės plėtros sistemą ir palankias rinkos sąlygas, leidžiančias BEV gamintojams įgyti konkurencinį pranašumą prieš užsienio subjektus. 2019 m. pramonės restruktūrizavimo žinynas buvo pakeistas 2024 m. leidimu, įsigaliojusiu 2024 m. vasario 1 d. ([258]) Naujausiame žinyne daugiau dėmesio skiriama naujiems aukštųjų technologijų ir žaliųjų technologijų sektoriams, patenkantiems į „skatinamų pramonės šakų“ kategoriją, pavyzdžiui, pažangiajai gamybai, mašinų automatizavimui, žaliojo vandenilio anglies dioksido surinkimui, naudojimui ir saugojimui bei naujos kartos saulės elementams.

(719) 2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros plane patvirtinamos politikos gairės dėl visos tiekimo grandinės – nuo pagrindinių žaliavinių medžiagų, pvz., ličio, nikelio ir kobalto, iki proceso ir gamybos efektyvumo gerinimo, siekiant „įgyvendinti baterijų technologijų proveržio veiksmus; atlikti pagrindinių technologijų, pvz., teigiamų ir neigiamų elektrodų medžiagų, elektrolitų, separatorių ir membraninių elektrodų technologijų, mokslinius tyrimus, stiprinti didelio našumo, lengvų, ypač saugių, pigių ir ilgaamžių maitinimo baterijų trūkumų techninius tyrimus“ ([259]). Naujų rūšių energija varomoms transporto priemonėms skirtos baterijos taip pat įtrauktos į IV skyriaus 2 skirsnį „Skatinti novatorišką pagrindinių sistemų taikymą“, kuriuo siekiama skatinti visos baterijų vertės grandinės plėtrą. Tai visų pirma apima bendrovių skatinimą užsitikrinti galimybę gauti pagrindinių išteklių, pavyzdžiui, ličio, nikelio, kobalto ir platinos. 2021–2035 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas ir 2017 m. baterijų veiksmų planas, kuriuose taip pat numatytas atleidimas nuo mokesčių, mokesčių paskatos ir vyriausybės parama investicijoms, yra pagrindiniai baterijų pramonei skirti vyriausybės planai.

(720) Strategija „Pagaminta Kinijoje 2025“ yra dar vienas visapusiškos vyriausybės paramos pramonei pavyzdys. Tai nacionalinė strategija, paskelbta 2015 m. ir skirta dešimčiai pagrindinių sektorių, kuriems laikotarpiu iki 2025 m. bus skiriama speciali parama ir ypatingas dėmesys. Parama teikiama kaip valstybės bankų paskolos nekomerciniu pagrindu ir, be kitų lengvatų, kaip atleidimas nuo tam tikrų standartų ir taisyklių laikymosi. Kinijos baterijų pramonė yra įtraukta į remtinus sektorius kaip svarbi naujų rūšių energija varomų transporto priemonių sektoriaus dalis: „Energiją taupančios ir naujų rūšių energija varomos transporto priemonės. Toliau remti elektrinių transporto priemonių ir kuro elementais varomų transporto priemonių kūrimą <...> ir tobulinti pagrindinių technologijų, pvz., maitinimo baterijų, pavaros variklių, didelio efektyvumo vidaus degimo variklių, pažangių pavarų dėžių, lengvų medžiagų ir pažangių kontrolės pajėgumų, inžineriją ir pramonę, **kad būtų suformuota visa pramonės sistema ir inovacijų sistema – nuo pagrindinių komponentų iki sukomplektuotų transporto priemonių** [paryškinta papildomai], ir skatinti nepriklausomus su energiją taupančiomis ir naujų rūšių energija varomomis transporto priemonėmis susijusius prekių ženklus atitikti tarptautinius pažangos lygmenis“ ([260]).

([256]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) Pagal 11 skirsnio (Naftos chemijos pramonė) 2 punktą: *„Ribotų mineralinių žaliavų išteklių, tokių kaip siera, kalis, boras, litis ir bromas, žvalgymas, plėtojimas ir visapusiškas naudojimas; technologijų, skirtų visapusiškam fosfatinės rūdos atskyrimo atliekų panaudojimui, kūrimas ir taikymas; žemos ir vidutinės kokybės fosforito ir fluorito rūdos atrinkimas ir naudojimas* ir visapusiškas išteklių, susijusių su fosforito ir fluorito rūda, naudojimas“.

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

([259]) Žr. 237 išnašą.

([260]) Žr. Valstybės Tarybos pranešimo dėl strategijos „Pagaminta Kinijoje 2025“ III.6.6 punktą adresu https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) Nacionalinė plėtros ir reformų komisija Rekomendacijose dėl investicijų į strateginės besiformuojančias pramonės šakas didinimo ir stipresnių naujų augimo taškų bei augimo centrų kūrimo (Įsakymas Nr. 1409 [2020]) ([261]) nurodė, kad vyriausybė pagrindinėse pramonės srityse, pavyzdžiui, naujų medžiagų ([262]) ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonėje, turėtų kurti pramonės klasterius ir „skatinti naujų regioninių augimo centrų formavimąsi“, optimizuoti verslo aplinką ir didinti fiskalinę ir investicinę paramą. Rekomendacijose taip pat skatinama plėtoti nacionalines strategines besiformuojančias pramonės šakas „naudojant fiskalinę, žemės, finansų, mokslo ir technologijų, talentų, intelektinės nuosavybės ir kt. politiką“ ([263]). Rekomendacijų IV skirsnyje pateikiami aiškesni nurodymai dėl finansavimo ir investicinės paramos, pavyzdžiui, galimybė naudotis vyriausybės fondais, rizikos kapitalu ir vyriausybės finansuojamais pramonės investiciniais fondais. Rekomendacijose finansų įstaigos raginamos didinti paramą pagrindinėms gamybos grandinės įmonėms ir optimizuoti finansines paslaugas pradinės ir galutinės grandies įmonėms gamybos grandinėje, o bankai raginami steigti finansinių paslaugų centrus arba verslo padalinius besiformuojančioms pramonės šakoms, įskaitant naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonę. Rekomendacijose aiškiai remiamas vyriausybės, bankų ir įmonių bendradarbiavimas, o strateginių besiformuojančių pramonės šakų, įskaitant naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonę, įmonės skatinamos išleisti daugiau obligacijų. Finansiniu lygmeniu paskirti atsakingi departamentai yra Kinijos liaudies bankas, Kinijos bankininkystės ir draudimo reguliavimo komisija, Kinijos vertybinių popierių reguliavimo komisija ir Nacionalinė plėtros ir reformų komisija ([264]).

(722) Be to, tiek baterijų gamintojai, tiek baterijų gamybai naudojamų žaliavinių medžiagų tiekėjai taip pat yra įtraukti į Skatinamų pramonės šakų žinyną ir jiems gali būti taikomas sumažintas 15 % mokesčio tarifas.

(723) Nors planuose ir politikos dokumentuose centriniu lygmeniu nustatytais tikslais ir priemonėmis teikiamos gairės dėl baterijų ir pradinės grandies žaliavų, susijusių su naujų rūšių energija varomų transporto priemonių sektoriumi, plėtojimo siekiant naudos visai BEV pramonei, provincijų ir vietos lygmens planais taip pat atsižvelgiama į jų teritorijos ir joje įsisteigusių bendrovių ypatumus. Visų pirma juose pateikiami išsamūs tikslai ir uždaviniai, kaip kurti vietos gamybą ir kontroliuoti nacionalinės pramonės tiekimo grandines, apimant visus pramonės plėtros aspektus ir pateikiant aiškius nurodymus, kokios rūšies paskatas siūlyti bendrovėms visoje tiekimo grandinėje.

(724) Yra keletas vietos lygmens mineralinių žaliavų išteklių planų, kurie yra gairės provincijoms ir miestams dėl mineralinių žaliavų išteklių žvalgymo ir kasybos ir kuriuose nustatytas 2025 m. mineralinių žaliavų išteklių žvalgymo ir plėtros tikslas. Vienas iš tokių pavyzdžių – Ičūno mineralinių žaliavų išteklių planas (2021–2025 m.) ([265]). Ičūno mineralinių žaliavų išteklių plano tikslas – sukurti tarptautinę įtaką turinčią ličio baterijų pramonės bazę ([266]). Šiame plane taip pat išsamiai apžvelgiamos naujai planuojamos kasyklos ir su jomis susijusios pramonės šakos. Pavyzdžiui, Ičūno miesto Jašano rajono tantalo-niobio-ličio kasybos plėtros zona yra pastatyta siekiant remti Ičūno ličio baterijų ir naujų rūšių energijos pramonės klasterio, kurio vertė yra 100 mlrd. juanių ([267]), kūrimą.

(725) Suiningo plane pateikiamos nuostatos dėl plėtros tikslų („iki 2025 m. <...> teigiamų elektrodų medžiagos [metinė gamyba] pasieks daugiau kaip 800 000 tonų, o teigiamų elektrodų medžiagos pirmtako – daugiau kaip 500 000 tonų“), metinių gamybos tikslų („paspartinti <...>, kad ličio jonų baterijų metiniai gamybos pajėgumai pasiektų

([261]) Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Vertimą į anglų kalbą galima rasti adresu https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) II skirsnio 4 dalis: „Pagerinti retųjų žemių metalų, vanadžio-titano, volframo-molibdeno, ličio, rubidžio-cezio, grafito ir kitų specialių žaliavų išteklių kasybos, lydymo ir giliojo apdorojimo grandžių techninius lygius“.

([263]) Rekomendacijų dėl investicijų į strateginės besiformuojančias pramonės šakas didinimo III skirsnio 9 dalis.

([264]) Rekomendacijų dėl investicijų į strateginės besiformuojančias pramonės šakas didinimo IV skirsnio 15 dalis.

([265]) Prieinama adresu 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]) Žr. Ičūno mineralinių žaliavų išteklių plano 4 skyriaus 1 skirsnį.

([267]) Žr. Ičūno mineralinių žaliavų išteklių plano 6 pastraipą.

100 GWh (iš jų 60 GWh – maitinimo baterijų gamybos pajėgumai). <...> Skatinti miesto ličio baterijų energijos komplekso „penki viename“ („įkrovimas, saugojimas, paruošimas, keitimas ir pardavimas“) statybą ir dėti pastangas, kad miesto ličio baterijų pramonės veiklos pajamos viršytų 100 mlrd. juanių“) ir pelno tikslų („iki 2025 m. <...> [s]iekiame remti tris įmones, kurių veiklos pajamos viršytų 10 mlrd. juanių, ir 15 įmonių, kurių veiklos pajamos viršytų 1 mlrd. juanių, taip pat sukurti pakopinį didelių, vidutinių, mažųjų ir labai mažų įmonių plėtros klasterį“), o Šandongo plėtros plane pateikiamos pardavimo tikslų instrukcijos („2021–2025 m. įsteigsime daugiau kaip 5–10 ličio baterijų srityje pirmaujančių įmonių, gaminančių lengvąsias maitinimo, maitinimo ir energijos kaupimo baterijas, remsime pagalbinių įmonių, kurių pardavimo pajamos būtų nuo 500 mln. iki 1 mlrd. juanių, grupę ir sudarysime 50–100 pradinės ir galutinės grandies įmonių pramonės klasterį naujų rūšių energijos ličio baterijų pramonės grandinėje“).

(726) Dziangsi provincija yra svarbus ličio gamybos centras ir provincija, kurioje yra Ičūno miestas, vadinamas „Azijos ličio sostine“ ([268]). Dėl savo gausių ličio atsargų provincija ypatingą dėmesį skiria medžiagų, naudojamų naujų rūšių energijai gaminti, ir ličio baterijų sektoriui. 2022 m. spalio mėn. provincija paskelbė dokumentą „Pranešimas dėl kelių politikos priemonių, kuriomis siekiama gerinti ir stiprinti naujų rūšių energijos ličio baterijų pramonę mūsų provincijoje“ (Pranešimas Nr. 21 [2022]) (toliau – Priemonės dėl ličio jonų baterijų) ([269]). Parama teikiama visais tiekimo grandinės lygmenimis – nuo mineralinių žaliavų išteklių tiekimo iki ličio baterijų pramonės kūrimo. Pavyzdžiui, Priemonėmis dėl ličio jonų baterijų numatoma įsteigti orientavimo fondus, skirtus ličio mineralinių žaliavų išteklių žvalgymui, plėtrai ir investicijoms į juos ([270]). Dziangsi baterijų pramonė remiama kelių rūšių kompensacijomis, atlygiu ([271]) ir parama, susijusiais su žemės naudojimu, elektros energijos naudojimu ([272]), dujų naudojimu ir kt. ([273]), įskaitant nuosavo kapitalo įkeitimus ir draudimo kompensaciją.

(727) Komisija taip pat nustatė, kad Ičūno savivaldybė jau 2009 m. pradėjo valdyti ir saugoti miesto mineralinių žaliavų išteklius, kad paskatintų naujų rūšių energija grindžiamų baterijų pramonės plėtrą. Tai nustatyta Ičūno savivaldybės dokumente „Kelios nuomonės dėl ličio mineralinių žaliavų išteklių valdymo stiprinimo“ (toliau – Ičūno ličio mineralinių žaliavų ištekliai) ([274]). 3 straipsnyje taip pat apibrėžta, kad Ičūno naujų rūšių energijos ličio baterijų pramonės plėtros vyriausiosios grupės tarnyba yra atsakinga už vadovavimą ir koordinavimą visapusiškai plėtojant ir naudojant ličio mineralinių žaliavų išteklius mieste ir už stabilaus ličio tiekimo miesto baterijų įmonėms užtikrinimą. 6 straipsnyje savivaldybė taip pat nurodo ličio kasybos įmonėms „aktyviai remti [Ičūno] naujų rūšių energijos baterijų įmones ir padėti joms tapti didesnėmis ir stipresnėmis, kurti ilgalaikę bendradarbiavimu grindžiamą, abipusiai naudingą strateginę [kasybos bendrovių ir baterijų bendrovių] partnerystę“. 7 straipsnyje pateikiami nurodymai dėl kainų nustatymo mechanizmo, kuriuo siekiama užkirsti kelią kainų monopoliui. Vyriausioji grupė yra atsakinga už „vadovavimą organizuojant naujų rūšių energijos ličio įmones ir [kasybos įmones], kad galėtų atlikti koregavimus, pagrįstus rinkos plėtros tendencija, siekiant nustatyti lyginamąją kainą, ir vienodai derėtis dėl ličio mikos, kurios reikia naujų rūšių energijos ličio įmonėms, tiekimo kainos ir ją nustatyti“.

(728) Be to, Fudziano provincijos planuose ir Ningdės savivaldybės planuose yra konkrečių nuostatų dėl siūlomos paramos rūšies, kartais net aiškiai nurodant remiamas įmones. Tai pasakytina būtent apie didžiausią pasaulyje baterijų gamintoją CATL, kurio būstinė yra šioje provincijoje ir kuris joje turi svarbių gamybos įrenginių.

([268]) Ar dėl savo kasyklos „Guoxuan Suo“ Ičūno miestas gali tapti Kinijos ličio sostine? (Šanchajaus metalų rinka). Prieinama adresu https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.

([269]) Prieinama adresu http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Priemonių dėl ličio jonų baterijų 5 punktas.

([271]) Priemonių dėl ličio jonų baterijų 3 punktas.

([272]) Priemonių dėl ličio jonų baterijų 1 punktas.

([273]) Priemonių dėl ličio jonų baterijų 8 punktas.

([274]) Prieinama adresu https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

(729) Fudziano provincijos 13-ajame naujų rūšių energija varomų transporto priemonių kūrimo penkmečio plane nurodyta, kad „bendrovė CATL [Fudziano provincija] aktyviai skatina pramonės grandinių, pavyzdžiui, maitinimo baterijų pramonės grandinės, plėtrą“ ([275]).

(730) Fudziano rekomendacijomis remiamos investicijos į aukštos kokybės projektus ličio baterijų, naujų rūšių energijos ir naujų medžiagų srityse ir siekiama skatinti finansų įstaigas bendradarbiauti su atitinkamomis pramonės šakomis ir specialiais fondais vykdant investicijas ir teikiant paskolas, didinti kreditinę paramą ličio baterijų, naujų rūšių energijos ir naujų medžiagų pramonės projektams, įskaitant palūkanų nuolaidų paramą dideliems statybos projektams naujų rūšių energijos ličio baterijų ir naujų medžiagų gamybos bazių srityje. Plane taip pat siūloma sukurti nepriklausomą ir „kontroliuojamą“ pramonės inovacijų sistemą, kuria būtų remiamas tokių inovacijų platformų, kaip, pavyzdžiui, bendrovės CATL Nacionalinio elektrocheminės energijos kaupimo technologijų inžinerinių tyrimų centro, kūrimas. Tai atspindi padėtį, kai vietos valdžia, bendradarbiaudama su privačiomis įmonėmis, įgyvendina nacionalinę politiką. Iš tiesų maitinimo baterijų inovacijų platformos, paremtos įmonių, universitetų ir mokslinių tyrimų centrų bendradarbiavimu, statyba yra viena iš pagrindinių 2017 m. baterijų veiksmų plano užduočių ([276]).

(731) Ningdės miesto specialiajame gamybos pramonės aukštos kokybės plėtros plane, įgyvendintiname 14-oj penkmečio plano laikotarpiu ([277]), nustatytas tikslas iki 2025 m. pasiekti 350 GWh ličio baterijų gamybos pajėgumus ir pirmauti pramonės šakoje plėtojant bendrovės CATL veiklą. Glaudūs bendrovės CATL ryšiai su įvairių savivaldybių ir provincijų vyriausybėmis taip pat atsispindi 2021 m. bendrovės CATL ir Guidžou provincijos savivaldybės pasirašytame strateginio bendradarbiavimo susitarime ([278]), pagal kurį įgyvendinamas bendrovės CATL Guidžou naujų rūšių energijos maitinimo baterijų ir energijos kaupimo baterijų gamybos bazės projektas ([279]). Šiuos glaudžius ryšius taip pat aiškiai patvirtina bendrovės „CATL Guizhou“ operacijų direktorius, pareiškęs, kad „bendrovė „CATL Guizhou Company“ toliau vykdys novatorišką ir aukštos kokybės plėtrą <...> ir aktyviai rems projekto „Gui'an New District“ partijos darbo ir valdymo komiteto aukštos kokybės plėtros tikslus ir jų laikysis ir prisidės prie naujų rūšių energijos pramonės grandinės kūrimo Gujango mieste ir įgyvendinant projektą „Gui'an New District““ ([280]). Gujango miestas ir projekto „Gui'an New District“ vieta yra Guidžou provincijoje. Kiti glaudaus vyriausybės dalyvavimo pavyzdžiai – išsamus bendradarbiavimo susitarimas su Džaočingo savivaldybe ([281]), strateginio bendradarbiavimo susitarimas su Sičuano provincijos savivaldybe ([282]) ir valstybės valdoma investicijų grupe „Shudao Investment Group“ ([283]). Bendrovė CATL taip pat bendradarbiauja su valstybės valdoma įmone „Guizhou Phosphate Chemical Group“ ličio heksafluorfosfato, kuris ličio jonų baterijose naudojamas kaip elektrolitas, ir geležies fosfato srityje. Be to, 2021 m. gruodžio mėn. bendrovės CATL patronuojamoji bendrovė „CATL Guizhou“ įsteigė kasybos bendrovę „Guizhou Shidai Mining Co., Ltd.“, priklausančią grupei „Guizhou Phosphate Chemical Group“ ([284]). Įmonė „Guizhou Phosphate Chemical Group“ minima Guidžou veiksmų plane, kuriame Guidžou provincijoje įsikūrusioms bendrovėms, gaminančioms energetikos pertvarkai naudojamas medžiagas, nustatomi konkretūs gamybos tikslai. Plane nustatyti aiškūs tikslai, susiję su metine ličio geležies fosfato, elektrolito, kuris ličio jonų baterijose praleidžia jonus tarp anodo ir katodo, gamyba, ir aiškiai nurodyta, kurie savivaldybės departamentai ir padaliniai yra atsakingi už šiuos tikslus. Tikslai nustatyti, be kita ko, šioms iš minėtų bendrovių: bendrovės „Guizhou Phosphorus Chemical New Energy“ metinė gamyba turėtų siekti 30 000 tonų geležies fosfato, o bendrovė „Guizhou Yuneng“ turėtų pasiekti 150 000 tonų ličio geležies fosfato metinę gamybą.

([275]) Prieinama adresu https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.
([276]) Žr. 2017 m. baterijų veiksmų plano III skirsnio 1 dalį.
([277]) Prieinama adresu https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Prieinama adresu https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Informacija prieinama adresu https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Žr. 2023 m. kovo 10 d. dienraštį „Guizhou Daily“ adresu http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) Bendrovė CATL pasirašė išsamaus bendradarbiavimo susitarimą su Džaočingo miestu, CATL, 2023 m. spalio 12 d. Prieinama adresu https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) Sičuano provincija ir bendrovė CATL stiprina strateginį bendradarbiavimą, CATL, 2024 m. vasario 5 d., prieinama adresu https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) Bendrovės CATL ir „Shudao Investment Group“ susitarė dėl strateginio bendradarbiavimo, CATL, 2024 m. vasario 18 d. Prieinama adresu https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) Bendrovė CATL seka grupės BYD pėdomis ir įsteigia kasybos bendrovę, „CnEVPost“, 2022 m. sausio 4 d. Prieinama adresu https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) Bendrovės CATL ir Ningdės miesto plėtra yra neatsiejamai susijusios, nes miestas nustatė tikslą iki 2025 m. pasiekti 350 GWh ličio baterijų gamybos pajėgumus ir pirmauti pramonės šakoje, „[sutelkiant] dėmesį į bendrovių CATL ir „CATL New Energy Technology“ trečiojo, ketvirtojo ir penktojo etapų pajėgumų plėtros skatinimą ir CATL FAW projektų statybą, toliau užtikrinti abiejų didžiųjų pramonės šakoje pirmaujančių bendrovių CATL ir „CATL New Energy Technology“ plėtrą, toliau didinti maitinimo baterijų gamybos pajėgumus ir rinkos dalį <...>“ ([285]). Kitos paramos priemonės apima įrangos pirkimo subsidijas ([286]), atlygį, grindžiamą metine įmonių produkcija ([287]), ir finansinę paramą ([288]).

(733) Galiausiai kalbant apie Šendženo provinciją, kurioje, be kita ko, yra grupės BYD buveinė, Šendženo plane pateikiami išsamūs nurodymai dėl finansinės paramos, kurią bankų ir finansų įstaigos turėtų teikti pramonei visoje jos tiekimo grandinėje, rūšies, – nuo paramos vykdant prekių viešuosius pirkimus iki paramos skatinant naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vartojimą. Pavyzdžiui, Šendženo plane numatyta „skatinti pagrindines įmones rengti produkto tiekimo grandinės komponentų sąrašus, o finansų įstaigos skatinamos didinti nuolaidą teikiant finansavimą pagal produkto tiekimo grandinės komponentų sąrašą, <...> remti bankų finansų įstaigas, kad jos sutelktų dėmesį į naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės ekonomikos plėtros kryptį <...>, rengdamos viso gyvavimo ciklo finansinių paslaugų planus ir įgyvendindamos lanksčius paskolų kainodaros ir palūkanų grąžinimo metodus“ ([289]). Kalbant apie naujų rūšių energija varomų transporto priemonių bendroves, plane finansų įstaigos įpareigojamos „didinti kreditinę paramą technologinei transformacijai, investicijoms į mokslinius tyrimus ir plėtrą, gamybos plėtrai, didinti vidutinės trukmės ir ilgalaikių paskolų dalį“ ([290]) ir „[a]ktyviai tirti ir kurti novatoriškus produktus, pavyzdžiui, naujų rūšių energija varomų transporto priemonių taškų sistema grindžiamas teisių į pajamas įkeitimo paskolas ir išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo paskolas, siekiant remti transporto priemonių bendrovių žaliąją ir mažo anglies dioksido pėdsako plėtrą“ ([291]).

(734) Finansų įstaigos remia maitinimo baterijų bendroves finansinėmis garantijomis, investicijų ir paskolų susiejimu, sindikuotomis paskolomis ir kt. ([292]), o variklių ir elektroninio valdymo bendrovės remiamos mokslo ir technologijų paskolomis, rizikos kapitalu, nuosavo kapitalo finansavimu ir kt. ([293]) Galutiniame naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vartojimo etape „[b]ankų finansų įstaigos raginamos didinti paramą automobiliams įsigyti skirtiems vartojimo kreditams, tirti internetinių paskolų produktų inovacijas, taikyti naujus skaitmeninius rizikos kontrolės metodus, gerinti klientų procesų patirtį ir teikti diferencijuotus finansinių paslaugų sprendimus“ ([294]). Be to, Šendženo plane raginama „[p]adėti automobilių bendrovėms steigti automobiliams įsigyti skirto vartojimo finansavimo bendroves ir kitas institucijas, kurios teiktų profesionalias finansines paslaugas, susijusias su naujų rūšių energija varomų transporto priemonių vartojimu, ir toliau didintų naujų rūšių energija varomų transporto priemonių skverbimosi į rinką greitį“ ([295]). Šendženo plano III skirsnio 1.9 dalyje numatyta, kad finansų įstaigos rems visą pramonės grandinę, finansuodamos visų rūšių naujų rūšių energija varomų transporto priemonių įmones (startuolius, mažąsias, vidutines ir labai mažas įmones) teikdamos paskolas, tiesiogines išorės investicijas, vyriausybės garantijas, banko paskolų rizikos kompensavimo fondus, premijas ir subsidijas. Galiausiai Šendženo plane rekomenduojama „[g]erai panaudoti Šendženo įmonių obligacijų emisijos finansavimo subsidijų projektų lėšas, kad būtų remiamos reikalavimus atitinkančios naujų rūšių energija varomų transporto priemonių bendrovės, išleidžiančios skolos finansavimo priemones, įmonių obligacijas ir kitas įmonių kredito obligacijas“. Pramonė remiama tiek nacionaliniu lygmeniu, tiek tarptautiniu lygmeniu („[o]ptimizuoti tarpvalstybines finansines paslaugas, kad būtų remiamos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių bendrovės, siekiančios veikti pasauliniu mastu“) ([296]).

(735) Planuose pabrėžiama, kad reikia toliau integruoti baterijų ir elektrinių transporto priemonių pramonę užtikrinant pagrindines žaliavines medžiagas, sumažinti išlaidas ir remti baterijų plėtojimą ir mokslinių tyrimų ir plėtros pažangą, siekiant pagerinti elektrinių transporto priemonių su baterijomis veikimą ir skatinti jų populiarinimą.

([285]) Ningdės gamybos plano III skyriaus 1 skirsnis.
([286]) Žr. Ningdės priemonių 2 punktą; prieinama adresu https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.
([287]) Pavyzdžiui, žr. Ningdės priemonių 3 punktą.
([288]) Pavyzdžiui, žr. Ningdės priemonių 7 punktą: „Skatinti valstybės valdomas įmones išnagrinėti galimybę steigti kapitalo fondus naujų rūšių energijos [tiekimo] grandinės projektams“.
([289]) Šendženo plano III skirsnio 1.7 dalis.
([290]) Šendženo plano III skirsnio 1.1 dalis.
([291]) *Ten pat*.
([292]) Šendženo plano III skirsnio 1.2 dalis.
([293]) Šendženo plano III skirsnio 1.3 dalis.
([294]) Šendženo plano III skirsnio 1.6 dalis.
([295]) *Ten pat*.
([296]) Šendženo plano III skirsnio 1.12 dalis.

(736) Įvairiuose šiame skirsnyje išvardytuose planuose ir politikos dokumentuose Komisija taip pat nustatė, kad įmonės, dalyvaujančios gaminant ir perdirbant BEV pramonės žaliavas, gali naudotis įvairiomis lengvatinėmis sistemomis, pavyzdžiui:

— galimybe naudotis vyriausybės fondais, rizikos kapitalu ir vyriausybės finansuojamais pramonės investiciniais fondais;

— obligacijomis;

— eksporto apribojimais;

— vyriausybės užtikrintu nuosavo kapitalo įkeitimu;

— orientavimo fondais;

— draudimo išmokomis;

— žemesnėmis žemės, elektros ir dujų kainomis;

— valstybės valdomų bankų paskolomis nekomerciniu pagrindu;

— lengvatine fiskaline politika;

— pirkimo subsidijomis;

— atlygiu.

(737) Apibendrinant, minėti dokumentai ir įrodymai patvirtina, kad jais įgyvendinamas Kinijos vyriausybės politikos tikslas buvo skatinti BEV pramonės plėtrą, *inter alia*, remiant baterijų ir jų žaliavų pramonę kaip pagrindinį veiksnį, lemiantį tokio tikslo sėkmingą pasiekimą.

(3) *Kinijos vyriausybės priimtos konkrečios priemonės, kuriomis siekiama politikos tikslų, susijusių su BEV pramonės plėtojimu*

(a) *Viešoji parama baterijų gamintojų ir baterijų gamybos žaliavų pramonei*

(738) Be 736 konstatuojamojoje dalyje nurodytų teisinių šaltinių, Komisija nustatė kelis kitus teisinius šaltinius, iš kurių matyti, kad baterijų gamintojų pramonei ir baterijų gamybos žaliavų pramonei teikiama viešoji parama, kurios tikslas – plėtoti šiuos sektorius siekiant naudos BEV gamintojams. Šie šaltiniai aiškiai rodo didelį kišimąsi ir centrinės valdžios vykdomą baterijų ir baterijų gamybai naudojamų žaliavų sektoriaus kontrolę, susijusią su gamyba, pardavimo tikslais ir kainų kontrole. Tai nėra tiesiog reguliavimo sistema, skirta žaliavų tiekėjams, o sistema, pagal kurią žaliavų tiekėjams suteikiami įgaliojimai, leidžiantys jiems įgyti valdžios funkcijas, susijusias su prekyba žaliavomis (t. y. baterijų ir ličio) ir jų tiekimu, kad būtų pasiektas atitinkamas vyriausybės tikslas plėtoti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių sektorių, kuriam priklauso BEV. Iš priemonių, kuriomis remiama LFP ir baterijų pramonė, matyti, kad ketinama plėtoti BEV pramonę teikiant paramą pradinės grandies gamybos žaliavų tiekimui. Žaliavų tiekėjams suteikiamos priemonės, kad jie galėtų vykdyti savo viešąsias funkcijas, t. y. plėtoti BEV pramonę gaudami Kinijos vyriausybės paramą.

(739) Komisija taip pat nagrinėjo, ar baterijų gamintojai taip pat gavo Kinijos vyriausybės finansinę paramą, kuri jiems leido įgyvendinti nacionalinę politiką ir veikti kaip valstybinės institucijos. Atsižvelgdama į ribotą turimą informaciją dėl nebendradarbiavimo, Komisija turėjo remtis turimais faktais. Šiuo atžvilgiu Komisija rėmėsi viešai prieinama informacija, susijusia su bendrove CATL, ir baterijų gamintojų pateikta informacija, susijusia su grupėmis „Geely“ ir SAIC.

(740) Iš turimos su bendrove CATL susijusios informacijos matyti, kad dėl vyriausybės paramos ir Kinijos vidaus rinkos ypatybių ji galėjo tapti pelninga ir įtakinga bendrove. Visų pirma iš viešųjų šaltinių matyti, kad iki 2020 m. vyriausybės teikiamas finansavimas sudarė penktadalį jos grynųjų pajamų ([297]). Ši parama patvirtinta naujesniame leidinyje, kuriame pateikiama informacija, kad „bendrovė CATL 2023 m. gavo 5,72 mlrd. juanių (790 mln. USD) – beveik dvigubai daugiau nei praėjusiais metais“ ir kad šis finansavimas sudarė „13 % jos grynojo pelno“ ([298]).

(741) Komisija taip pat nustatė, kad su grupėmis „Geely“ ir SAIC susiję baterijų gamintojai, pateikę klausimyno atsakymus, taip pat naudojosi kompensuotinomis subsidijomis, pavyzdžiui, lengvatiniu finansavimu, atleidimo nuo mokesčių ir jų mažinimo programomis bei dotacijomis. Tai taip pat atitinka Komisijos išvadas, aprašytas 735 konstatuojamojoje dalyje.

(742) Kadangi nesusiję LFP tiekėjai nebendradarbiavo, Komisija negalėjo nustatyti, ar LFP tiekėjai taip pat naudojosi valstybės parama panašiai kaip baterijų gamintojai. Vis dėlto, atsižvelgdama į galiojančią reguliavimo sistemą ir nacionalinę politiką, Komisija galėjo daryti išvadą, kad, kaip ir baterijų gamintojai, LFP gamintojai taip pat gavo įvairių formų vyriausybės finansinę paramą.

(743) Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė dirbtinai išlaikė baterijų gamintojus ir LFP gamintojus finansiškai gyvybingus, kad jie galėtų vykdyti savo valdžios įgaliojimus ir parduoti baterijas ir LFP Kinijos BEV gamintojams už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(b) *Kinijos vyriausybės priemonės dėl baterijų kainų nustatymo ir BEV pramonės sąnaudų mažinimo*

(744) Kinijos vyriausybė įgyvendino keletą priemonių, siekdama užtikrinti, kad baterijos ir jų žaliavos BEV pramonei būtų tiekiamos žemomis kainomis. Be to, Kinijos vyriausybė užtikrino, kad būtų sumažintos atitinkamos BEV pramonės sąnaudos, susijusios su tokiomis BEV gamybai svarbiomis žaliavomis. Šios priemonės buvo akivaizdžiai palankios BEV pramonei. Be kita ko, tai matyti iš toliau nurodytų dokumentų.

(745) Konkrečios instrukcijos dėl baterijų kainos jau buvo įtrauktos į 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių planą, kuriame nustatyta, kad iki 2015 m. maitinimo baterijų moduliai turėtų kainuoti mažiau nei 2 juanius už vatvalandę, o iki 2020 m. ši kaina turėtų būti dar labiau sumažinta iki mažiau nei 1,5 juanio už vatvalandę ([299]). Plane taip pat numatyta įsteigti 2–3 pirmaujančias maitinimo baterijų įmones, kurių gamybos ir pardavimo mastas būtų didesnis nei 10 mlrd. vatvalandžių, ir 2–3 pagrindines teigiamų ir neigiamų elektrodų, elektrolitų ir kitų pagrindinių medžiagų gamybos įmones ([300]). Iš plano matyti, kad vyriausybė atliko labai svarbų vaidmenį plėtojant pramonę, kurios plėtrą užtikrino „vyriausybės gairių ir rinkos varomosios jėgos derinys“. Ypač pradiniu laikotarpiu vyriausybė „aktyviai atliks gairių ir politikos paskatų planavimo užduotį, telks mokslinius, technologinius ir pramoninius išteklius, skatins kurti ir gaminti energiją taupančias ir naujų rūšių energija varomas transporto priemones ir skatins vartojimą rinkoje“ ([301]). Tai turėjo būti pasiekta skirstant pagrindines lėšas, vykdant lengvatinę mokesčių politiką ir užtikrinant finansų įstaigų paramą ([302]).

(746) 2017 m. baterijų veiksmų plane, parengtame atsižvelgiant į strategijoje „Pagaminta Kinijoje 2025“ nustatytus tikslus, nustatytos trys pagrindinės užduotys: pirma, „toliau mažinti išlaidas ir užtikrinti aukštos kokybės maitinimo baterijų tiekimą iki 2018 m.“; antra, iki 2020 m. sistemos savitasis energinis tankis sieks 260 vatvalandžių kilogramui, o kaina bus sumažinta iki mažiau nei 1 juanio už vatvalandę; trečia, iki 2025 m. energinis tankis pasieks 500 vatvalandžių kilogramui.

([297]) Žr. bendrovės CATL 2020 m. metinę ataskaitą, taip pat: „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries“, „The New York Times“, 2021 m. gruodžio 22 d., prieinama adresu 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]) 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plano 5 skirsnio 1 dalis.

([300]) 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plano 2 skirsnio 2 dalis.

([301]) 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plano 2 skirsnio 2 dalis.

([302]) 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių plano 5 skirsnio 2 ir 3 dalys.

(747) Šiuo atžvilgiu iš įrodymų dėl kainų viršutinių ribų matyti, kad šių Kinijos vyriausybės reguliuojamų prekių tiekimas tampa valdžios funkcija, kurią atlieka žaliavų tiekėjai, veikdami kaip valstybinės institucijos. Kinijos vyriausybė nustato labai konkrečius kokybinius plėtros tikslus, kad būtų pasiektas rinkos stabilumas ir sumažintos sąnaudos. Todėl baterijų pramonės augimas turi būti „koordinuojamas“ ([303]), o mokslinių tyrimų ir plėtros veikla nukreipiama į ličio jonų maitinimo baterijų ([304]) – pagrindinių BEV naudojamų baterijų – tobulinimą. Kad šie tikslai būtų pasiekti, 2017 m. baterijų veiksmų plane numatyta „didinti pagal politiką numatytą paramą“ ([305]). Ši pagal politiką numatyta parama apima „svarbų vyriausybės vaidmenį“ ir „[a]tleidimą nuo akcizo mokesčio, jei maitinimo baterijų produktas atitinka reikalavimus; [m]aitinimo baterijų įmonių teisę naudotis mokesčių paskatomis, pavyzdžiui, skirtomis aukštųjų technologijų įmonėms, technologijų perdavimui ir technologijų plėtrai“ ([306]).

(748) 2017 m. baterijų veiksmų planas taip pat apima vyriausybės ir pramonės asociacijų santykius, kaip pabrėžta plano 4 skirsnio 3 dalyje: „visapusiškai užtikrinant pramonės asociacijų ir kitų organizacijų vaidmenį, keičiantis informacija apie <...> politikos priemones ir pasiūlymus ir bendradarbiaujant šiais klausimais, stiprinant pramonės savidisciplinos valdymą ir skatinant koordinuotą maitinimo baterijų ir susijusių pramonės šakų plėtrą“. Pramonės asociacijų vaidmuo Kinijos ekonominėje sistemoje bus nagrinėjamas 778 konstatuojamojoje dalyje.

(749) Visų pirma, vyriausybės kišimasis visoje tiekimo grandinėje ir jos tikslas sumažinti kainas siekiant naudos BEV sektoriui yra akivaizdžiai matomas iš Pranešimo dėl baterijų pramonės, kuriame numatomas pradinės ir galutinės grandies subjektų bendradarbiavimas, „siekiant stabilizuoti lūkesčius, nustatyti tikslų kiekį ir kainą, užtikrinti tiekimą ir abipusiškai naudingą bendradarbiavimą“ ([307]). Pranešime dėl baterijų pramonės vietos rinkų priežiūros departamentams taip pat nurodoma „stiprinti priežiūrą ir griežtai nagrinėti bei spręsti klausimus, susijusius su atsargų kaupimu, kainų didinimu, nesąžininga konkurencija ir kitokiu elgesiu ličio baterijų pramonės pradinės ir galutinės grandies rinkose, kad būtų išlaikyta tvarka rinkoje“ ([308]).

(750) Tai taip pat rodo, koks paplitęs yra Kinijos vyriausybės kišimasis aktyviai užtikrinant, kad kainos baterijų tiekimo grandinėje būtų sumažintos, siekiant užtikrinti rinkos stabilumą BEV gamintojams. Taigi Kinijos vyriausybė nustatė, kad šių prekių tiekimas už tam tikrą kainą yra vyriausybės funkcija, kurią vykdo valstybinės institucijos.

(751) Tai dar aiškiau iš to, kad vyriausybės kišimasis į vidaus žaliavinių medžiagų kainų nustatymą taip pat atsispindi Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pareiškimuose spaudai. 2022 m. balandžio mėn. Pekine surengtoje spaudos konferencijoje dėl elektromobiliams gaminti naudojamų žaliavinių medžiagų kainų šuolių Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos atstovas spaudai patvirtino, kad „[žaliavinių medžiagų kainas] kuo greičiau vėl sumažinsime iki tinkamo lygio kainų“, kad „ministerija padės paspartinti vietos išteklių plėtrą Kinijoje“ ir kad „sektoriaus veiklos stabilumui kyla didelis pavojus, todėl reikia, kad visos susijusios šalys spręstų šią problemą kartu“ ([309]). Tai išdėstyta po 2022 m. kovo mėn. Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos, taip pat Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos Žaliavinių medžiagų pramonės departamento ir Pirmojo įrangos pramonės departamento kartu su Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos Kainų departamentu ir Valstybine rinkos reguliavimo administracija surengto simpoziumo dėl maitinimo baterijoms skirtų pradinės grandies medžiagų kainų augimo ([310]). Susitikime dalyvavo Kinijos spalvotųjų metalų pramonės asociacija (CNMIA), Kinijos automobilių gamintojų asociacija (CAAM), Kinijos automobilių maitinimo baterijų pramonės inovacijų aljansas (CAPBIIA) ir kitos pramonės organizacijos, taip pat atitinkami asmenys, valdantys pagrindines pradinės ir galutinės grandies įmones, veikiančias ličio išteklių plėtros, ličio druskos gamybos, katodo medžiagų, maitinimo baterijų ir kitose pramonės grandinėse ([311]).

([303]) 2017 m. baterijų veiksmų plano 1 skirsnio 2 dalis.
([304]) 2017 m. baterijų veiksmų plano 2 skirsnio 2 dalis.
([305]) 2017 m. baterijų veiksmų plano 4 skirsnio 1 dalis.
([306]) 2017 m. baterijų veiksmų plano 4 skirsnio 1 dalis.
([307]) Pranešimo dėl baterijų pramonės 2 punktas.
([308]) Ten pat.
([309]) Ministerija ketina stabilizuoti kainų šuolius, darančius poveikį automobilių pramonei, Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Taryba, 2022 m. balandžio 25 d. Prieinama adresu https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Prieinama adresu https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Prieinama adresu https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Sąnaudų mažinimas ypač pabrėžiamas vyriausybės patvirtintose ličio jonų baterijų pramonės gairėse, o 2021 m. standartizuotose sąlygose siūlomi techniniai standartai, pavyzdžiui, nustatyti minimalų 180 vatvalandžių kilogramui sudėtinių baterijų energinį tankį ([312]), ir siekiama „padėti įmonėms mažinti gamybos projektus, kuriais tiesiog didinami gamybos pajėgumai, stiprinamos technologinės inovacijos, gerinama produktų kokybė ir mažinamos gamybos sąnaudos“ ([313]).

(753) Komisija taip pat nustatė, kad kai kurioms baterijoms gaminti naudojamoms žaliavinėms medžiagoms taikomi eksporto apribojimai, pavyzdžiui, eksporto kontrolės priemonės, taip pat jas eksportuojant negrąžinamas vidaus PVM. Nurodytas šių priemonių politikos tikslas – atgrasyti nuo jų eksporto ir sukurti vidaus perteklinę pasiūlą, kad jų vidaus rinkos kainos būtų žemos ir vidaus galutinės grandies pramonės šakos, įskaitant BEV gamintojus, galėtų gauti pakankamą jų kiekį.

(754) Šiuo atžvilgiu Komisija nustatė, kad LFP (tam tikros rūšies ličiui, naudojamam baterijoms) eksporto metu netaikomas 13 % PVM grąžinimas, todėl šių žaliavinių medžiagų vidaus vartojimui taikoma vidaus kaina yra dirbtinai mažesnė.

(755) Kinijos vyriausybė nuo 2006 m. taiko laikinus su grafitu susijusių prekių eksporto apribojimus pagal priimtą Sprendimą dėl su grafitu susijusių produktų laikinos eksporto kontrolės (Pranešimas Nr. 50 [2006]) ([314]). Pagal sprendimą septynių rūšių su grafitu susijusiems produktams ([315]) taikomos laikinosios eksporto kontrolės priemonės. Laikinosios eksporto kontrolės priemonės panaikintos 2023 m. spalio 20 d. paskelbtu pranešimu „Grafitinėms prekėms taikomų laikinųjų eksporto kontrolės priemonių optimizavimas ir patikslinimas“ (Pranešimas Nr. 39 [2023]) ([316]), kuris įsigaliojo 2023 m. gruodžio 1 d. Šia politika į eksporto kontrolės sąrašą taip pat įtraukiami du naujų rūšių grafito produktai. Grafitui taip pat taikomi eksporto apribojimai – eksportuojant negrąžinamas 13 % vidaus PVM ([317]).

(756) Komisija taip pat nustatė, kad kai kurių rūšių variui pagal 2022 m. muitų koregavimo planą ([318]) ir 2023 m. muitų koregavimo planą ([319]) taikomas 30 % eksporto muitas. Papildomas 5–15 % laikinasis eksporto mokestis taikomas atitinkamo SS kodo prekėms.

(757) Galiausiai Komisija taip pat nustatė, kad Kinija stiprina retųjų žemių elementų pramonę, kuri taip pat reikalinga BEV baterijų gamybai, kad, be kita ko, galėtų kontroliuoti kainų lygį ir galėtų pasiekti strateginius, ekonominius ir tvarumo tikslus. Visų pirma 2021 m. gruodžio mėn. trys valstybės subjektai susijungė ir įsteigė bendrovę „China Rare Earth Group Co. Ltd“, kuri tiekia apie 62 % viso Kinijoje tiekiamo sunkiųjų retųjų žemių elementų kiekio ([320]). Todėl nacionaliniu lygmeniu vyriausybė ėmėsi kitų priemonių, pavyzdžiui, nustatė eksporto apribojimus, siekdama to paties tikslo – padidinti pasiūlą vidaus gamintojams, siūlant jiems pigias ir prieinamas žaliavines medžiagas, reikalingas, be kita ko, BEV gaminti.

(c) *Išvada*

(758) Apibendrinant, vyriausybės gairės, nuomonės ir potvarkiai, susiję su BEV pramone, rodo, kad vyriausybė skatina pramonę vystytis ir tobulėti, mažindama sąnaudas ir užtikrindama stabilų pagrindinių žaliavų tiekimą. Be to, vyriausybė nustatė sistemą, pagal kurią aiškiai ir nuolat kontroliuojama ir stebima baterijų ir jų žaliavų kainodara, siekiant užtikrinti, kad BEV pramonė galėtų jas įsigyti žemomis kainomis ir pakankamais kiekiais.

([312]) Standartizuotų sąlygų III skirsnio 1 punktas.
([313]) Standartizuotų sąlygų I skirsnio 3 punktas.
([314]) Prieinama adresu http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) SS kodai: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 ir 8545900000.
([316]) Prieinama adresu http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Žr. SS kodą 38011000 adresu https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Prieinama adresu http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, žr. pavyzdį Nr. 7.
([319]) Prieinama adresu https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, žr. pavyzdį Nr. 6.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/

(759) Visa tai, kas išdėstyta, rodo, kad Kinijos vyriausybė centriniu ir vietos lygmenimis nustatė tam tikrą politiką ir priemones, skirtas baterijų ir žaliavų tiekėjams, kad galiausiai remtų BEV pramonę. Visos šios žaliavos sudaro didelę BEV gamybos sąnaudų dalį. Remdamasi šia politika Kinijos vyriausybė nustatė tikslus, kuriais užtikrinamas stabilus ir pakankamas šių baterijų ir žaliavų tiekimas, taip pat žemesnės kainos, siekiant BEV gamintojams naudos, kurią jie gauna sumažintų sąnaudų forma, kad galėtų prekiauti BEV mažesnėmis kainomis, be kita ko, Sąjungos rinkoje. Baterijų gamintojams suteiktos finansinės paramos įrodymai pateikti 739–743 konstatuojamosiose dalyse.

(1) *Žaliavų tiekėjų ir Kinijos vyriausybės ryšys*

(760) Išanalizavusi teisinę ir ekonominę sistemą, pagal kurią veikia žaliavų tiekėjai ir kuriai didelę įtaką daro Kinijos vyriausybės politikos tikslai, kuriais siekiama plėtoti BEV pramonę per žaliavų tiekėjus, Komisija taip pat išnagrinėjo Kinijos baterijų vidaus rinkos ypatybes, valstybės dalyvavimo žaliavų tiekėjų įmonėse ir (arba) jų valdymo įrodymus, taip pat kitus požymius, kad Kinijos vyriausybė vykdė reikšmingą tų subjektų kontrolę (įskaitant jų organizacines savybes, sprendimų priėmimo įgaliojimų grandines ir bendrus ryšius su Kinijos vyriausybe).

(761) Komisija rinko informaciją apie baterijų vidaus rinkos struktūrą. Kaip paaiškinta 3.3.1.2 skirsnyje, Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo dėl Kinijos vidaus rinkoje veikiančių žaliavų tiekėjų, įskaitant BEV baterijų tiekėjus, ir nepateikė paaiškinimų ar svarbios informacijos apie baterijų vidaus rinką. Todėl Komisija išvadas pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį turėjo pagrįsti turimais faktais.

(762) Šiuo atžvilgiu Komisija rėmėsi keturiais informacijos rinkiniais, t. y. grupės „Rhodium“ ataskaitoje pateikta informacija ([321]), bendrovės „Benchmark Mineral Intelligence“ pateiktu geografiniu pasiskirstymu baterijų elementų rinkoje ([322]), Kinijos automobilių maitinimo baterijų pramonės inovacijų aljanso ataskaita ([323]) ir atrinktų grupių, kurios pirko baterijas, pateikta informacija.

(763) Iš grupės „Rhodium“ ataskaitoje pateiktos informacijos matyti, kad „išskyrus bendrovę „LG Energy Solution“, Kinijos elektrinių transporto priemonių baterijų rinkoje dominuoja vidaus rinkos dalyviai“ ([324]). Konkrečiau iš ataskaitos matyti, kad Kinijos baterijų gamintojų 2021 m. užimama Kinijos vidaus rinkos dalis sudarė daugiau kaip 88 %, o užsienio kapitalo baterijų gamintojų užimama dalis – tik 4 %. Kalbant apie likusius 8 %, kilmės šalis nebuvo nurodyta. Tačiau, atsižvelgdama į nedidelę pagrindinių užsienio baterijų tiekėjų dalį Kinijos rinkoje ir į tai, kad Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, Komisija padarė išvadą, kad kiti gamintojai taip pat turėtų būti Kinijos gamintojai. Toje pačioje ataskaitoje taip pat nustatyta, kad 2020 m. bendrovei CATL priklausiusi Kinijos rinkos dalis siekė daugiau kaip 52 %. Kadangi nebuvo pateikta tam prieštaraujančios informacijos, Komisija padarė išvadą, kad šios išvados galioja ir tiriamuoju laikotarpiu.

(764) Komisija taip pat nustatė, kad grupės „Rhodium“ ataskaitoje nurodyti dešimt nustatytų baterijų gamintojų buvo asociacijos CBIA (arba jos vykdomosios tarybos) nariai, asociacijos CIAPS nariai ir (arba) buvo iš dalies valdomi valstybės. Asociacijos CBIA narių ir asociacijos CIAPS narių užimama rinkos dalis siekė daugiau kaip 86 %, o 2021 m. narių, kada nors ėjusių pirmininko pavaduotojo pareigas arba priklausiusių vykdomajai tarybai, užimama rinkos dalis siekė daugiau kaip 62 %. Ataskaitoje taip pat nurodyta, kad taikytos politikos priemonės, kuriomis siekta sudaryti palankesnes sąlygas Kinijos vidaus baterijų tiekėjams ([325]).

([321]) „Iškraipymai tarptautinėse rinkose ir Kinija. Vyriausybės parama elektrinių transporto priemonių baterijoms“, grupė „Rhodium Group“, 2022 m. gruodžio mėn. (toliau – grupės „Rhodium“ ataskaita), p. 42.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/

([323]) Žr. Kinijos automobilių maitinimo baterijų pramonės inovacijų aljanso ataskaitą, paskelbtą 2024 m. sausio 11 d. ir pateiktą adresu 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]) Grupės „Rhodium“ ataskaita, p. 41.

([325]) Grupės „Rhodium“ ataskaita, p. 58.

(765) Iš bendrovės „Benchmark Mineral Intelligence“ pateikto geografinio pasiskirstymo baterijų elementų rinkoje ([326]) matyti, kad Kinijos baterijų pasiūla 2022 ir 2023 m. sudarė daugiau kaip 170 % vietos paklausos, o tai taip pat rodo aiškų Kinijos baterijų gamintojų dominavimą jų vietos rinkoje.

(766) Be to, Kinijos automobilių maitinimo baterijų pramonės inovacijų aljanso ataskaitoje nurodyta, kad 2023 m. apie 97 % įrengtosios galios rinkos dalies ([327]) priklausė Kinijos vidaus baterijų gamintojams. Kinijos baterijų pramonės asociacijos baterijas gaminantiems nariams tekusi rinkos dalis siekė ne mažiau kaip 66 %, o grupė BYD (antras pagal dydį gamintojas), kuriai 2023 m. teko 27 % Kinijos įrengtųjų pajėgumų, priklauso Kinijos pramonės energijos šaltinių asociacijai. Viena iš bendrovių – bendrovė „China Aviation Lithium Battery“ (CALB) – buvo ir Kinijos baterijų pramonės asociacijos vykdomosios tarybos narė, ir valstybės valdoma įmonė. Vien bendrovei CATL 2023 m. priklausė daugiau kaip 40 % visų Kinijos įrengtųjų pajėgumų, o ji yra Kinijos baterijų pramonės asociacijos vykdomosios tarybos narė.

(767) Komisija taip pat pažymėjo, kad asociacija CBIA ir asociacija CIAPS internete neskelbia viso savo narių sąrašo. Komisija galėjo nustatyti bendrovių dalyvavimą asociacijoje CBIA, asociacijoje CIAPS ir kitose pramonės asociacijose, remdamasi jų metinėmis ataskaitomis ir kita internete prieinama informacija, pavyzdžiui, jų vykdomųjų organų narių sąrašu. Kadangi Kinijos vyriausybė nepateikė informacijos ir oficialių viešų duomenų, apimančių visų asociacijos CBIA ir asociacijos CIAPS narių sąrašą, Komisija padarė išvadą, kad šių asociacijų nariais galėtų būti dar daugiau baterijų tiekėjų.

(768) Galiausiai, nors dėl grupės „SAIC Group“ nebendradarbiavimo nebuvo galima padaryti išvados dėl jų baterijų pirkimo vertės, Komisija nustatė, kad visi baterijų tiekėjai, apie kuriuos ji pranešė, buvo įsikūrę KLR. Kalbant apie grupę „Geely Group“, ne mažiau kaip 65 % jos pirkimų susiję su bendrovėmis, kurios buvo asociacijos CBIA narės, asociacijos CIAPS narės arba iš dalies valstybės valdomos bendrovės. Kalbant apie grupę „SAIC Group“, nors nebuvo galima patikrinti jokios informacijos apie pirkimo vertę ar apimtį, iš byloje turimos informacijos matyti, kad jos keturi pagrindiniai baterijų tiekėjai iš dalies tiesiogiai ar netiesiogiai buvo valdomi valstybės, buvo asociacijos CBIA nariai arba buvo glaudžiai su ja susiję per vieną iš tiekėjų akcininkų (bendrovę CATL).

(769) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vidaus rinką aprūpina beveik išimtinai vidaus baterijų tiekėjai. Dauguma šių tiekėjų yra asociacijų, pavyzdžiui, asociacijų CBIA ir CIAPS, nariai ir (arba) yra valdomi valstybės.

(770) Komisija toliau nagrinėjo Kinijos vyriausybės ir baterijų tiekėjų ryšį, kad nustatytų, ar vyriausybė reikšmingai kontroliavo nagrinėjamus subjektus ir jų elgesį rinkoje. Asociacijų vaidmuo yra labai svarbus siekiant parodyti, kaip Kinijos vyriausybė jomis naudodamasi užtikrina savo politikos tikslų, susijusių su BEV pramonės plėtra, įgyvendinimą.

(771) Neturėdama jokios Kinijos vyriausybė pateiktos informacijos apie BEV baterijų vidaus tiekėjų skaičių ir kitos informacijos apie formaliuosius vyriausybės nuosavybės ir kontrolės požymius, Komisija turėjo remtis turimais faktais, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 28 straipsnyje. Šiuo tikslu Komisija išnagrinėjo abiejų atrinktų neintegruotų grupių (grupių „Geely“ ir SAIC) baterijų tiekėjų padėtį. Kaip minėta pirmiau, Kinijos vyriausybė nepateikė prašomos informacijos apie baterijų tiekėjų ir (arba) baterijų gamintojų asociacijų valdymą ir kontrolę. Be to, nesusiję baterijų tiekėjai grupėms „Geely“ ir SAIC nepateikė klausimyno atsakymų ir informacijos apie Kinijos vyriausybės valdymą ir kontrolę. Todėl Komisija turėjo ieškoti šios informacijos viešojoje erdvėje. Kai Komisija negalėjo rasti informacijos viešojoje erdvėje, ji turėjo padaryti išvadas remdamasi pagrindinio reglamento 28 straipsniu.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/
([327]) Žr. 323 išnašą, 4 lentelę.

(772) Kalbant apie grupę „SAIC Group“, nors nebuvo galima patikrinti jokios informacijos apie pirkimo vertę ar apimtį, iš į bylą įtrauktos informacijos vis tiek matyti, kad keturi pagrindiniai grupės „SAIC Group“ baterijų tiekėjai, kurie tiekia didžiąją dalį jos perkamų baterijų, buvo iš dalies tiesiogiai arba netiesiogiai valdomi valstybės. Kalbant apie grupę „Geely“, nustatyta, kad 3 iš 14 baterijų tiekėjų buvo iš dalies valdomi valstybės. Taip pat nustatyta, kad didelė dalis grupių SAIC ir „Geely“ baterijų tiekėjų priklausė pramonės asociacijoms. Be to, Komisija taip pat nustatė, kad iš dešimties grupės „Rhodium“ ataskaitoje nurodytų didžiausių baterijų gamintojų ([328]), kurie 2020 m. veikė Kinijos vidaus rinkoje, bent 7 buvo iš dalies valdomi valstybės.

(773) Kaip jau minėta 763 konstatuojamojoje dalyje, baterijų tiekėjams, kurie, kaip nustatyta, priklausė asociacijai CBIA arba asociacijai CIAPS, 2020 m. priklausė didesnė kaip 86 % Kinijos rinkos dalis. Bendrovė CALB buvo ir asociacijos CBIA vykdomosios tarybos narė, ir valstybės valdoma įmonė (765 konstatuojamoji dalis). Bendrovė CATL, pagrindinis veiklos vykdytojas Kinijos rinkoje, kuriam 2020 m. teko 52 % visos Kinijos vidaus rinkos, yra tiesioginis ir netiesioginis (per bendrąsias įmones) grupių „Geely“ ir SAIC tiekėjas ir asociacijos CBIA vykdomosios tarybos narys.

(774) Kadangi Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, Komisija turėjo remtis viešai prieinama informacija, kad nustatytų, kurie iš šių tiekėjų yra asociacijų nariai. Komisija pažymėjo, kad asociacijos CBIA ir CIAPS internete neskelbia viso narių sąrašo. Tačiau Komisija galėjo nustatyti bendrovių dalyvavimą asociacijose CBIA, CIAPS ir kitose pramonės asociacijose, remdamasi jų metinėmis ataskaitomis ir kita internete prieinama informacija, pavyzdžiui, jų vykdomųjų organų narių sąrašu. Kadangi Kinijos vyriausybė nepateikė informacijos ir oficialių viešų duomenų, apimančių visų asociacijos CBIA ir asociacijos CIAPS narių sąrašą, Komisija padarė išvadą, kad tikėtina, kad šių asociacijų nariais yra dar daugiau tiekėjų.

(775) Be to, asociacija CBIA skelbia tik vykdomosios tarybos narių ir „naujų narių“ sąrašą. Pastarasis apima narius, kurie įstojo 2017 m. kovo mėn. arba vėliau, o asociacija buvo įsteigta 1988 m. Remiantis informacija internete, asociacija turi daugiau nei 500 narių, kurie yra grupės ([329]). Komisija rinko informaciją apie narius, įtrauktus į internete prieinamą neišsamų sąrašą, ir nustatė, kad kai kurios į jį įtrauktos įmonės yra valstybės valdomos įmonės, įskaitant ne tik žaliavinių medžiagų tiekėjus ir baterijų gamintojus, bet ir valstybės valdomus investicinius fondus bei mokslinių tyrimų institutus. Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė galėtų tiesiogiai kontroliuoti įmones, kurios yra įvairūs svarbūs subjektai, susiję ne tik su baterijų sektoriumi ir baterijoms reikalingu ličiu, bet ir su visu BEV sektoriumi. Tai, kad keli subjektai visoje BEV tiekimo grandinėje priklauso asociacijai CBIA, patvirtina, kad Kinijos vyriausybė sukūrė sistemą, apimančią visus tiekimo grandinės lygmenis.

(776) Komisija išanalizavo asociacijų CBIA ir CIAPS įstatus, kad įvertintų vyriausybės vykdomos asociacijų ir jų narių kontrolės lygį. Šiuo tikslu Komisija turėjo remtis tik turimais faktais pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį, nes Kinijos vyriausybė atsisakė pateikti informaciją apie savo rinkos savybes ir asociacijas, apie kurias Komisija paprašė informacijos, įskaitant asociacijas CBIA ir CIAPS (279 konstatuojamoji dalis).

(777) Pastabose dėl 28 straipsnio taikymo, kaip išsamiai išdėstyta 282 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos vyriausybė neigė bet kokią vykdomą asociacijos CBIA kontrolę ir oficialų ryšį su šia asociacija. Tačiau atlikus tyrimą nustatyta, kad Kinijos vyriausybės teiginys, kad ji nekontroliavo asociacijos CBIA ir kad ši asociacija nėra oficialiai susijusi su Kinijos vyriausybe, buvo faktiškai klaidingas. Priešingai, Komisija nustatė, kad Kinijos vyriausybė vykdo asociacijos CBIA, ir taip pat asociacijos CIAPS kontrolę.

([328]) Grupės „Rhodium“ ataskaita, p. 58.
([329]) Žr. 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) Pirma, asociacija CBIA yra pramonės asociacija, kurią tiesiogiai valdo Valstybės Taryba. Valstybės Taryba yra Nacionalinio Liaudies Kongreso vykdomasis organas ir aukščiausias valstybinės valdžios organas Kinijoje. Ją sudaro ribotas skaičius žmonių, įskaitant ministrą pirmininką, ministro pirmininko pavaduotojus ir generalinį sekretorių. Asociacijos CBIA įstatų ([330]) 3 straipsnyje taip pat nustatyta, kad asociacija „palaiko bendrą Kinijos komunistų partijos vadovavimą ir <...> steigia Kinijos komunistų partijos organizacijas, kad jos vykdytų partijos veiklą, ir sudaro būtinas sąlygas partijos organizacijų veiklai“. Taigi asociacija CBIA nėra nepriklausoma asociacija, kurią įsteigė rinkos dalyviai ir kuri veikia pagal laisvosios rinkos ekonomikos principus, o subjektas, kuriam vadovauja Kinijos vyriausybė ir kurį ji valdo per Valstybės Tarybą, ir kuris yra atsakingas už Kinijos vyriausybės nustatytų viešosios politikos tikslų įgyvendinimą.

(779) Daugelis Kinijos pramonės asociacijų savo įstatuose apibrėžia savo, kaip tilto, jungiančio vyriausybę ir jų narius, vaidmenį. 2016 m. Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos, Civilinių reikalų ministerijos ir aštuonių kitų departamentų paskelbtose išsamiose pramonės asociacijų ir prekybos rūmų priežiūros priemonėse raginama pramonės asociacijose ir prekybos rūmuose steigti partijų organizacijas, o partijos stiprinimo ([331]) reikalavimus išdėstyti pramonės asociacijų įstatuose. Nepaisant to, kad 2019 m. Nacionalinė plėtros ir reformų komisija pradėjo vykdyti paskelbtą pramonės asociacijų ir prekybos rūmų institucinio atskyrimo nuo vyriausybės užduotį ir šiuo klausimu paskelbtose Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos nuomonėse ([332]) oficialiai numatytas institucijų, funkcijų, finansinio turto ir kt. atskyrimas, jomis užtikrinama ne tik nuolatinė pramonės asociacijų finansinė priklausomybė nuo valdžios institucijų, bet ir nuolatinė visapusiška KKP vykdoma jų kontrolė: „Visais lygmenimis veikiantys socialinių organizacijų partijos stiprinimo darbo organai <...> stiprina konkrečias rekomendacijas, labai skatina partijos stiprinimo darbą atsietose pramonės asociacijose ir prekybos rūmuose, <... > visapusiškai stiprina partijos vadovavimą pramonės asociacijoms ir prekybos rūmams ir užtikrina, kad partijos darbas būtų nepertraukiamas, o partijos organizacijų vaidmuo atsiejimo procese nesusilpnėtų. <...> Visais lygmenimis veikiantys socialinių organizacijų partijos stiprinimo darbo organai ragina pramonės asociacijas ir prekybos rūmus į savo įstatus įtraukti partijos stiprinimo darbo reikalavimą, kad būtų užbaigti darbo mechanizmai, kuriais užtikrinamas partijos organizacijų dalyvavimas priimant sprendimus svarbiausiais klausimais, ir standartizuotas valdymas“ ([333]). Nuomonėmis taip pat užtikrinta pramonės asociacijų finansinė priklausomybė nuo valstybinių institucijų ir visapusiška KKP vykdoma jų kontrolė ([334]).

(780) Antra, asociacijos CBIA vykdomoji valdžia priklauso direktorių valdybai, kurią iš bendrovių narių renka visuotinis susirinkimas, sudarytas iš visų asociacijos narių (įstatų 21 straipsnis). Kinijos vyriausybė taip pat visapusiškai dalyvauja atrenkant direktorių valdybos kandidatus. Pagal asociacijos CBIA įstatų 22 straipsnį už kandidatų atranką atsakingą komitetą sudaro „priežiūros tarybos atstovai“ ir „partijos organizacijos atstovai“. Jei direktorių valdyba negali sušaukti posėdžio, komiteto narius tiesiogiai išrenka partijos stiprinimo vadovybės agentūra. Partijos stiprinimo organai yra atsakingi už visą veiklą, susijusią su partijos ideologijos plėtra. Remiantis dokumentu „Nuomonės dėl pramonės asociacijų ir prekybos rūmų visapusiško atsiejimo nuo administracinių organų reformos įgyvendinimo“ (toliau – Nuomonės dėl pramonės asociacijų), socialinių organizacijų partijos stiprinimo darbo organai „visapusiškai stiprina partijos vadovavimą pramonės asociacijoms ir prekybos rūmams ir užtikrina, kad partijos darbas būtų nepertraukiamas, o partijos organizacijų vaidmuo atsiejimo procese nesusilpnėtų. <...> *Visais lygmenimis veikiantys socialinių organizacijų partijos stiprinimo darbo organai ragina pramonės asociacijas ir prekybos rūmus į savo įstatus įtraukti partijos stiprinimo darbo reikalavimą, kad būtų užbaigti darbo mechanizmai, kuriais užtikrinamas partijos organizacijų dalyvavimas priimant sprendimus svarbiausiais klausimais, ir standartizuotas valdymas*“ ([335]). Visuotinis narių susirinkimas, skirtas direktoriams rinkti ir atleisti, taip pat turi būti sušauktas pritarus partijos stiprinimo vadovybės agentūrai. Vyriausybės įtaka kasdienei asociacijos veiklai taip pat pabrėžiama įstatų 36 straipsnyje, kuriame nustatyta, kad už asociaciją atsakingi asmenys privalo „palaikyti

([330]) Kinijos baterijų pramonės asociacijos įstatai (toliau vadinami CBIA įstatais), prieinami adresu http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Partijos stiprinimo darbas gali būti įvairus ir galiausiai juo siekiama išplėsti partijos įtaką įmonėse, asociacijose, administracijose ir kt. Oficiali partijos stiprinimo apibrėžtis pateikiama adresu http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html: „Partijos stiprinimo darbo turinys yra palyginti gausus, apimantis įvairias užduotis, pavyzdžiui, politinį kūrimą, ideologinį kūrimą, organizacinį kūrimą, stiliaus kūrimą, drausmės kūrimą, kovą su korupcija ir sistemos kūrimą“.

([332]) Nuomonės dėl pramonės asociacijų ir prekybos rūmų visapusiško atsiejimo nuo administracinių organų reformos įgyvendinimo, Nacionalinė plėtros ir reformų komisija, Civilinių reikalų ministerija *et. al.*, 2019 m. birželio 14 d.; prieinama adresu http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos nuomonių 4 skirsnis.

([334]) Žr. Kinijos ataskaitos 2.3.3 skirsnį, p. 24–25, ir Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos nuomonių 3 punkto 2 dalį, pagal kurią administraciniai organai skatinami pirkti paslaugas iš kvalifikuotų pramonės asociacijų.

([335]) Žr. Kinijos ataskaitos 2.3.3 skirsnį, p. 25–26, taip pat Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos nuomonių 4 skirsnį.

Kinijos komunistų partijos vadovavimą, remti Kinijos socializmą, ryžtingai įgyvendinti partijos poziciją, principus bei politiką ir turėti gerų politinių savybių“. Asociacijai vadovauja pirmininkas, dvidešimt trys pirmininko pavaduotojai ir vienas generalinis sekretorius. Kelios valstybės valdomos įmonės taip pat paskirtos pirmininko pavaduotojais. Remiantis tuo, kas išdėstyta, pažymėtina ne tik tai, kad asociaciją CBIA valdo Valstybės Taryba, bet ir tai, kad Kinijos vyriausybė toliau kontroliuoja asociacijos CBIA administravimą ir pagrindinius už jos darbą atsakingus asmenis.

(781) Be to, jos įstatų 46 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad priežiūros taryba praneša partijos stiprinimo vadovybės agentūroms ir pramonės valdymo departamentams apie problemas, susijusias su asociacijos darbu. Primenama, kad byloje DS379, kiek tai susiję su Kinijos valstybės valdomais komerciniais bankais, vertinant, ar subjektas yra valstybinė institucija, svarbią informaciją taip pat sudarė įrodymai, kad generaliniai direktoriai yra vyriausybės paskirti asmenys, taigi KKP toliau darė didelę įtaką jų pasirinkimui, kaip nurodyta 415 konstatuojamojoje dalyje.

(782) Asociacijos CBIA ir Kinijos vyriausybės ryšys taip pat patvirtintas Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos ataskaitose ([336]) ir spaudos straipsniuose internete. 2020 m. Pekine vykusiame 8-ajame asociacijos CBIA narių kongrese Kinijos nacionalinės lengvosios pramonės tarybos (CNLIC), kuriai asociacija CBIA priklauso ir iš kurios ji gauna rekomendacijų ([337]), pirmininkas Zhang Chonghe'as pabrėžė, kad asociacija CBIA yra „gera vyriausybės padėjėja“ ([338]) – be kita ko, pasiūlė kelių pramonės politikos sričių pakeitimus ir perdavė įmonių reikalavimus vyriausybei. Panašiai kaip ir asociaciją CBIA, tarybą CNLIC valdo Valstybės Tarybos komisija SASAC, o jos veikla – dalyvauti rengiant pramonės planus ir pramonės politiką, kurti pramonės klasterius ir regionus, orientuotus į lengvąją pramonę, „standartizuoti pramonės elgseną“ ir „vykdyti kitas vyriausybės ir atitinkamų departamentų pavestas užduotis“ ([339]). Iš tiesų, kaip teigia pati asociacija, ji visada buvo įsipareigojusi „**tarnauti vyriausybei**“ (paryškinta papildomai) ([340]).

(783) Tos pačios nuostatos taikomos ir asociacijai CIAPS. Kaip ir asociacijos CBIA atveju (žr. 779 konstatuojamąją dalį), vykdomoji valdžia priklauso direktorių valdybai (21 straipsnis). Kinijos vyriausybė visapusiškai dalyvauja atrenkant direktorių valdybos kandidatus. Pagal asociacijos CIAPS įstatų 22 straipsnį už kandidatų atranką atsakingą komitetą sudaro „direktorių valdybos atstovai, priežiūros tarybos atstovai“ ir „partijos organizacijos atstovai“. Jei direktorių valdyba negali sušaukti posėdžio, komiteto narius tiesiogiai išrenka partijos stiprinimo vadovybės agentūra. Taigi, pažymėtina ne tik tai, kad asociaciją CBIA valdo Valstybės Taryba, bet ir tai, kad Kinijos vyriausybė toliau kontroliuoja asociacijos CBIA administravimą ir pagrindinius už jos darbą atsakingus asmenis. Jos įstatų 46 straipsnio 5 dalyje taip pat nustatyta, kad priežiūros taryba praneša partijos stiprinimo vadovybės agentūroms ir pramonės valdymo departamentams apie problemas, susijusias su asociacijos darbu.

([336]) Žr. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Visų pirma Xia Nongas, Nacionalinės plėtros ir reformų komisijos Pramonės departamento pirmojo lygio inspektorius, išreiškė viltį, kad asociacija CBIA „ir toliau atliks svarbų tilto ir jungties vaidmenį vadovaudamasi nauju dvigubo ciklo plėtros modeliu <...>“.

([337]) CNLIC priklausančių asociacijų sąrašas pateikiamas adresu http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) Laikytis partijos stiprinimo principų vadovaujant asociacijos darbui ir skatinti baterijų pramonės pertvarką ir modernizavimą bei žaliąją plėtrą, „Sohu“, 2020 m. spalio 31 d. Prieinama adresu https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) CNLIC asociacijų straipsnius galima rasti adresu http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) Bendrovės CATL pirmininko padėjėjas Meng Xiangfengas ir jo delegacija lankėsi asociacijoje, kad apsikeistų nuomonėmis, CBIA, 2023 m. vasario 15 d. Prieinama adresu http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) Asociacijos CIAPS įstatų 21 straipsnyje nustatyta, kad asociacijos direktoriai turi „palaikyti Kinijos komunistų partijos vadovavimą, remti Kinijos socializmą, ryžtingai įgyvendinti partijos poziciją, principus bei politiką ir turėti gerų politinių savybių“. Kaip ir asociacijos CBIA atveju, jei direktorių valdyba negali sušaukti posėdžio, komiteto narius tiesiogiai išrenka partijos stiprinimo veiklai vadovaujantis organas. Pažymėtina ne tik tai, kad asociaciją CIAPS valdo Valstybės Taryba, bet ir tai, kad Kinijos vyriausybė toliau kontroliuoja asociacijos administravimą ir pagrindinius už jos darbą atsakingus asmenis.

(785) Kaip atskleista 779 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos vyriausybė sukūrė sistemą, kuria užtikrinama, kad visi asociacijos valdymo ir administraciniai organai, kaip antai direktorių valdyba, pirmininkas, pirmininko pavaduotojai ir generalinis sekretorius, būtų atrinkti taip, kad būtų siekiama KKP ir Kinijos vyriausybės politikos tikslų. Kaip jau išsamiai aptarta 197–203 ir 704–705 konstatuojamosiose dalyse, KLR teisinei ir ekonominei aplinkai, kurioje veikia BEV žaliavų tiekėjai, būdinga stipri ir visapusiška vyriausybės kontrolė. Tokios visapusiškos kontrolės įrodymai, be kita ko, pateikti Konstitucijos 11 straipsnyje, kuriame aiškiai nustatyta, kad vyriausybė prižiūri ir nevalstybinius ekonomikos sektorius (žr. visų pirma 199 konstatuojamąją dalį).

(786) Be to, Komisija taip pat nustatė, kad KKP nariai ir organizacijos dalyvauja daugelio baterijų tiekėjų veikloje ir daro jiems visapusišką įtaką. Pagal Bendrovių įstatymą ([341]) ne tik valstybės valdomose įmonėse, bet ir privačiose bendrovėse „įsteigiama Kinijos komunistų partijos organizacija partijos veiklai pagal Kinijos komunistų partijos Konstituciją vykdyti. Bendrovė sudaro būtinas sąlygas partijos organizacijos veiklai.“ Be to, 2017 m. KKP centrinio komiteto ir Valstybės Tarybos nuomonėse dėl sveikos aplinkos verslininkams tobulinti kūrimo, verslumo skatinimo ir galimybės verslininkams visapusiškai atlikti savo vaidmenį ([342]) nepaliekama jokių abejonių dėl KKP organizacijų vaidmens bendrovėse: „Šviesti privačiojo sektoriaus verslininkus ir jiems patarti, kaip remti partijos vadovavimą ir įmonių vykdomą partijos stiprinimo darbą. Sukurti ir tobulinti nevalstybinių įmonių partijos stiprinimo darbo mechanizmą, aktyviai tirti įvairius partijos stiprinimo darbo būdus ir siekti išplėsti partijos organizavimo ir darbo nevalstybinėse įmonėse aprėptį. Visapusiškai pasinaudoti partijų organizacijų svarbiu politiniu vaidmeniu kalbant apie darbuotojus ir politiniu vadovaujamuoju vaidmeniu plėtojant įmones“. Iš tiesų bendrovėje CATL veikiantys KKP nariai mano, kad jų „partijos stiprinimo darbas taip pat apima vadovavimą įmonės plėtrai“ ([343]).

(787) Daugiau įrodymų, kad KKP kontroliuoja ne tik valstybės valdomas įmones, bet ir privačius subjektus, randama 2018 m. CSRC patvirtintų Įmonių valdymo gairių, skirtų biržinėms bendrovėms ([344]), nuostatoje, kurios 5 straipsnyje nustatyta, kad „biržinėse bendrovėse pagal Bendrovių įstatymo nuostatas turi būti įsteigtos Kinijos komunistų partijos organizacijos partijos veiklai vykdyti. Biržinės bendrovės sudaro būtinas sąlygas partijos organizacijos veiklai. Valstybės kontroliuojamos biržinės bendrovės, laikydamosi Bendrovių įstatymo ir atitinkamų teisės aktų bei atsižvelgdamos į bendrovės nuosavo kapitalo struktūrą, verslo veiklą ir kitas faktines sąlygas, į savo įstatus įtraukia atitinkamus partijos stiprinimo darbo reikalavimus.“ Tai patvirtina, kad KKP daro įtaką visų rūšių bendrovėms Kinijoje ir kad ji gali naudoti partijos stiprinimo darbo padalinius įmonėse, kad darytų įtaką. Be to, kai kurie didžiausi baterijų gamintojai Kinijoje (bendrovės CATL, BYD ir „Gotion“) yra įtraukti į Šendženo vertybinių popierių biržą ir privalo laikytis CRSC paskelbtų gairių. Tai patvirtina bendrovės CATL įstatų 12 straipsnis, kuriame nustatyta, kad bendrovė „įsteigia komunistų partijos organizaciją ir vykdo partijos veiklą pagal Kinijos komunistų partijos konstitucijos nuostatas. Bendrovė sudaro būtinas sąlygas partijos organizacijos veiklai“ ([345]).

([341]) Prieinama adresu http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Prieinama adresu http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Žr. pranešimą spaudai adresu https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Žr. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Žr. bendrovės CATL įstatus, galiojusius 2022 m. gegužės mėn. ir prieinamus bendrovės CATL svetainėje adresu https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

(788) Be to, nuo 2022 m. gruodžio mėn. bendrovės CATL pirmininkas ir generalinis direktorius Zeng Yuqunas taip pat yra Visos Kinijos pramonės ir prekybos federacijos (ACFIC) pirmininko pavaduotojas ([346]). ACFIC yra prekybos rūmai, kuriems vadovauja KKP ir „kurių pagrindinis organas yra privačios įmonės ir privatūs subjektai“ ([347]). Remiantis ACFIC įstatais, jų veikla – „stiprinti ir tobulinti privačių ekonominės veiklos vykdytojų ideologinį ir politinį darbą“ ir „pavesti privatiems ekonominės veiklos vykdytojams sąmoningai derinti individualų vystymąsi su nacionaliniu vystymusi“ (1 straipsnis ir 1 straipsnio 2 dalis). Pagal įstatų 2 straipsnį asociacija ACFIC taip pat yra atsakinga už tyrimų ir mokslinių tyrimų, susijusių su KKP politikos įgyvendinimu, vykdymą. Pagrindinis asociacijos principas taip pat yra padėti vyriausybei valdyti privačiąją ekonomiką ir jai tarnauti (3 straipsnis).

(789) Remdamasi, be kita ko: a) Kinijos vyriausybės vykdomos šiame skirsnyje analizuotų Kinijos pramonės asociacijų (t. y. asociacijų CBIA ir CIAPS) kontrolės lygiu, b) tuo, kad nustatyta, kad dauguma Kinijos vidaus baterijų gamintojų yra tų asociacijų nariai, ir c) tuo, kad bendrovė CATL, didžiausia baterijų gamintoja Kinijoje, taip pat buvo paskirta asociacijos CBIA ir ACFIC, prekybos rūmų, kuriems vadovauja KKP, pirmininko pavaduotoja ([348]), aiškiai siekiant padėti privačioms įmonėms įgyvendinti KKP politiką, Komisija padarė išvadą, kad baterijų rinkoje dominuoja kelios bendrovės, kurias valdo ir kontroliuoja valstybė joms dalyvaujant asociacijų CBIA ir CIAPS veikloje. Kadangi Kinijos vyriausybė dalyvauja asociacijų valdyme ir vadovauja jų verslo sprendimams, ji reikšmingai kontroliuoja baterijų tiekėjus jiems dalyvaujant asociacijų CBIA ir CIAPS veikloje.

(2) *Pagrindinės baterijų tiekėjų savybės ir funkcijos*

(790) Iš žaliavų tiekėjų organizavimo per asociacijas ir jų ryšių su Kinijos vyriausybe matyti, kaip žaliavų tiekėjams suteikiami valdžios įgaliojimai vykdyti viešąsias funkcijas. Užuot veikę kaip laisvosios rinkos dalyviai, žaliavų tiekėjai atlieka paskirtą valdžios funkciją – plėtoti BEV pramonę. Tas funkcijas atlieka žaliavų tiekėjai, kurie, tiekdami pagrindines žaliavas BEV gamintojams už mažesnį nei pakankamą atlygį, gauna tiesioginę Kinijos vyriausybės paramą.

(791) Kaip jau aptarta 3.1 skirsnyje, Komisija turi įrodymų, kad Kinijos vyriausybė visiškai kontroliuoja tiek asociaciją CBIA, tiek asociaciją CIAPS, taip pat jų narius. Todėl Komisija savo tyrime daugiausia dėmesio skyrė asociacijų CBIA ir CIAPS, taip pat jų narių vykdomoms funkcijoms, kurios gali būti apibūdinamos kaip valdžios funkcijos.

(792) Asociacija CBIA visapusiškai dalyvauja formuojant pramonės politiką teikdama nuomones ir pasiūlymus vyriausybei ir įgyvendindama baterijų sektoriaus teisinę ir reguliavimo sistemą. Asociacijos CBIA įstatų II skyriaus 6 straipsnio 1 ir 10 dalyse aiškiai nurodyta, kad asociacijos veikla yra „dalyvauti rengiant ir organizuojant baterijų pramonės plėtros plano įgyvendinimą <...> ir skatinti įgyvendinti vyriausybės parengtus planus ir susijusią politiką“, taip pat „vykdyti kitas užduotis pagal vyriausybės ir atitinkamų departamentų įgaliojimus arba jų pavestas užduotis“. Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad planų įgyvendinimas nėra tik orientacinė sistema – jis privalomas pagal įstatymą, įskaitant KLR Konstituciją ([349]).

(793) Įrodymų šiuo klausimu Komisija rado asociacijos CBIA svetainėje ([350]). Asociacija CBIA kartu su Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos atstovais ir pagrindinėmis įmonėmis, kaip antai bendrove CATL ir dar viena mažesne Kinijos baterijų gamintoja bendrove „Sunwoda“, dalyvavo diskusijų posėdyje, kuriame buvo siekiama parengti 14-ąjį baterijų pramonės plėtros penkmečio planą ([351]) ir buvo pasiūlyti pakeitimai dėl, be kita ko, pramonės politikos, vidaus ir užsienio vartotojų rinkų bei žaliosios plėtros. Remiantis tuo, kas buvo pranešta

([346]) Bendrovės CATL pirmininkas Zeng Yuqunas išrinktas eiti Visos Kinijos pramonės ir prekybos federacijos pirmininko pavaduotojo pareigas, „The Paper“, 2022 m. gruodžio 13 d. Prieinama adresu https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Žr. ACFIC įstatus adresu https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Žr. http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Kinijos ataskaitos 4.3.1 skyrius, p. 93, taip pat Kinijos Liaudies Respublikos Konstitucijos 62, 67 ir 89 straipsniai; prieinama adresu https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Žr. pranešimą „Kinijos baterijų pramonės asociacija surengė diskusijų posėdį dėl 14-ojo baterijų pramonės plėtros penkmečio plano parengimo“, Kinijos baterijų pramonės asociacija, 2021 m. rugpjūčio 23 d. Prieinama adresu http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Baigus rengti planą jis pavadintas 14-uoju naujų rūšių energijos kaupimo plėtros penkmečio planu. Prieinama adresu https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

asociacijos CBIA svetainėje, darbo grupė ir Pramonės ir informacinių technologijų ministerija glaudžiai bendradarbiavo rengdamos planą, „kad jis taptų rekomendaciniu dokumentu, galinčiu padėti pramonei ir tarnauti vyriausybei bei įmonėms“.

(794) Taip pat nustatyta, kad asociacijai CBIA suteikti ypatingi įgaliojimai „stiprinti pramonės drausmę“ ir reguliuoti asociacijos, pramonės ir narių veiklą bei koordinuoti narių ryšius ([352]). Pramonės stiprinimas (savidisciplina ir elgsena rinkoje yra konkretūs nurodymai, numatyti keliuose nacionaliniuose planuose, kaip nurodyta 747 ir 748 konstatuojamosiose dalyse. Asociacijos CBIA įstatų 11 straipsnyje nustatyta, kad nariai laikosi asociacijos įstatų ir įgyvendina asociacijos nutarimus.

(795) Be asociacijos CBIA įstatuose pateiktų įrodymų, asociacijos pristatyme, pateiktame jos interneto svetainėje, teigiama, kad jos tikslas – „atspindėti įmonių ir pramonės šakų poreikius, reguliuoti įmonių ir pramonės šakų elgseną, apsaugoti teisėtas jos narių teises ir interesus, įgyvendinti nacionalinę politiką ir įstatymus, skatinti nuolatinį visos pramonės ekonomikos, technologijų ir valdymo lygio gerinimą ir visos pramonės plėtrą, <...> stiprinti pramonės rinką <...> ir koordinuoti įmonių gamybos, pardavimo ir eksporto klausimus“ ([353]). Remiantis asociacijos CBIA manifestu ([354]), asociacijos misija yra „visapusiškai patenkinti narių poreikius, užtikrinti pramonės plėtrą ir vyriausybės valdymą“, o tikslas – „sukurti aukščiausios klasės asociaciją, kuri vadovautų pasaulinės baterijų pramonės kūrimui“. Remiantis įstatų 2 straipsniu, dar vienas jos veiklos tikslas – būti tiltu, jungiančiu vyriausybę ir narius. Pagal asociacijos CBIA įstatų 10 straipsnio 2 dalį nariai taip pat prižiūri asociacijos darbą.

(796) Asociacija CIAPS yra dar viena asociacija, kurią sudaro su baterijų pramone susijusios įmonės ir institucijos. Asociacijos tikslas yra ne tik tarnauti savo nariams, bet ir padėti jiems plėstis vidaus ir užsienio rinkose, skatinti bendrą pramonės technologinę pažangą ir pramonės plėtrą. Asociacijos CIAPS įstatų 3 straipsnyje nustatyta ([355]), kad asociacija palaiko Kinijos komunistų partijos vadovavimą, laikosi nacionalinės politikos ir vykdo partijos veiklą – panašiai kaip asociacija CBIA. Asociacijai CIAPS taip pat pavesta teikti rekomendacijas vyriausybės departamentams dėl baterijų pramonės politikos ir taisyklių rengimo (6 straipsnio 1 dalis) ir veikti kaip sąsajai su vyriausybe perduodant jai narių reikalavimus ir taip padedant nariams įgyvendinti vyriausybės politiką (6 straipsnio 1 dalis), organizuoti pramonės taisyklių ir potvarkių rengimą, „padėti vyriausybei reguliuoti elgesį rinkoje, plėsti rinkas, kuriose nariai veikia, sudaryti sąlygas sukurti išorės aplinką, grindžiamą sąžininga ir tvarkinga konkurencija“ ir apsaugoti tiek savo narių, tiek pramonės interesus (6 straipsnio 3 dalis). Galiausiai 6 straipsnio 14 dalyje nustatyta, kad asociacija „vykdo vyriausybės departamentų ir priežiūros įstaigų pavestas užduotis, susijusias su kita pramonei naudinga veikla“. Asociacijos CIAPS veikloje dalyvaujantys nariai taip pat turi įgaliojimus prižiūrėti asociacijos darbą (10 straipsnis).

(797) Be to, asociacijos CIAPS įstatuose jos nariams nustatyti įpareigojimai (jų 11 straipsnyje) „laikytis asociacijos įstatų ir įvairių taisyklių bei vykdyti asociacijos nutarimus“.

(798) Todėl asociacija CIAPS ne tik atlieka vyriausybės patarėjo funkcijas ir tarpininkauja tarp Kinijos vyriausybės ir jos narių, bet ir turi nepaprastuosius įgaliojimus reguliuoti savo narių ir kitų baterijų pramonėje veikiančių subjektų elgesį rinkoje. Į Šendženo baterijų pramonės asociacijos, kuriai priklauso bendrovė „Sunwoda“, įstatus įtrauktos panašios nuostatos dėl jos veikloje dalyvaujančių subjektų elgesio rinkoje ir kainodaros mechanizmo. Šendženo baterijų pramonės asociacijai vadovauja Šendženo savivaldybė ir ji aiškiai numato koordinavimą jos narių ginčų dėl kainų atveju. Visų pirma, Šendženo baterijų pramonės asociacijos įstatuose teigiama, kad ji, „[v] adovaudamasi kainų administravimo departamento gairėmis, prižiūri sektoriaus produktų ar paslaugų kainodarą, koordinuoja narių ginčus dėl kainų ir palaiko sąžiningą konkurenciją“ ([356]).

([352]) Žr. asociacijos CBIA įstatų 6 straipsnio 8 dalį.
([353]) Prieinama adresu http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Žr. http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Prieinama adresu https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Žr. Šendženo baterijų pramonės asociacijos įstatų 8 straipsnio 8 dalį; prieinama adresu http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Kaip ir asociacijos CBIA nariams, asociacijos CIAPS nariams suteikti valdžios įgaliojimai, t. y. jie turi įgaliojimus individualiai ir kolektyviai daryti įtaką asociacijai ir priimti su ja susijusius sprendimus, vyriausybės vardu vykdyti pareigas ar funkcijas, susijusias su BEV pramonės plėtra. Šios asociacijos taip pat vykdo vyriausybės funkcijas, nes jų vaidmuo yra įgyvendinti Kinijos vyriausybės politiką, pagal kurią užtikrinamas baterijų ir žaliavinių medžiagų tiekimas žemomis kainomis, siekiant skatinti BEV pramonės plėtrą, ir prižiūrėti, kad visi susiję tiekėjai jos visapusiškai laikytųsi. Atsižvelgdama į tai, Komisija nusprendė, kad asociacija CIAPS ir jos nariai yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktyje.

(800) Komisija taip pat įvertino, ar atskiri baterijų tiekėjai, visų pirma bendrovė CATL, vienas pagrindinių Kinijos vidaus rinkos veiklos vykdytojų, turi valdžios įgaliojimus ir ar jie jais naudojasi vykdydami valdžios funkcijas. Iš įrodymų matyti, kad baterijų tiekėjai laikosi 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte nustatytų Kinijos vyriausybės politikos tikslų ir juos įgyvendina, ir todėl vykdo valdžios funkcijas.

(801) Valstybinės institucijos, vykdančios valdžios funkcijas, vaidmenį tinkamai atskleidžia bendrovės CATL elgsena baterijų ir BEV rinkoje, kurioje ji sukūrė strateginių bendrųjų įmonių tinklą su šiomis valstybės valdomomis įmonėmis: FAW, GAC, „Dongfeng“, SAIC, „Chang'an Automotive“ ir neseniai – su bendrove BAIC ([357]). Šios partnerystės rodo glaudžius vyriausybės ryšius, kurie ne tik padeda stiprinti bendrovės CATL poziciją, tačiau taip pat yra naudingi BEV pramonei, nes šiems BEV gamintojams užtikrinamas stabilus tiekimas iš asociacijos CBIA vykdomosios tarybos nario ([358]). Vadovaudamasi tuo pačiu principu bendrovė CATL taip pat pasirašė susitarimą dėl bendrosios įmonės steigimo su grupe „Geely Group“ ([359]), kuriuo siekiama užtikrinti „stabilų tiekimą“ ir „sumažinti dalių pirkimo kainą ir taip padidinti elektromobilių konkurencingumą“. Tai rodo, kad tokia dinamika neapsiriboja valstybės valdomais BEV gamintojais – ja taip pat daromas poveikis privačių bendrovių elgsenai.

(802) Kalbant apie sandorius su susijusiomis bendrovėmis, Komisija nustatė, kad bendrovės CATL įstatų 46 straipsnyje nustatyta, kad sandoriams tarp bendrovės ir jos susijusių šalių gali būti netaikomas reikalavimas pateikti juos svarstyti akcininkų susirinkimui, kai <...> „susijusių šalių sandorių kainas nustato valstybė“ ([360]). Panaši nuostata pateikta bendrovės CATL susijusių sandorių valdymo sistemos 22 straipsnyje ([361]). Komisija manė, kad nėra jokios priežasties, dėl kurios tokia nuostata būtų reikalinga, jei šioje pramonės šakoje kainas nustatytų ne valstybė, visų pirma perkant ir (arba) parduodant žaliavines medžiagas ir (arba) baterijas. Atsižvelgiant į pirmiau minėtas bendrovės CATL ir valstybės valdomų BEV gamintojų įsteigtas bendrąsias įmones, tai, kad esama bendrovės CATL ir abiejų atrinktų neintegruotų gamintojų įsteigtų bendrųjų įmonių, ir tai, kad grupės „Geely Group“ ir SAIC didelę dalį baterijų perka iš bendrovės CATL, atrodo, kad kainų nustatymo mechanizme, susijusiame su BEV pramonei tiekiamomis baterijomis, Kinijos vyriausybė atlieka vieną pagrindinių vaidmenų ir kad bendrovė CATL vykdydama savo funkcijas vykdo valdžios įgaliojimus.

([357]) Bendrovės FAW ir CATL įsteigė naują įmonę –„Ningde“ (populiarus prekių ženklas), subūrusios šešis valstybės valdomus verslo partnerius, „Sohu“, 2024 m. balandžio 26 d. Prieinama adresu https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) Informacija apie bendrovę SAIC pateikiama straipsnyje „Bendrovių CATL ir SAIC bendrosios įmonės švenčia pirmuosius II etapo žingsnius statant maitinimo baterijų bazę“, „Gasgoo“, 2021 m. birželio 22 d. Prieinama adresu https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.

Žr. paskutinę pastraipą: „Šis susitarimas suteikia joms galimybę pradėti diskusijas įvairiose srityse, įskaitant bendrą plėtrą, stabilų tiekimą <...>“.

Informacija apie bendrovę FAW pateikiama straipsnyje „Kinijos bendrovė FAW užsitikrina naujų rūšių energija varomų transporto priemonių baterijų tiekimą bendradarbiaudama su energetikos srities lydere, bendrove CATL“, „Yicai“, 2019 m. vasario 28 d.; prieinama adresu https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: „Bendrovės FAW ryšiai gali užtikrinti stabilų maitinimo šaltinių tiekimo už konkurencingą kainą srautą“.

Informacija apie bendrovę GAC pateikiama pranešime „Bendrovės GAC ir CATL susitarė įsteigti dvi bendrąsias įmones“, „GAC Group“, 2018 m. liepos 19 d. Prieinama adresu https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: „Dėl šio bendradarbiavimo bendrovei GAC bus užtikrinamas stabilus naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pagrindinių komponentų tiekimas, dar labiau sumažintos viešųjų pirkimų išlaidos ir padidintas jos konkurencingumas rinkoje.“

([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) Bendrovė CATL, kaip pirmaujanti baterijų gamintoja Kinijoje (jai tenka 52 % baterijų vidaus rinkos ([362])), taip pat įtraukta į daug nacionalinių planų, visų pirma į Guidžou ir Fudziano provincijų planus. Guidžou provincijoje bendrovė CATL pasirašė kelis bendradarbiavimo susitarimus su vietos valdžia, kaip nurodyta 730 konstatuojamojoje dalyje. Be to, bendrovės CATL Nacionalinio elektrocheminės energijos kaupimo technologijų inžinerinių tyrimų centro kūrimas atspindi vieną iš pagrindinių 2017 m. baterijų veiksmų plano uždavinių ([363]) (729 konstatuojamoji dalis). Bendrovė CATL, „veikdama kaip Kinijos ličio baterijų pramonės plėtros pagrindas <…>, ėmėsi iniciatyvos ir įsteigė bendrą Nacionalinį elektrocheminės energijos kaupimo technologijų inžinerinių tyrimų centrą“ ([364]). Tyrimų centrą sudaro šeši universitetai, įskaitant Tsinghua universitetą ir Siameno universitetą, du mokslinių tyrimų padaliniai, įskaitant Kinijos elektros energijos tyrimų institutą ir Kinijos automobilių technologijų mokslinių tyrimų ir plėtros centrą, ir septynios pradinės ir galutinės grandies įmonės, įskaitant bendrovę „Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd.“. Mokslinių tyrimų padaliniai ir bendrovė „Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd“ yra valstybės valdomos įmonės.

(804) Nacionalinis elektrocheminės energijos kaupimo technologijų inžinerinių tyrimų centras yra vienas iš naujausių pavyzdžių, kai bendrovė CATL vykdo svarbias nacionalines užduotis. Pavyzdžiui, bendrovė CATL savo 2019 m. įmonių socialinės atsakomybės ataskaitoje pabrėžia, kad vienas iš jos svarbiausių 2016 m. pasiekimų buvo tas, kad ji „pagal 13-ąjį nacionalinį pagrindinių mokslinių tyrimų ir plėtros penkmečio planą vykdė konkrečias mokslinių tyrimų ir plėtros užduotis, susijusias tiek su naujų rūšių energija varomomis transporto priemonėmis, tiek su išmaniaisiais elektros tinklais; *įsteigė bendroves „CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd.“, „Co., Ltd. Academician Expert Workstation“ ir „Jiangsu CATL Technology Co., Ltd“* ([365]).

(805) Komisija nustatė, kad 2023 m. bendrovė CATL ne tik bendradarbiavo su valstybės valdomomis įmonėmis ir vykdė pagrindines nacionalines užduotis, bet ir pradėjo siūlyti kainų nuolaidas, o tai paskatino kitus rinkos dalyvius sekti šiuo pavyzdžiu, kad išlaikytų rinkos dalį. Remiantis internete pateikta informacija, bendrovė CATL automobilių gamintojams tiekė ličio karbonatą taikydama 200 000 CNY už toną kainą, t. y. kainą, kuri yra mažesnė nei maždaug 470 000 CNY už toną siekianti rinkos kaina, kad sustiprintų kai kurių klientų, t. y. bendrovių „Li Auto“, NIO, „Huawei“ ir „Zeekr“ (vienas iš grupės „Geely Group“ parduodamų produktų prekių ženklų), lojalumą ([366]). Bendrovės CATL lengvatinė programa yra skirta kai kurioms strateginėms bendrovėms, kurios per ateinančius trejus metus 80 % savo baterijų turi įsigyti iš bendrovės CATL ([367]). 2023 m. liepos mėn. baterijų gamintojas tariamai taip pat paprašė katodo medžiagų tiekėjų pritaikyti 5–10 % nuolaidą ličio karbonato kainoms ([368]). Kad neatsiliktų nuo bendrovės CATL, kiti baterijų gamintojai pradėjo panašiai mažinti kainas ([369]). Ši bendrovės CATL taikyta nuolaida buvo patvirtinta įrodymais, gautais patikrinus atrinktus grupės „Geely Group“ gamintojus. Iš tiesų nustatyta, kad tiriamuoju laikotarpiu gaminant prekės ženklo „Zeekr“ modelius naudojamų baterijų subsidijų skirtumas buvo didesnis, palyginti su kitais gamintojais.

(806) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija toliau nagrinėjo, ar tai, kad baterijų tiekėjams buvo suteikti valdžios įgaliojimai ir jie buvo laikomi valstybinėmis institucijomis, turėjo įtakos Kinijos vidaus BEV gamintojų kainoms.

([362]) Grupės „Rhodium“ ataskaita, p. 42.

([363]) Žr. 2017 m. baterijų veiksmų plano III skirsnio 1 dalį.

([364]) Bendrovėje CATL įvyko Nacionalinio elektrocheminės energijos kaupimo technologijų inžinerinių tyrimų centro apdovanojimų ceremonija, CATL, 2019 m. sausio 22 d. Prieinama adresu https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Žr. CATL 2019 m. įmonių socialinės atsakomybės ataskaitos p. 10; prieinama adresu https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Žr. straipsnį „Pranešama, kad bendrovė CATL sumažino ličio kainas svarbiausiems klientams“, „DigTimes Asia“, 2023 m. vasario 20 d. Prieinama adresu https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Ten pat.

([368]) Žr. straipsnį „Pranešama, kad bendrovė CATL prašo tiekėjų ličio karbonato kainoms taikyti 10 % nuolaidą“, „CnEVPost“, 2023 m. liepos 20 d. Prieinama adresu https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Žr. straipsnį „Bendrovė CATL paskelbia apie automobilių įmonėms taikytiną ličio rūdos nuolaidų planą ir paskatina kainų karą baterijų pramonėje“, „36kr“, 2023 m. vasario 17 d. Prieinama adresu https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) Komisija 798 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad tiek asociacijai CBIA, tiek asociacijai CIAPS buvo suteikti valdžios įgaliojimai reguliuoti ir valdyti savo narių ekonominį elgesį siekiant naudos BEV pramonei. Kalbant apie asociaciją CBIA, jai suteikti įgaliojimai „stiprinti pramonės savidrausmę“ ir „vykdyti asociacijos, pramonės ir narių elgesio reguliavimą“ ([370]). Siekdama padėti savo nariams padidinti jų „realiosios ekonomikos pajėgumus“, asociacija numato įsteigti finansinių paslaugų platformą, kad „padėtų realiosios ekonomikos srityje“ ([371]). Asociacija CBIA taip pat turi įgaliojimus ir užduotį „koordinuoti įmonių gamybos, pardavimo ir eksporto klausimus“ ([372]). Ši sistema atitinka Pranešimo dėl baterijų pramonės, nurodyto 748 konstatuojamojoje dalyje, nuostatas, kuriose nustatyta, kad pradinės ir galutinės grandies baterijų rinkos dalyvių elgsena turėtų būti atitinkamai prižiūrima ir reguliuojama. Kaip jau pabrėžta 748 konstatuojamojoje dalyje, Pranešime dėl baterijų pramonės valstybinėms institucijoms nurodoma „stiprinti priežiūrą ir griežtai nagrinėti bei spręsti klausimus, susijusius su atsargų kaupimu, kainų didinimu, nesąžininga konkurencija ir kitokiu elgesiu ličio baterijų pramonės pradinės ir galutinės grandies rinkose, kad būtų išlaikyta tvarka rinkoje“ ([373]). Šis vaidmuo iš esmės priskirtas visoms valstybinėms institucijoms, nesvarbu, ar tai būtų asociacijos CBIA ir CIAPS, ar jų nariai.

(808) Atsižvelgdama į atitinkamoms pramonės asociacijoms ir jų nariams suteiktus įgaliojimus dėl kainodaros mechanizmų, Komisija išnagrinėjo vyriausybės vykdomos pramonės asociacijų kontrolės poveikį baterijų ir ličio ir (arba) LFP tiekėjams.

(809) Kaip jau išnagrinėta 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, Kinijos vyriausybė sukūrė pramonės asociacijų tinklą, kurio nariams suteikti valdžios įgaliojimai ir kurie vykdo valdžios funkcijas, visų pirma dėl to, kad turi įgaliojimus kontroliuoti asociaciją, kuriai jie priklauso, o ta asociacija turi įgaliojimus vykdyti valdžios funkcijas. Ši išvada visų pirma grindžiama tokių asociacijų kaip CBIA ir CIAPS įtaka KLR taikomoms teisinėms, reguliavimo ir norminėms sistemoms. Dėl visų asociacijų ir jų narių Komisija nustatė, kad šie įgaliojimai apima ne tik politikos ir teisės aktų rengimą, bet ir pramonės savidisciplinos stiprinimą, kai asociacijos reguliuoja savo narių elgseną ir taip pat žaliavinių medžiagų kainų nustatymą bei KLR bendrovių elgseną rinkoje.

(810) Kaip minėta 3.3.1.2 skirsnyje, kadangi Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, Komisija negavo klausimyno atsakymų iš nė vieno nesusijusio baterijų tiekėjo ir jokios informacijos apie Kinijos baterijų rinką, kaip antai jos struktūrą, ekonominės veiklos vykdytojų nuosavybę ar kainų lygį. Be to, nors į bendrovę CATL kreipėsi dvi atrinktos grupės, su kuriomis ji turėjo bendrųjų įmonių, ji atsisakė pateikti klausimyno atsakymus, todėl Komisija neturėjo svarbios informacijos, kad galėtų įvertinti bendrovės CATL padėtį remdamasi jos pateiktais duomenimis.

(811) Be to, kaip minėta 3.3.2.3 skirsnyje, grupei SAIC nepateikus patikrinamos informacijos, Komisija turėjo tik nedaug informacijos ir ji buvo susijusi tik su grupe „Geely Group“. Atsižvelgiant į daug mažesnę šios bendrovės rinkos dalį Kinijos rinkoje pagal BEV pardavimą ir atitinkamai mažesnę baterijų pirkimo apimtį, palyginti su grupe „SAIC Group“, manyta, kad šios informacijos savaime nepakanka, kad būtų galima padaryti reikšmingas išvadas dėl vyriausybės vykdomos kontrolės poveikio baterijų kainoms, taikomoms BEV gamintojams. Dėl to Komisija turėjo remtis kitais turimais faktais.

(812) Informaciją, kuria rėmėsi Komisija, sudarė viešai prieinama informacija, kaip antai bendrovės „Benchmark Mineral Intelligence“ pateikta rinkos tyrimų informacija ([374]), informacija apie bendrovę CATL, pagrindinį baterijų rinkos dalyvį Kinijos rinkoje, patikrinta pirkimo informacija, susijusi su grupe „Geely Group“, ir tam tikra patikrinta informacija, susijusi su baterijų tiekėju, susijusiu su grupe „SAIC Group“.

([370]) Asociacijos CBIA įstatų 6 straipsnio 8 dalis.
([371]) Asociacijos CBIA įstatų 6 straipsnio 6 dalis.
([372]) Žr. asociacijos CBIA pristatymą.
([373]) Ten pat.
([374]) Bendrovė, teikianti duomenis ir skelbianti rinkos tyrimus apie ličio jonų baterijų ir elektrinių transporto priemonių tiekimo grandinę, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) Bendrovės „Benchmark Mineral Intelligence“ pateikti duomenys – tai mėnesiniai ličio jonų baterijų elementų kainų įverčiai Kinijos, Europos, Azijos (išskyrus KLR) ir Šiaurės Amerikos rinkose, išreikšti gamintojo kainomis EXW sąlygomis. Kalbant apie tiriamąjį laikotarpį, iš duomenų matyti, kad NMC elementų kaina EXW sąlygomis už kW/h ES, Šiaurės Amerikos ar Azijos rinkose buvo bent 10 % ir iki 30 % didesnė nei Kinijos rinkoje, neatsižvelgiant į konkrečią NMC cheminę sudėtį (111, 523, 622 arba 811). Kadangi nėra viešai paskelbto LFP elementų kainos vertinimo ir Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, Kinijos ir kitų rinkų kainų skirtumas taip pat laikytas tinkamu kalbant apie LFP elementus. Tokį palyginimą reikėtų vertinti atsižvelgiant į tai, kad Kinijos baterijų gamintojų rinkos dalis ES ir Šiaurės Amerikos rinkose 2022 ir 2023 m. viršijo 60 % ([375]), todėl Kinijos baterijų gamintojus galima laikyti kainas šiose rinkose nustatančiais subjektais. Nors šis kainų palyginimas rodo, kad kainos ne Kinijos rinkose yra sistemingai didesnės, Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad ši analizė buvo atlikta konservatyviai, nes kainos buvo nustatomos remiantis gamintojo kainomis EXW sąlygomis, todėl nebuvo atsižvelgta į vežimo iš KLR į šias rinkas išlaidas. Įtraukus vežimo išlaidas ir atsižvelgiant į Kinijos baterijų gamintojų rinkos dalį šiose rinkose, kainų skirtumas būtų dar didesnis.

(814) Kalbant apie bendrovę CATL, Komisija, neturėdama tikslesnių duomenų, išnagrinėjo bendrovės CATL 2021–2022 m. metines ataskaitas ([376]). Iš ataskaitų matyti, kad pelningumas Kinijos vidaus rinkoje sumažėjo, bet tai kompensuota didesniu pelnu, užregistruotu eksporto srityje. Nors 2021 m. gruodžio mėn. bendrovė pranešė apie didelį bendrojo pelno dydį tiek vidaus, tiek užsienio baterijų rinkoje, 2022 m. birželio mėn. ši tendencija pasikeitė, kai bendrovė pradėjo prarasti pelningumą Kinijos vidaus rinkoje, o eksporto srityje padidino savo pelno dydį. Kadangi bendrovė CATL nebendradarbiavo (t. y. Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, o bendrovė CATL, kaip susijusi baterijų tiekėja dviem atrinktoms grupėms, atsisakė pateikti klausimyno atsakymus), Komisija rėmėsi turimais faktais ir padarė išvadą, kad pelningumo Kinijos baterijų vidaus rinkoje sumažėjimas atspindi vyriausybės politiką, kuria siekiama tiekti baterijas BEV gamintojams vidaus rinkoje už mažesnį nei pakankamą atlygį. Tačiau tokia politika neturėjo poveikio eksporto rinkoms, todėl pelningumas išliko stabilus ir net padidėjo dėl didesnių bendrovės CATL šiose rinkose taikomų kainų. Tai aiškiai rodo, kad bendrovė CATL negalėjo padidinti savo pelno Kinijoje ir priimti pagrįstų verslo sprendimų kaip įprastas rinkos dalyvis, veikiantis atviros rinkos ekonomikoje. Vietoj to bendrovė CATL buvo priversta įgyvendinti Kinijos vyriausybės politiką ir tiekti baterijas BEV vidaus pramonei žemesnėmis kainomis, ir įprastą pelną galėjo gauti tik iš baterijų eksporto, kurio kainos nebuvo paveiktos Kinijos vyriausybės visa apimančios politikos, palankios BEV pramonei. Tokia praktika taip pat patvirtinta bendrovės CATL įstatų ir susijusių sandorių valdymo sistemos nuostatose, kaip paaiškinta 801 konstatuojamojoje dalyje, kuriose numatyta, kad bet kokio pobūdžio sandorių su susijusiais subjektais kainas nustato valstybė.

(815) Grupė „Geely Group“ baterijas pirko per įvairius savo subjektus kaip sudėtines baterijas ir modulius tiek iš nesusijusių, tiek iš susijusių tiekėjų. Atsižvelgiant į tai, kad grupė „Geely Group“ ir bendrovė CATL yra kartu įsteigusios bendrųjų įmonių, atliekant šį tyrimą šios dvi bendrovės laikytos susijusiomis. Tuo remdamasi Komisija nustatė, kad daugiausia pirkta iš susijusių bendrovių.

(816) Grupių SAIC ir „Geely“ susiję baterijų tiekėjai tiriamuoju laikotarpiu taip pat pardavė baterijas eksportui. Komisija nustatė, kad toks eksportas buvo vykdomas didesnėmis kainomis (kw/h pagrindu) nei kaina, kurią grupė „Geely Group“ mokėjo nesusijusiems tiekėjams. Be to, Komisija taip pat nustatė, kad grupių SAIC ir „Geely“ susiję baterijų tiekėjai tas pačias baterijas eksportavo gerokai didesne kaina nei pardavė vidaus rinkoje. Priklausomai nuo modelių, kainų skirtumas viršijo 25 %, o tai rodo skirtingą su kainomis susijusią elgseną priklausomai nuo baterijų paskirties vietos ir patvirtina 813 konstatuojamojoje dalyje pateiktas išvadas.

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

([376]) Bendrovės CATL 2022 m. metinė ataskaita, p. 17 ir 18, ir bendrovės CATL 2023 m. pusmečio ataskaita, p. 15 ir 148.

(817) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad dėl vyriausybės vykdomos maitinimo baterijų pramonės asociacijų ir jų narių kontrolės vidaus BEV gamintojams taikomas lengvatinis režimas. Konkrečiau, baterijų gamintojai BEV gamintojams vidaus rinkoje taiko mažesnes kainas nei eksporto rinkose. Todėl Komisija padarė išvadą, kad baterijų gamintojai, veikiantys kaip valstybinės institucijos, įgyvendino nacionalinę politiką, kuria siekiama tiekti baterijas vidaus BEV gamintojams už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(3) *Išvada*

(818) Remdamasi pirmiau pateikta informacija, Komisija laikėsi nuomonės, kad baterijas tiekiančioms bendrovėms suteikti valdžios įgaliojimai ir jos vykdo valdžios funkcijas, nes jos veikiau įgyvendina Kinijos vyriausybės politiką, aprašytą 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, o ne veikia pagal laisvosios rinkos principus siekdamos gauti kuo didesnį pelną. Ši Kinijos vyriausybės politika, pagal kurią baterijos tiekiamos žemesnėmis kainomis siekiant remti BEV pramonės plėtrą ir užtikrinti, kad būtų laikomasi gairių dėl gamybos tikslų, akivaizdžiai daro poveikį bendrovių sprendimams ir valdymui, todėl tai negali būti laikoma privataus elgesio laisvosios rinkos ekonomikoje išraiška. Turimi įrodymai dėl kainodaros politikos eksporto rinkoje, palyginti su kainodara vidaus rinkoje, taip pat patvirtina, kad Kinijos baterijų gamintojai laikosi Kinijos vyriausybės politikos, o ne laisvosios rinkos principų.

(819) Be to, atsižvelgdama į Kinijos pramonės asociacijų, kurioms priklausė baterijų tiekėjai (t. y. asociacijų CBIA ir CIAPS), vykdomas funkcijas ir didėjančią Kinijos vyriausybės įtaką toms asociacijoms, taip pat į tokių asociacijų narių įgaliojimus, kuriuos jie įgijo priklausydami šioms asociacijoms, Komisija padarė išvadą, kad dėl priklausymo asociacijoms CBIA ir CIAPS jų nariams buvo suteikti valdžios įgaliojimai, t. y. nariai turi įgaliojimus individualiai ir kolektyviai daryti įtaką asociacijai ir priimti dėl jos sprendimus, vyriausybės vardu vykdyti pareigas arba funkcijas, susijusias su BEV pramonės plėtra. Šios asociacijos taip pat vykdo valdžios funkcijas, nes jų vaidmuo yra įgyvendinti Kinijos vyriausybės politiką, pagal kurią užtikrinamas baterijų tiekimas žemesnėmis kainomis, siekiant naudos BEV pramonei, ir prižiūrėti, kad visi susiję tiekėjai jos visapusiškai laikytųsi. Dėl Kinijos vyriausybės planų ir visų šių griežtos kontrolės ir priežiūros mechanizmų, kuriais reglamentuojama asociacijų veikla, šių asociacijų ir jų narių, taip pat kitų tiekėjų veiksmai iš tikrųjų yra Kinijos vyriausybės veiksmai.

(820) Kinijos vidaus rinkos ypatybės ir kainų nustatymo mechanizmai, kuriuos įgyvendina ir stebi baterijų asociacijos, jų nariai ir baterijų bei LFP tiekėjai, taip pat patvirtina išvadą, kad jiems suteikti valdžios įgaliojimai ir jie vykdo valdžios funkcijas. Visų pirma Kinijos vyriausybė sukūrė aplinką, kurioje baterijos ir LFP BEV gamintojams būtų tiekiami už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(821) Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad baterijų tiekėjai laikomi valstybinėmis institucijomis, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkte.

(b) Baterijų tiekėjai, veikiantys kaip privatūs subjektai ir vykdantys Kinijos vyriausybės pavedimus arba nurodymus

(822) Net jei alternatyviu atveju baterijų gamintojai nebūtų laikomi valstybinėmis institucijomis, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkte, Komisija nustatė, remdamasi šiame skirsnyje aprašyta informacija, kad dėl pirmiau nurodytų priežasčių jie būtų laikomi Kinijos vyriausybės pavedimu ar nurodymu atliekantys funkcijas, kurios paprastai pavedamos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje. Todėl jų veiksmai bet kuriuo atveju būtų priskiriami Kinijos vyriausybei.

(823) Pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunkčio antroje įtraukoje nurodoma, kad finansinis įnašas yra, jeigu vyriausybė: „paveda arba nurodo privačiam subjektui atlikti vieną ar kelias i, ii ir iii punktuose nurodytų tipų funkcijas, kurios paprastai suteiktos Vyriausybei ir kurių atlikimo tvarka realiai nesiskiria nuo tvarkos, kurios paprastai laikosi Vyriausybės“. Laikoma, kad pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje nurodyto pobūdžio funkcijos vykdomos tais atvejais, kai „Vyriausybė aprūpina prekėmis ar suteikia paslaugų, nebūdingų bendrajai infrastruktūrai, arba perka prekių <…>“. Šios nuostatos atspindi SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčio iii ir iv įtraukas ir turėtų būti aiškinamos bei taikomos atsižvelgiant į atitinkamą PPO teismų praktiką.

(824) PPO kolegija ataskaitoje dėl JAV eksporto apribojimų nusprendė, kad pagal SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčio iv įtraukoje vartojamų dviejų žodžių „pavesti“ ir „nurodyti“ įprastą reikšmę reikia, kad vyriausybės veiksmas apimtų delegavimą (pavedimo atveju) arba įsakymą (nurodymo atveju). Ji atmetė JAV argumentą dėl priežasties ir pasekmės ir paprašė aiškiai ir įtikinamai nurodyti delegavimo arba įsakymo veiksmą. Tačiau vėlesnėje byloje („JAV. Kompensaciniai muitai DRAMS) Apeliacinis komitetas nusprendė, kad žodžių „paveda“ ir „nurodo“ pakeitimas žodžiais „delegavimas“ ir „įsakymas“ yra pernelyg griežtas standartas. Apeliacinio komiteto nuomone, „pavedimą“ vyriausybė duoda tada, kai įpareigoja privatų subjektą, o „nurodymą“ – kai prieš jį pasinaudoja savo galiomis. Abiem atvejais skirdama finansinį įnašą vyriausybė kaip įgaliotuoju subjektu naudojasi privačiu subjektu ir „daugeliu atvejų tikėtina, kad privačiam subjektui gali būti pavedama ar nurodoma su tam tikra grasinimo arba raginimo forma“.

(825) Be to, pagal SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčio iv įtrauką narėms neleidžiama nustatyti kompensacinių priemonių produktams, „kai Vyriausybė tik vykdo savo bendro reglamentavimo įgaliojimus“ arba kai Vyriausybės įsikišimas „gali arba negali turėti tam tikrų rezultatų atsižvelgiant į esamas aplinkybes ir tai, ar tos rinkos dalyviai turi laisvą pasirinkimą“. Pavedimas ir nurodymas veikiau reiškia „aktyvesnį vyriausybės vaidmenį nei vien tik veiksmų skatinimą“. Be to, PPO nemanė, kad „galimybės veikti savo nuožiūra suteikimas privačiam subjektui neišvengiamai prieštarauja pavedimui arba nurodymui tam privačiam subjektui <...>. Nors gali būti atvejų, kai privačiam subjektui paliekama tokia plati galimybė veikti savo nuožiūra, kad tampa neįmanoma tinkamai padaryti išvados, kad tam privačiam subjektui buvo pavesta arba nurodyta vykdyti konkrečią užduotį, tai yra faktų ir (arba) įrodymų klausimas, kuris turi būti nagrinėjamas kiekvienu konkrečiu atveju“. Pagal tuos PPO sprendimus ne visos vyriausybės priemonės, kuriomis gali būti suteikiama nauda, prilygsta finansiniam įnašui pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnį ir SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punktą.

(826) Trumpai tariant, atitinkamuose PPO sprendimuose nurodyta, kad:

i. nustatant, ar teiktas finansinis įnašas pagal SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktį, daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama vyriausybės veiksmų pobūdžiui, o ne jų poveikiui arba rezultatams. Kitaip tariant, visuotinai pripažįstama, kad vyriausybės kišasi į rinkas kaip reguliuotojos ir įsikišdamos daro poveikį rinkai ir jos veiklos vykdytojams. Todėl vyriausybė gali teisėtai nustatyti eksporto mokesčius, siekdama generuoti pajamas, jei tam tikra biržos prekė tarptautinėse rinkose yra labai konkurencinga. Tačiau tokie eksporto apribojimai nėra nustatomi, jei paaiškėja, kad ši priemonė kartu su kitais mechanizmais yra taikoma siekiant išlaikyti biržos prekes vidaus rinkoje ir priversti tiekėjus parduoti jas už mažesnes negu rinkos kainas, taikant platesnę vyriausybės sukurtą sistemą, skirtą tam tikrai pramonei arba keliems pramonės sektoriams remti, siekiant padidinti jų konkurencingumą. Todėl, vertinant finansinio įnašo elementą, svarbu įvertinti vyriausybės veiksmų pobūdį, įskaitant šių veiksmų aplinkybes, tikslą ir paskirtį;

ii. pavedimas arba nurodymas yra aiškus ir teigiamas veiksmas, skirtas konkrečiai šaliai konkrečios užduoties arba pareigos atžvilgiu, todėl labai skiriasi nuo padėties, kai vyriausybė kaip nors įsikiša į rinką, ir šis įsikišimas, atsižvelgiant į faktines aplinkybes ir laisvą tos rinkos dalyvių pasirinkimą, gali turėti tam tikrą rezultatą arba jo neturėti. Galiausiai dėl pavedimo arba nurodymo sąvokų svarbu išsiaiškinti, ar atitinkamą elgesį, t. y. finansinį įnašą tiekiant prekes už mažesnį nei pakankamą atlygį, galima susieti su vyriausybe arba galbūt galima laikyti laisvu privačių veiklos vykdytojų pasirinkimu, atsižvelgiant į rinkos sąlygas, pvz., reguliavimo apribojimus;

iii. iš esmės SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčio iv įtrauka yra apsaugos nuo vengimo nuostata, todėl, norint nustatyti faktą, kad buvo duotas pavedimas arba nurodymas, reikia, kad vyriausybė būtų suteikusi atsakomybę privačiam subjektui arba naudotųsi savo galiomis prieš privatų subjektą, kad galėtų skirti finansinį įnašą. Būtų galima manyti, kad dažniausiai privačiam subjektui pavedama arba nurodoma kaip nors grasinant arba raginant, ir šis grasinimas arba raginimas yra įrodymas, kad buvo duotas pavedimas arba nurodymas. Vis dėlto vyriausybės gali turėti kitų priemonių pasinaudoti savo galiomis prieš privatų subjektą ir šios priemonės gali būti subtilesnės nei įsakymas arba gali būti mažiau priverstinės;

iv. vyriausybės veiksmus ir privataus subjekto elgesį turi sieti įrodomas ryšys. Nėra priežasties, kodėl vyriausybės pavedimo arba nurodymo byla neturėtų būti grindžiama netiesioginiais įrodymais (pvz., numanomais ir neoficialiais įgaliojimais arba įsakymais), jei šie įrodymai yra pagrįsti ir įtikinami. Šiuo atžvilgiu įrodymai, kad vyriausybė ketino remti galutinės gamybos grandies pramonę (pvz., viešai skelbiama politika, vyriausybės sprendimais arba kitais vyriausybės veiksmais) arba kad taikytos kitos vyriausybės priemonės, kuriomis užtikrinamas tam tikras rezultatas rinkoje (pvz., eksporto apribojimai kartu su vyriausybės priemone, kuria veiklos vykdytojams, kuriems taikomi šie apribojimai, neleidžiama kaupti savo produktų atsargų, arba vyriausybės kainų reguliavimas siekiant išlaikyti žemas nagrinėjamojo produkto vidaus rinkos kainas), gali būti svarbūs nustatant, ar teiktas finansinis įnašas pagal SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunkčio iv įtrauką (pirmiausia kaip netiesioginis vyriausybės būdas tiekti prekes, kaip nurodyta iii įtraukoje). Tam tikromis aplinkybėmis vyriausybės gairės gali būti nurodymas. Galiausiai, priklausomai nuo aplinkybių, privatus subjektas, nepaisydamas galimų neigiamų padarinių, gali nuspręsti nevykdyti jam pavestos arba nurodytos funkcijos. Vis dėlto vien tai nerodo, kad privačiam subjektui nebuvo duotas pavedimas arba nurodymas.

(827) Remdamasi ta teismų praktika ir darydama prielaidą, kad baterijų tiekėjai yra privatūs subjektai, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje, Komisija išnagrinėjo Kinijos vyriausybės veiksmų pobūdį, t. y. ar Kinijos vyriausybės kišimasis susijęs su baterijų gamintojams skirtu pavedimu arba nurodymu tiekti BEV gamintojams baterijas už mažesnį nei pakankamą atlygį, ir baterijų tiekėjų veiksmus, t. y. ar baterijų gamintojai tiekia žaliavas Kinijos BEV gamintojams už mažesnį nei pakankamą atlygį ir ar yra akivaizdus ryšys tarp Kinijos vyriausybės veiksmų ir baterijų tiekėjų, veikiančių kaip Kinijos vyriausybės įgaliotieji subjektai, elgesio. Galiausiai Komisija įvertino, ar baterijų tiekėjų vykdyta funkcija paprastai būtų suteikta vyriausybei (t. y. ar baterijų tiekimas Kinijos BEV gamintojams yra įprasta vyriausybės veikla) ir ar ši funkcija realiai nesiskiria nuo paprastai vyriausybių taikomos praktikos (t. y. ar faktinis gamintojų vykdomas žaliavų tiekimas realiai skiriasi nuo vyriausybės veiksmų, kuriuos ji būtų atlikusi pati).

(828) Atsižvelgdama į 822–826 konstatuojamosiose dalyse nurodytą PPO teismų praktiką, Komisija pirmiausia išnagrinėjo, ar Kinijos vyriausybės parama BEV pramonei tiekiant baterijas už mažesnį nei pakankamą atlygį iš tikrųjų yra įvairių aptariamų vyriausybės priemonių tikslas, o ne tik šalutinis poveikis vykdant bendruosius reguliavimo įgaliojimus. Atliekant tyrimą pirmiausia nagrinėta, ar nustatytos mažesnės baterijų kainos buvo vyriausybės tikslų dalis, ar jos veikiau buvo atsitiktinis šalutinis bendro vyriausybės reguliavimo poveikis. Komisija padarė išvadą, kad įvairiomis Kinijos vyriausybės intervencinėmis priemonėmis buvo siekiama remti BEV pramonę ir kad mažesnės baterijų kainos buvo numatytas šių priemonių tikslas, o jų vykdymą užtikrino pramonės asociacijos, kurios privalo laikytis šių planų ir užtikrinti jų vykdymą.

(829) Siekdama savo politikos tikslo, Kinijos vyriausybė laikui bėgant ėmėsi įvairių priemonių. 3.1 skirsnyje išsamiai aprašyta susijusi informacija ir aplinkybės, kuriomis paaiškinama, kokią svarbą Kinijos vyriausybė teikia BEV pramonės ir su ja susijusių pramonės šakų plėtrai.

(830) Kaip išsamiai paaiškinta pirmiau pateiktame 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, Kinijos vyriausybė nustatė įvairių priemonių, kurios taikomos visoms bendrovėms, neatsižvelgiant į tai, ar jos yra valstybės valdomos bendrovės, ar privačios bendrovės, ir kuriomis siekiama joms nurodyti tiekti baterijas žemomis kainomis. Visų pirma 2017 m. baterijų veiksmų plane pateikti konkretūs nurodymai dėl baterijų kainų nustatymo, kuriais įpareigojama užtikrinti, kad iki 2020 m. sistemos savitasis energinis tankis siektų 260 vatvalandžių kilogramui, o maitinimo baterijų kaina būtų sumažinta iki mažiau nei 1 juanio už vatvalandę. Iki 2025 m. energinis tankis pasieks 500 vatvalandžių kilogramui.

(831) Be to, baterijų pramonė Kinijoje yra labai remiama. Kaip parodyta 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, yra daug įvairių vyriausybinių institucijų priimtų potvarkių, kuriais prižiūrimas kiekvienas baterijų sektoriaus aspektas, visų pirma 2017 m. baterijų veiksmų planas, aptartas 708–710 konstatuojamosiose dalyse, 2012–2020 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių planas (744 konstatuojamoji dalis) ir Dziangsi, Fudziano ir Šendženo provincijose priimtos priemonės (725–733 konstatuojamosios dalys). Komisija nacionalinėje ir vietos politikoje rado įrodymų, kad baterijų gamintojai naudojosi įvairiomis paramos priemonėmis, nurodytomis 735 konstatuojamojoje dalyje. Tai, be kita ko, atlygis, žemės, elektros energijos ir dujų tiekimas mažesnėmis kainomis, valstybės bankų paskolos nekomerciniu pagrindu ir lengvatinė fiskalinė politika. Komisija taip pat nustatė, kad su grupėmis „Geely“ ir SAIC susiję baterijų gamintojai, pateikę klausimyno atsakymus, taip pat naudojosi lengvatine politika, pavyzdžiui, lengvatiniu finansavimu, atleidimo nuo mokesčių ir jų mažinimo programomis bei dotacijomis (740 konstatuojamoji dalis).

(832) Teikdama finansinę paramą baterijų gamintojams Kinijos vyriausybė taip pat nurodė bendrovėms didinti ir remti baterijų tiekimą vidaus rinkoje, kad būtų skatinama BEV pramonės plėtra. Tokia parama baterijų tiekėjai skatinami visiškai suderinti savo elgesį su Kinijos vyriausybės politikos tikslais, kuriais siekiama plėtoti BEV pramonę.

(833) Be to, pirmiau pateiktame skirsnyje Komisija jau nustatė, kad Kinijos vyriausybė užtikrina konkretų baterijų tiekėjų elgesį naudodamasi Kinijos pramonės asociacijomis (t. y. asociacijomis CBIA ir CIAPS), kurios nėra nepriklausomos pramonės asociacijos, atsižvelgiant į Kinijos vyriausybės vykdomos jų kontrolės lygį (777–784 konstatuojamosios dalys) ir jų atliekamas funkcijas (791–798 konstatuojamosios dalys). Kaip jau aptarta 763 ir 772 konstatuojamosiose dalyse, baterijų tiekėjai, kurie buvo asociacijos CBIA ir (arba) asociacijos CIAPS nariai, 2020 m. užėmė 86 % rinkos dalį, o 2023 m. jiems teko 93 % visų Kinijos įrengtųjų pajėgumų. Komisija taip pat nustatė, kad minėtos Kinijos pramonės asociacijos buvo ne nepriklausomos asociacijos, veikiančios pagal laisvosios ekonomikos principus, o subjektai, kuriems vadovavo Kinijos vyriausybė ir kuriuos ji valdė per Valstybės Tarybą (777–784 konstatuojamosios dalys). Visų pirma nustatyta, kad abi asociacijos vykdė vyriausybės joms pavestas užduotis, o jų vaidmuo yra padėti vyriausybei įgyvendinti vyriausybės politiką ir reguliuoti savo narių elgesį. Asociacijoms ir jų nariams suteikti įgaliojimai „stiprinti pramonės savidrausmę“ ir „vykdyti asociacijos, pramonės ir narių elgesio reguliavimą“, o kalbant konkrečiai apie CBIA – taip pat „koordinuoti įmonių gamybos, pardavimo ir eksporto klausimus“. Taigi šios dvi asociacijos vykdo valdžios funkcijas, nes jų vaidmuo yra įgyvendinti Kinijos vyriausybės politiką, pagal kurią užtikrinamas baterijų tiekimas žemesnėmis kainomis, siekiant naudos BEV vidaus pramonei, ir prižiūrėti, kad visi susiję tiekėjai jos visapusiškai laikytųsi. Atsižvelgdama į tai, Komisija manė, kad asociacijos CBIA ir CIAPS yra valstybinės institucijos, kaip apibrėžta SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktyje.

(834) Be to, asociacijos CBIA 7-ajame narių kongrese asociacija pareiškė, kad „asociacija turėtų visapusiškai atlikti savo, kaip pramonės savireguliavimo organizacijos, vaidmenį, prisiimti svarbią atsakomybę už rinkos nulemtos elgsenos palaikymą, užtikrinti tvarkingą pramonės konkurenciją, suvaržymus taisyklėmis, savidisciplinos priežiūrą ir vystymosi optimizavimą, <...> **taiko suvaržymus ir baudžia už elgesį, kuris trikdo rinkos tvarką, kenkia pramonės interesams ir įvaizdžiui**, ir siekia sukurti sąžiningą ir tvarkingą baterijų pramonės plėtros aplinką“ [paryškinta papildomai] ([377]). Tai rodo, kad nariai turi laikytis asociacijos nurodymų, kuriais ji siekia reguliuoti savo narių ekonominį elgesį, kad jie laikytųsi Kinijos vyriausybės politikos ir taip išvengtų asociacijos CBIA jiems taikomų bausmių. Tai taip pat rodo, kad Kinijos vyriausybė per asociacijas įgalioja baterijų gamintojus laikytis tam tikro baterijų gamintojų elgesio. Papildomų įrodymų, kad Kinijos vyriausybė aktyviai dalyvauja rinkoje ir kišasi, kai kyla problemų dėl kainų ir tiekimo, nustatyta 2022 m. Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pareiškimuose spaudai (750 konstatuojamoji dalis), kuriuose Pramonės ir informacinių technologijų ministerija įsipareigojo „kuo greičiau sumažinti [žaliavinių medžiagų kainas] iki tinkamo lygio“ ([378]).

([377]) Žr. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Žr. 308 išnašą.

(835) Be to, Komisija nustatė, kad bendrovės CATL įstatų ir susijusių sandorių valdymo sistemos nuostatose, kaip paaiškinta 801 konstatuojamojoje dalyje, numatyta, kad yra atvejų, kai bet kokio pobūdžio sandorių su susijusiais subjektais kainas nustato valstybė. Atsižvelgdama į tai, kad bendrovė CATL yra didžiausias tiekėjas vidaus rinkoje ir turi bendrųjų įmonių su valstybės valdomais BEV gamintojais ir abiem atrinktais neintegruotais gamintojais, ir kadangi bendrovė CATL nebendradarbiavo, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybė atlieka vieną pagrindinių vaidmenų įgyvendinant BEV pramonei tiekiamų baterijų kainų mechanizmą ir kad bendrovės CATL elgesys vidaus rinkoje nėra laisvojoje rinkoje veikiančio veiklos vykdytojo elgesys.

(836) Tai rodo ir bendrovės CATL neracionalus elgesys vidaus ir eksporto rinkose (813 konstatuojamoji dalis), kai bendrovė CATL, parduodama Kinijos vidaus rinkoje, atsisako pelno iš baterijų pardavimo. Iš tiesų, jos neracionalus elgesys rodo, kad ji vykdė Kinijos vyriausybės politiką, pagal kurią baterijos BEV vidaus pramonei tiekiamos žemesnėmis kainomis, o ne elgėsi atsižvelgdama į rinkos sąlygas, nes tokiu atveju ji baterijas parduotų daugiausia eksporto rinkose, kuriose tiriamuoju laikotarpiu ji būtų galėjusi iš esmės optimizuoti savo pelną. Kaip paaiškinta 738–742 konstatuojamosiose dalyse, Kinijos vyriausybė taip pat teikė finansinę paramą baterijų tiekėjams, siekdama užtikrinti, kad nagrinėjamos bendrovės galėtų išsilaikyti ir toliau plėtoti savo pajėgumus, ir taip toliau elgtis neracionaliai, vykdydamos Kinijos vyriausybės nurodymus – tiekti baterijas mažomis kainomis ir pakankamu kiekiu BEV gamintojams, o ne nukreipti savo pardavimą eksportui ir taip gauti didelį pelną.

(837) Komisija manė, kad, atsižvelgiant į turimus įrodymus, Kinijos vyriausybė ėmėsi aktyvesnio vaidmens nei vien tik skatinimas, remiantis PPO Apeliacinio komiteto reikalavimais ([379]). Kinijos vyriausybės taikomomis priemonėmis ribojama baterijų gamintojų veiksmų laisvė, nes praktiškai ribojamas jų verslo sprendimas dėl to, kokia kaina parduoti savo produktą, kaip matyti iš planų, aptartų 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, siekiant naudos BEV pramonei. Kinijos vyriausybės vaidmuo buvo kur kas svarbesnis nei įprastas rinkos reguliavimo institucijos įsikišimas baterijų sektoriuje. Atitinkamomis priemonėmis buvo ne tik reguliuojami bendrieji rinkos aspektai, bet ir nustatytas konkretus baterijų bendrovių elgesys. Visų šių priemonių imtasi siekiant, kad baterijų bendrovės BEV pramonei baterijas tiektų mažesnėmis kainomis. Šis ketinimas buvo aiškiai išreikštas daugelyje politinių pareiškimų ir veiksmų, aptartų 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte.

(838) Įpareigodama baterijų bendroves laikytis šių priemonių, kurių vykdymą užtikrino pramonės asociacijos, įpareigotos laikytis šių planų ir užtikrinti jų vykdymą, Kinijos vyriausybė atėmė iš jų galimybę laisvai pasirinkti pardavimo strategijas atsižvelgiant į rinkos aplinkybes. Kitaip tariant, šios priemonės aiškiai rodo esant įrodomą ryšį tarp vyriausybės veiksmų ir baterijų bendrovių elgesio. Kinijos vyriausybė naudojo baterijų bendroves kaip įgaliotuosius subjektus, kad paremtų BEV gamintojus.

(839) Galiausiai Komisija įvertino, ar faktinis gamintojų gamybos išteklių tiekimas iš tikrųjų nesiskiria nuo to, ką vyriausybė būtų dariusi pati. Komisija mano, kad taip ir yra. Kinijos vyriausybė, užuot tiesiogiai tiekusi baterijas BEV pramonei, kad būtų pasiekti jos viešosios politikos tikslai skatinti šios pramonės plėtrą, taikydama įvairias priemones skatina privačius subjektus tai daryti jos vardu. Be to, ta apimtimi, kuria toks vyriausybės vykdomas prekių tiekimas yra susijęs su tam tikromis išlaidomis (pavyzdžiui, teikiamos subsidijos žaliavoms arba atsisakoma pajamų tiekiant prekes už mažesnį negu pakankamą atlygį), tokius veiksmus reikėtų laikyti tipinėmis funkcijomis, kurios paprastai suteikiamos vyriausybei ([380]).

([379]) Apeliacinio komiteto ataskaita DS 296, 115 punktas.

([380]) Žr. 2005 m. vasario 21 d. PPO kolegijos ataskaitos *JAV. Kompensacinių muitų tyrimas dėl Korėjos kilmės dinaminių laisvosios kreipties atmintinių (DRAM)*, WT/DS296, 57 išnašą („[M]anome, kad teiginį, jog funkcijos „paprastai suteikiamos vyriausybei“, reikėtų suprasti, kad omeny turimos ir apmokestinimo bei išlaidų funkcijos. <…> Ta apimtimi, kuria paskolos ir restruktūrizavimo priemonės yra susijusios su apmokestinimu arba išlaidomis, jos gali būti įtrauktos į tos nuostatos taikymo sritį “).

(840) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybės nustatytu priemonių rinkiniu teiktas finansinis įnašas, nes vyriausybė Kinijos BEV gamintojams tiekė baterijas už mažesnį nei pakankamą atlygį, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje. Kinijos vyriausybė skatina baterijų tiekėjus tiekti baterijas BEV pramonei už mažesnį nei pakankamą atlygį ([381]), todėl jų elgesys turi būti priskirtas Kinijos vyriausybei, ir tai nėra tik nenumatytas Kinijos vyriausybės veiksmų rezultatas. Kinijos vyriausybė užtikrina, kad baterijų kainos būtų kontroliuojamos per pramonės asociacijas ir baterijų gamintojams teikiant paramą, kad būtų siekiama Kinijos vyriausybės politikos tikslų.

3.7.2.1.2. Nauda, konkretumas ir subsidijos sumos apskaičiavimas

(a) *Nauda*

(841) Kaip paaiškinta 3.3.1.2 skirsnyje, nė vienas nesusijęs LFP arba baterijas gaminantis tiekėjas nepateikė Komisijai informacijos atsakydamas į specialų klausimyną, skirtą Kinijos žaliavų tiekėjams. Atsižvelgiant į abiejų atrinktų neintegruotų gamintojų ir bendrovės CATL ryšį, šios bendrovės taip pat buvo paprašyta užpildyti klausimyną, tačiau ji to nepadarė.

(842) Todėl Komisija pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį turėjo remtis turimais faktais, kad nustatytų, kokią naudą gavo atrinkti eksportuojantys gamintojai, kurie baterijas pirko vidaus rinkoje.

(843) Komisija padarė išvadą, kad baterijų tiekėjai buvo laikomi valstybinėmis institucijomis arba privačiomis bendrovėmis, kurioms Kinijos vyriausybė pavedė ir (arba) nurodė tiekti baterijas už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(844) Komisija, vadovaudamasi pagrindinio reglamento 3 straipsnio 2 dalimi, 5 straipsniu ir 6 straipsnio d punktu, kompensuotinų subsidijų sumą vertino remdamasi jų gavėjui tekusia nauda, nustatyta tiriamuoju laikotarpiu.

(845) Siekdama nustatyti naudos buvimą ir jos dydį, Komisija pirmiausia įvertino, ar kainos Kinijoje galėtų būti laikomos tinkamu lyginamuoju dydžiu.

(846) Atsižvelgdama į tai, kad Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo ir dėl to trūko informacijos apie Kinijos baterijų vidaus rinką, Komisija laikėsi nuomonės, kad savo lyginamojo dydžio netikslinga grįsti Kinijos vidaus rinkos kainomis dėl didelės baterijų tiekėjų, kurie buvo asociacijų CBIA arba CPIAS nariai, rinkos dalies ir išvadų, kad Kinijos rinka buvo iškraipyta dėl taikomos nacionalinės ir sektorių politikos, kurią įgyvendino vietos baterijų tiekėjai, kaip nurodyta 3.7.2.1 skirsnyje, visų pirma dėl kainodaros politikos.

(847) Komisija nustatė du galimus šaltinius, kuriais remiantis būtų galima nustatyti tinkamą baterijų lyginamąją kainą: bendroves „Bloomberg New Energy Financials“ (toliau – BNEF) ir „Benchmark Mineral Intelligence“ (toliau – BMI) ([382]). BNEF buvo naudingas informacijos šaltinis, tačiau naudojant BNEF duomenis nebuvo galima apskaičiuoti galimų tiriamojo laikotarpio lyginamųjų kainų naudojant mėnesines kainas. BNEF taip pat neskirstė kainų pagal cheminę sudėtį ir geografinę vietovę. Be to, ji nepranešė apie gamintojo kainas EXW sąlygomis, taigi kainų palyginimas galėjo būti paveiktas skirtingų pristatymo sąlygų. Tačiau remiantis BMI duomenimis buvo galima apskaičiuoti tiriamojo laikotarpio lyginamuosius dydžius pagal cheminę sudėtį (LFP ir NMC) ir geografinę vietovę ([383]), remiantis gamintojo kainomis EXW sąlygomis. Remiantis šiais duomenis taip pat būtų galima atsižvelgti į įvairias NMC baterijų chemines medžiagas (111, 523, 622, 811) pagal atitinkamą paklausą elektrinių transporto priemonių sektoriuje. Tačiau kainas už kw/h ji nurodė tik elementų lygmeniu, bet ne sudėtinių baterijų lygmeniu. Atsižvelgiant į tikslumo lygį, susijusį su laikotarpiu, geografine vietove, chemine sudėtimi ir pristatymo sąlygomis, BMI laikytas tinkamiausiu šaltiniu elementų lyginamajai kainai nustatyti. Be to, taikytos iš pasirinkto šaltinio gautos gamintojo kainos EXW sąlygomis buvo konservatyvi alternatyva, nes faktinis baterijų pirkimas galėjo būti vykdomas taikant įvairias pristatymo sąlygas, įskaitant tai, kad vežimo išlaidos galėjo būti skirtingos.

([381]) Taip pat žr. 3.7.2.1 skirsnį dėl naudos.

([382]) Bendrovė, teikianti duomenis ir skelbianti rinkos tyrimus apie ličio jonų baterijų ir elektrinių transporto priemonių tiekimo grandinę, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) Informacijos buvo galima gauti apie Šiaurės Ameriką, Aziją, Kiniją ir Europą.

(848) Siekdama apskaičiuoti atitinkamą NMC baterijų elementų iš Kinijos lyginamąją kainą ([384]), Komisija naudojo vidutinę lyginamąją kainą, atsižvelgdama į BMI pateiktą NMC baterijas sudarančių cheminių medžiagų paklausą elektrinių transporto priemonių sektoriuje. Kadangi nebuvo duomenų apie LFP baterijų elementų iš Kinijos lyginamąją kainą, laikyta pagrįsta nustatyti šią kainą taikant NMC baterijų elementų lyginamosios kainos Kinijoje ir už jos ribų santykį ([385]).

(849) Siekdama apskaičiuoti atitinkamą sudėtinių baterijų lyginamąją kainą, Komisija naudojo LFP ir NMC baterijų elementų už Kinijos ribų lyginamąsias kainas, aprašytas ankstesnėse konstatuojamosiose dalyse, ir taikė elementų ir sudėtinių baterijų santykį, remdamasi BNEF paskelbta viešai prieinama informacija ([386]). Elementų ir sudėtinių baterijų santykis buvo patvirtintas bylos duomenimis, pateiktais vienos iš bendradarbiaujančių grupių.

(850) Grupės „Geely Group“ nauda apskaičiuota atsižvelgiant į atrinktų eksportuojančių gamintojų už baterijas (elementus, modulius ir sudėtines baterijas) faktiškai sumokėtos sumos ir sumos, kurią paprastai reikėtų sumokėti remiantis nustatyta lyginamąja kaina, skirtumą.

(851) Kaip paaiškinta 815 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad du susiję baterijų tiekėjai pardavė baterijas eksportui gerokai didesne kaina nei jas parduodami Kinijos vidaus rinkoje.

(852) Kadangi dėl nepakankamo bendradarbiavimo, kaip aprašyta 3.3.2 skirsnyje, nebuvo galima padaryti tikslios išvados dėl grupės „SAIC Group“ įsigytų baterijų, Komisija nustatė, kad bent keturi pagrindiniai baterijų tiekėjai buvo valdomi valstybės, buvo asociacijos CBIA nariai ir (arba) buvo glaudžiai su ja susiję per bendrovę CATL. Nustatyta, kad grupė „Geely Group“ daugiau kaip 65 % savo baterijų pirko iš bendrovių, kurios buvo vienos iš šių dviejų asociacijų narės. Remiantis tuo, kas išdėstyta, ir neturint jokios kitos informacijos tai laikyta tipiška Kinijos baterijų vidaus rinkos padėtimi.

(853) Todėl manyta, kad abu atrinkti neintegruoti gamintojai baterijas pirko iš pagrindinių veiklos vykdytojų, kurie laikomi valstybinėmis institucijomis arba privačiais subjektais, vykdančiais Kinijos vyriausybės pavedimus arba nurodymus, ir kad Kinijos BEV gamintojams buvo naudinga tai, kad baterijos buvo parduodamos už mažesnį nei pakankamą atlygį.

(854) Be to, kadangi Kinijos vyriausybė bendradarbiavo tik iš dalies, Komisija neturėjo svarbios informacijos apie Kinijos baterijų tiekėjų rinkos padėtį ir apie galimus koregavimus, kuriuos reikėjo atlikti.

(855) Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad Kinijos rinkoje vyraujančios sąlygos nepateisina koregavimų, atsižvelgiant į tai, kad kilmės šalyje nėra rinkos sąlygų, ir laikantis pagrindinio reglamento 6 straipsnio d punkto ii papunkčio nuostatų, todėl lyginamąjį dydį apskaičiavo pagal pirmiau aprašytą metodiką.

(b) *Konkretumas*

(856) Kinijos vyriausybės taikomų priemonių rinkinys buvo skirtas tik naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonei, kuriai priklauso BEV, nes atitinkamos baterijos, kurioms taikomos priemonės, naudojamos tik naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonėje.

Be to, konkrečiuose teisės aktuose ir įvairiuose 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte nurodytuose dokumentuose aiškiai nurodyta, kad BEV pramonė yra atitinkamų priemonių naudos gavėja.

(857) Todėl Komisija padarė išvadą, kad subsidijos tiekiant baterijas už mažesnį nei pakankamą atlygį nėra skiriamos visai pramonei, o yra konkrečios, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte. Be to, jokia suinteresuotoji šalis nepateikė jokių įrodymų, kad tokios formos subsidijos būtų skiriamos remiantis objektyviais kriterijais arba sąlygomis, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies b punkte.

([384]) Lyginamoji kaina už Kinijos ribų buvo grindžiama Šiaurės Amerikoje, Europoje ir Azijoje, taigi neįskaitant Kinijos, taikomomis kainomis.

([385]) Lyginamoji kaina Kinijoje buvo grindžiama Kinijoje taikomomis kainomis. Lyginamoji kaina už Kinijos ribų buvo grindžiama Šiaurės Amerikoje, Europoje ir Azijoje, taigi neįskaitant Kinijos, taikomomis kainomis.

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

(c) *Subsidijų sumos apskaičiavimas*

(858) Komisija analizavo kainas pagal kW/h ir atsižvelgė į cheminę sudėtį (NMC ir LFP), baterijos tipą (modulis ar sudėtinė baterija) ir ryšį. Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad pirkimo iš susijusių bendrovių kainos buvo vidutiniškai ([387]) didesnės už pirkimo iš nesusijusių tiekėjų kainas. Toks skirtumas viršijo 8 %, o kalbant apie tam tikrus cheminės sudėties ir baterijos tipo derinius – net 20 %.

(859) Atsižvelgdama į tokius skirtumus, Komisija išnagrinėjo į bylą įtrauktą informaciją, susijusią su sandorių kaina, siekdama nustatyti, ar tokie sandoriai galėtų būti laikomi sudarytais laikantis ištiestosios rankos principo. Tačiau į bylą įtrauktoje informacijoje, t. y. pateiktuose susitarimuose ir sutartyse dėl kainų, šiuo klausimu nebuvo jokios informacijos. Šiomis aplinkybėmis ir grupei „Geely Group“ nepatvirtinus, kad tokie sandoriai buvo vykdomi laikantis ištiestosios rankos principo, Komisija negalėjo naudoti tokių kainų ir pakeitė jas kainomis, mokėtomis nesusijusiems tiekėjams už panašų produktą pagal kw/h. Kai tam tikros grupės „Geely Group“ bendrovės nepirko iš nesusijusių tiekėjų, buvo naudojama vidutinė svertinė panašių produktų kaina, mokėta grupės „Geely Group“ lygmeniu už kw/h. Šis palyginimas buvo atliktas kw/h pagrindu, atsižvelgiant į baterijos cheminę sudėtį, t. y. LFP ir NMC, ir baterijos tipą (elementas, modulis ar sudėtinė baterija). Tais atvejais, kai moduliui taikytinos lyginamosios kainos nebuvo, kaip konservatyvi alternatyva buvo naudojama elementų lyginamoji kaina. Lyginamosios kainos buvo pagrįstos iš BMI gautomis baterijų elementų kainomis ([388]), atsižvelgiant į vidutines LFP arba NMC elementų kainas už Kinijos ribų per tiriamąjį laikotarpį, kaip nustatyta ankstesnėse konstatuojamosiose dalyse.

(860) Atsižvelgdama į tai, kad dėl baterijų tiekimo ir atitinkamų duomenų grupė SAIC bendradarbiavo iš dalies, kaip aprašyta 3.3.1.4 skirsnyje, Komisija turėjo remtis turimais faktais. Šiuo atžvilgiu ji rėmėsi kitos atrinktos grupės, kuri pirko baterijas, didele pirkimų apimtimi. Į nagrinėtus sandorius neįtraukti sandoriai, susiję su tam tikromis baterijomis, skirtomis BEV modeliams, kurie nebuvo panašūs į grupės SAIC parduodamus modelius.

Baterijų tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
Geely group	10,32 %
SAIC group	13,24 %

3.7.2.2. Vyriausybės tiekiamas LFP už mažesnį nei pakankamą atlygį

(861) Kaip jau pažymėta, vienas iš atrinktų eksportuojančių gamintojų (grupė „BYD Group“) yra vertikaliai integruotas. Todėl Komisija nagrinėjo, ar pagrindinių žaliavinių medžiagų tiekimas baterijoms, naudojamoms šios grupės modeliuose, gaminti galėtų būti laikomas kompensuotina subsidija. Šiuo etapu Komisija daugiausia dėmesio skyrė pagrindiniam baterijų komponentui – LFP, kuris sudaro daugiau kaip 25 % baterijos gamybos sąnaudų.

(862) Siekiant nustatyti kompensuotinos subsidijos buvimą, pagal pagrindinio reglamento 3 ir 4 straipsnius būtini trys elementai: 1) finansinis įnašas; 2) nauda ir 3) konkretumas. Komisija toliau išnagrinės šiuos elementus.

3.7.2.2.1. *Finansinis įnašas*

(a) LFP tiekėjai, veikiantys kaip valstybinės institucijos

(863) Komisija pirmiausia išnagrinėjo, ar LFP tiekėjus galima laikyti valstybinėmis institucijomis, kad šios pagrindinės žaliavinės medžiagos tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį galėtų būti priskirtas Kinijos vyriausybei, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkte. Kaip išsamiai paaiškinta 3.5.1 skirsnio 409–418 konstatuojamosiose dalyse, teisės norma, pagal kurią nustatomas valstybinės institucijos buvimas, turi būti

([387]) Susijusių ir nesusijusių tiekėjų kainos palygintos atsižvelgiant į pirkimo apimtį, kad būtų galima apskaičiuoti vidutinį svertinį kainų skirtumą.

([388]) Bendrovė, teikianti duomenis ir skelbianti rinkos tyrimus apie ličio jonų baterijų ir elektrinių transporto priemonių tiekimo grandinę, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

aiškinama pagal PPO jurisprudenciją. Pagal susijusią teismų praktiką, nurodytą 409–418 konstatuojamosiose dalyse, tai, ar Kinijos žaliavų gamintojai, tiekiantys žaliavas, yra valstybinės institucijos (t. y. subjektai, kurie turi valdžios funkcijas, jas vykdo arba kuriems suteikti įgaliojimai jas vykdyti), turėtų būti nagrinėjama tinkamai atsižvelgiant į: i) šalies, kurioje veikia tiriami subjektai, teisinę ir ekonominę aplinką, ii) atitinkamų subjektų ir vyriausybės santykius ir iii) pagrindines atitinkamų subjektų savybes bei funkcijas.

i) *KLR vyraujanti teisinė ir ekonominė aplinka*

(864) 704–758 konstatuojamosiose dalyse Komisija jau išnagrinėjo Kinijoje vyraujančią teisinę ir ekonominę aplinką, iš kurios matyti, kad Kinijos vyriausybė nustatė sistemą (apimančią elementus nuo žaliavų (įskaitant žaliavines medžiagas, kaip antai LFP) iki vidurinės grandies žaliavų (pvz., baterijų)), kuria užtikrinama, kad žaliavų tiekėjai laikytųsi Kinijos vyriausybės politikos tikslų plėtoti BEV pramonę. Atitinkamos priemonės, kurias Kinijos vyriausybė priėmė siekdama savo politikos tikslo remti pagrindines pramonės šakas visoje BEV tiekimo grandinėje, siekdama naudos BEV gamintojams, ir kurios apima tiek pradinės grandies pagrindines medžiagas, naudojamas baterijoms gaminti, tiek baterijas, aptariamos 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte.

(865) Visų pirma iš Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo ir Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo įgyvendinimo taisyklių (723 konstatuojamoji dalis) matyti, kad valstybės manymu mineralinių žaliavų ištekliai priklauso valstybei, ir kad vyriausybė visiškai kontroliuoja išteklių paskirstymą ir gali nustatyti, kas gauna kasybos teises ir kiek galima kasti. 14-ajame žaliavinių medžiagų penkmečio plane (714 konstatuojamoji dalis) pritariama, kad reikia sukurti mineralinių žaliavų išteklių rezervo sistemą, kurią įgyvendinant valstybė ir įmonės bendradarbiautų. Apskritai Kinijos vyriausybė sukūrė sistemą, kurią įgyvendinant ji gali visiškai kontroliuoti mineralinių žaliavų išteklius.

(866) Baterijų gamybai naudojamų žaliavinių medžiagų tiekėjams taip pat taikomos kelios paskatos, pavyzdžiui, mokesčių paskatos (721 konstatuojamoji dalis), orientavimo fondai, atlygis, nuosavo kapitalo įkeitimas (720 konstatuojamoji dalis).

(867) Be to, Komisija nustatė, kad eksportuojant ličio geležies fosfatą netaikomas 13 % PVM grąžinimas, todėl vartoti jį viduje yra pigiau ir čia jo daugiau, palyginti su eksportu (753 konstatuojamoji dalis). Įrodymų, kad Kinijos vyriausybė kišosi į naujų rūšių energija varomų transporto priemonių žaliavinių medžiagų kainų nustatymą, buvo rasta 2022 m. Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pranešimuose spaudai (750 konstatuojamoji dalis), kuriuose vyriausybė įsipareigojo naujų rūšių energija varomų transporto priemonių gamybai naudojamų žaliavinių medžiagų (įskaitant litį) kainą sumažinti iki tinkamo lygio.

(868) Visa tai, kas išdėstyta, rodo, kad Kinijos vyriausybė centriniu ir vietos lygmenimis nustatė politikos krypčių ir priemonių, skirtų žaliavų tiekėjams, kad galiausiai remtų BEV pramonę. Visos šios žaliavos sudaro didelę BEV gamybos sąnaudų dalį. Dėl šios Kinijos vyriausybės politikos, kuria užtikrinamas stabilus ir pakankamas šių žaliavų tiekimas, taip pat žemesnės kainos, BEV gamintojai gauna subsidijas gerokai sumažintų sąnaudų forma, todėl gali prekiauti BEV mažesnėmis kainomis, be kita ko, ES rinkoje.

(a) *LFP tiekėjų ir Kinijos vyriausybės ryšys*

(869) Išanalizavusi teisinę ir ekonominę sistemą, pagal kurią veikia žaliavų tiekėjai ir kuriai didelę įtaką daro Kinijos vyriausybės politikos tikslai, kuriais siekiama plėtoti BEV pramonę per žaliavų tiekėjus, Komisija taip pat išnagrinėjo Kinijos LFP vidaus rinkos ypatybes, valstybės dalyvavimo žaliavų tiekėjų įmonėse ir (arba) jų valdymo įrodymus, taip pat kitus požymius, kad Kinijos vyriausybė vykdė reikšmingą tų subjektų kontrolę (įskaitant jų organizacines savybes, sprendimų priėmimo įgaliojimų grandines ir bendrus ryšius su Kinijos vyriausybe).

(870) LFP yra tam tikros rūšies litis, gaunamas iš ličio karbonato. Nors ličio karbonato galima įsigyti iš tiekėjų tiek Kinijoje, tiek už jos ribų, remiantis internete prieinama informacija, didžioji dalis ličio karbonato į Kiniją importuojama iš Čilės ir Argentinos ([389]), ir apie 75 % viso pasaulio ličio rafinuojama

([389]) Grindžiama „Global Trade Atlas“ (GTA) Kinijos importo statistika, SS kodas 28369100, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. rugsėjo mėn.

Kinijoje ([390]). Tai reiškia, kad ličio rafinavimas priklauso nuo Kinijos, o Kinijos dominuojanti padėtis šioje rinkoje leidžia jai nustatyti kainas tarptautinėje arenoje. Tai taip pat patvirtino Kinijos LFP importo iš kitų pasaulio šalių duomenys, iš kurių matyti, kad nedideli LFP kiekiai buvo gaunami iš trečiųjų šalių ([391]).

(871) Komisijai nepavyko viešojoje erdvėje rasti daugiau informacijos apie vyriausybės vykdomą visos LFP tiekėjų rinkos valdymą ir kontrolę. Atsižvelgdama į tai, kad Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo, kaip išsamiau paaiškinta 3.3.1.2 skirsnyje, taip pat grupė „BYD Group“, kiek tai susiję su jos pagrindiniu tiekėju, kaip paaiškinta 3.3.4 skirsnyje, Komisija galėjo daryti išvadas, kad tikėtina, kad vyriausybės vykdomo LFP tiekėjų valdymo ir kontrolės lygis galėtų būti didesnis nei lygis, nustatytas pagal apie tai turimą informaciją.

(872) Šiuo atžvilgiu iš internete pateiktos informacijos apie Kinijos ličio gamintojų rinkos dalį ([392]) matyti, kad grupės „BYD Group“ pateiktą informaciją galima laikyti tipiška Kinijos vidaus rinkai. Komisija išnagrinėjo vienintelio atrinkto vertikaliai integruoto gamintojo (grupės „BYD Group“) pateiktą informaciją ir nusprendė, kad ji yra tipiška visai Kinijos LFP rinkai. Komisija nustatė devynis LFP tiekėjus, tiekiančius grupei „BYD Group“. Kai Komisija negalėjo rasti informacijos viešojoje erdvėje, ji turėjo padaryti išvadas remdamasi pagrindinio reglamento 28 straipsniu.

(873) Komisija nustatė, kad visi devyni Kinijos ličio tiekėjai buvo įsikūrę Kinijoje. Todėl Komisija padarė išvadą, kad Kinijos LFP rinkoje dominuoja vidaus tiekėjai.

(874) Komisija taip pat nustatė, kad LFP tiekėjų veiklą reguliuoja tos pačios pavaldžios asociacijos, reguliuojančios baterijų gamintojų veiklą, t. y. asociacijos CBIA ir CIAPS ([393]), todėl LFP tiekėjams taip pat taikomos 3.7.2.1 skirsnio nuostatos. Kaip pažymėta 773 konstatuojamojoje dalyje, asociacijos CBIA ir CIAPS internete neskelbia viso narių sąrašo. Komisija galėjo nustatyti bendrovių dalyvavimą asociacijoje CBIA, asociacijoje CIAPS ir kitose pramonės asociacijose, remdamasi jų metinėmis ataskaitomis ir kita internete prieinama informacija, pavyzdžiui, jų vykdomųjų organų narių sąrašu. Kadangi Kinijos vyriausybė nepateikė informacijos ir oficialių viešų duomenų, apimančių visų asociacijos CBIA ir asociacijos CIAPS narių sąrašą, Komisija manė, kad šių asociacijų nariais galėtų būti dar daugiau tiekėjų. Iš tiesų Komisija nustatė, kad iš devynių LFP tiekėjų, tiekiančių grupei „BYD Group“, bent du buvo asociacijos CBIA nariai ir taip pat buvo iš dalies valdomi valstybės. Taip pat nustatyta, kad kiti du tiekėjai yra iš dalies valdomi valstybės. Remiantis vienos iš šių iš dalies valstybės valdomų įmonių metine ataskaita, ji taip pat buvo valdoma kaip įmonė, turinti valstybės valdomo nuosavo kapitalo ([394]). Buvo nustatyta, kad kita įmonė yra asociacijos CIAPS narė. Valstybės valdomai įmonei ir kitiems asociacijų CBIA ir CIAPS nariams teko 90 % viso atrinktam eksportuojančiam gamintojui tiekto LFP kiekio ir iki 92 % visos vertės per tiriamąjį laikotarpį. Vienas didžiausių tiekėjų buvo ne tik asociacijos CBIA narys, bet ir jos vykdomosios tarybos narys. Todėl Komisija nustatė, kad keli LFP tiekėjai, kurie yra atsakingi už didžiąją dalį viso grupei „BYD Group“ tiekiamo LFP kiekio ir yra vieni didžiausių rinkos dalyvių, buvo asociacijos CBIA ir (arba) asociacijos CIAPS nariai.

(875) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos LFP vidaus rinkoje smarkiai dominuoja vidaus tiekėjai, kurie labai dažnai priklauso pavaldžioms asociacijoms, pvz., asociacijoms CBIA, CIAPS ir Hunano baterijų pramonės asociacijai, ir (arba) yra valstybės valdomos bendrovės.

([390]) Žr. straipsnį „Kova siekiant panaikinti Kinijos baterijų gamybos dominavimą, atskleista naudojant penkias diagramas“, Bloomberg, 2022 m. gruodžio 1 d., prieinama adresu https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

([391]) Grindžiama GTA Kinijos importo statistika, SS kodas 28429040, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. rugsėjo mėn.

([392]) Žr. Kinijos ličio geležies fosfato gamintojų (sausio–rugpjūčio mėn.) TOP 10 sąrašą, 2023 m. spalio 16 d. Prieinama adresu 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, p. 29.

([394]) Žr. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, p. 82.

(876) Komisija toliau nagrinėjo Kinijos vyriausybės ir LFP tiekėjų ryšį, kad nustatytų, ar vyriausybė reikšmingai kontroliavo nagrinėjamus subjektus ir jų elgesį rinkoje.

(877) Komisija taip pat gavo įrodymų, kad KKP per partijos stiprinimo asociaciją daro įtaką kai kuriems pagrindiniams grupei „BYD Group“ tiekiantiems LFP tiekėjams. Trijų LFP tiekėjų, tiekiančių grupei „BYD Group“, įstatuose buvo konkrečių nuostatų dėl KKP organizacijų steigimo ir partijos veiklos bendrovėje, panašiai kaip ir bendrovės CATL įstatuose (786 konstatuojamoji dalis).

(878) Komisija nustatė, kad 89 % viso grupei „BYD Group“ tiekto LFP kiekio ir iki 91 % visos vertės per tiriamąjį laikotarpį buvo gauta iš asociacijai CBIA ir (arba) asociacijai CIAPS priklausančių LFP tiekėjų. Remiantis kito pagrindinio LFP tiekėjo metinėmis ataskaitomis, jis taip pat buvo iš dalies valdomas valstybės ir jam iš dalies vadovavo valstybė.

(879) Remiantis: a) Kinijos vyriausybės vykdomos Kinijos pramonės asociacijų kontrolės lygiu, išnagrinėtu 3.7.2.1.1 skirsnio ii punkte (t. y. asociacijų CBIA ir CIAPS), b) tuo, kad nustatyta, kad dauguma Kinijos vidaus LFP gamintojų joms priklauso, buvo valstybės valdomi arba valdomi kaip įmonės, turinčios valstybei priklausančio nuosavo kapitalo (873 konstatuojamoji dalis), ir c) tuo, kad keliuose LFP tiekėjų įstatuose buvo nuostatų dėl KKP organizacijų steigimo bendrovėje (876 konstatuojamoji dalis), Komisija padarė išvadą, kad LFP rinkoje dominuoja kelios bendrovės, kurias valstybė valdo ir kontroliuoja joms dalyvaujant tokių pramonės asociacijų kaip CBIA ir CIAPS veikloje. Kadangi Kinijos vyriausybė dalyvauja asociacijų valdyme ir vadovauja jų verslo sprendimams, ji gali reikšmingai kontroliuoti baterijų tiekėjus taip pat dėl to, kad jie dalyvauja asociacijų CBIA ir CIAPS veikloje.

(b) *Pagrindinės ličio tiekėjų savybės ir funkcijos*

(880) Neturėdama jokios Kinijos vyriausybė pateiktos informacijos apie BEV baterijų ir ličio vidaus tiekėjų skaičių ir kitos informacijos apie formaliuosius vyriausybės nuosavybės ir kontrolės požymius, Komisija turėjo remtis turimais faktais, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 28 straipsnyje. Šiuo tikslu Komisija išanalizavo vienintelio atrinkto vertikaliai integruoto gamintojo (grupės „BYD Group“) apie ličio tiekėjų padėtį pateiktą informaciją. Kai Komisija negalėjo rasti informacijos viešojoje erdvėje, ji turėjo padaryti išvadas remdamasi pagrindinio reglamento 28 straipsniu.

(881) Komisija nustatė, kad kai kurie iš šių tiekėjų tiesiogiai arba netiesiogiai iš dalies buvo valdomi valstybės. Visų pirma Komisija nustatė, kad pagrindinis grupės „BYD Group“ LFP tiekėjas – bendrovė „Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd“ – buvo iš dalies valdomas valstybės, nes 2022 m. bent 21,9 % jo akcijų priklausė valstybės valdomiems subjektams ([395]). Nepaisant šios akivaizdžios dalinės valstybės nuosavybės, ši bendrovė buvo valdoma kaip valstybei priklausantį akcijų paketą turinti bendrovė ([396]). Taip pat nustatyta, kad kiti trys grupės „BYD Group“ tiekėjai yra tiesiogiai arba netiesiogiai valdomi valstybės ([397]). Be to, Komisija taip pat nustatė, kad daugelio grupės „BYD Group“ LFP tiekėjų veikloje dalyvauja KKP nariai ir organizacijos ir daro jiems didelę įtaką. Sistema, pagal kurią KKP organizacijos veikia bendrovėse, ir šių organizacijų tikslas aprašyti 785 ir 786 konstatuojamosiose dalyse. Nustatyta, kad grupės „BYD Group“ ličio tiekėjai, kuriems tenka 90 % jos LFP pirkimų pagal vertę arba kiekį, priklausė pramonės asociacijoms, veikiančioms kaip valstybinės institucijos, kaip apibrėžta SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktyje, ir jų dalyvavimas asociacijos veikloje suteikė jiems tas pačias viešosios valdžios funkcijas.

(882) Komisija įvertino, ar LFP tiekėjams suteikti valdžios įgaliojimai ir ar jie jais naudojasi vykdydami valdžios funkcijas. Iš įrodymų matyti, kad LFP tiekėjai laikosi 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte nustatytų Kinijos vyriausybės politikos tikslų ir juos įgyvendina, ir todėl vykdo valdžios funkcijas.

([395]) Žr. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF p76.
([396]) Žr. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, p. 82.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF p115; https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF p. 88.

(883) Kadangi Kinijos vyriausybė nebendradarbiavo (žr. 3.2.3 skirsnį), Komisija turėjo remtis internete prieinama informacija. Komisija rado įrodymų, kad LFP tiekėjai vykdo nacionalines užduotis, pavyzdžiui, Andziu rajone (Suiningo miestas, Sičuano provincija) ir Junano provincijoje. Šie du projektai susiję su bendrovės „Hunan Yuneng New Energy Materials“, pagrindinio LFP gamintojo Kinijoje ([398]), kurio pagrindiniai klientai yra bendrovės BYD ir CATL ([399]), patronuojamosiomis bendrovėmis. Be to, tiriamuoju laikotarpiu tiek bendrovė BYD, tiek bendrovė CATL buvo bendrovės „Hunan Yuneng New Energy Materials“ akcininkėmis (kartu su valstybės valdoma grupe ([400])).

(884) Suiningo rajonas yra ypač svarbus dėl jo ličio rezervų. Kaip jau aptarta 724 konstatuojamojoje dalyje, Komisija rado įrodymų apie nacionalinius planus, į kuriuos įtrauktos nuostatos dėl metinės gamybos, pelno tikslų ir plėtros tikslų, pavyzdžiui, iki 2025 m. per metus pagaminti daugiau kaip 800 000 tonų teigiamų elektrodų medžiagų ir daugiau kaip 500 000 tonų teigiamų elektrodų medžiagų pirmtakų. Atsižvelgiant į tai, 2021 m. bendrovė „Hunan Yuneng New Energy Materials“, pirmaujantis Kinijos LFP gamintojas, ir Suiningo miestas pasirašė susitarimą dėl projekto, kurį įgyvendinant kasmet būtų pagaminama 110 000 tonų ličio baterijų teigiamų elektrodų medžiagų, statybos ([401]). Tai yra vienas iš kelių susitarimų, pasirašytų su kitomis bendrovėmis, veikiančiomis baterijų srityje, siekiant sukurti „Kinijos ličio pramonės sostinę“ (tai vienas iš pagrindinių Suiningo plano tikslų).

(885) 2021 m. bendrovė „Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials“ pasirašė susitarimą su Aningo savivaldybe dėl gamybos linijos įrengimo Aningo pramonės parke ([402]). Bendrovė „Yunnan Yuneng“ yra kita 883 konstatuojamojoje dalyje nurodytos bendrovės „Hunan Yuneng New Energy Materials“ patronuojamoji įmonė. Šis susitarimas yra platesnės susitarimų dėl Dianžongo naujosios teritorijos statybos sistemos dalis; kaip nurodyta Junano provincijos savivaldybės interneto svetainėje, „**Trejų metų naujų rūšių energijos baterijų pramonės plėtros Junano provincijoje veiksmų plane (2022–2024 m.)** (toliau – Junano veiksmų planas) [paryškinta papildomai] aiškiai nurodyta, kad naujų rūšių energijos baterijų gamybos pramoninės bazės bus pastatytos Dianžongo naujojoje teritorijoje ir kitose vietose. Naujosios teritorijos partijos darbo komitetas ir vadybos komitetas nedelsdami įtvirtino tikslą „sukurti 100 milijardų vertės naujų rūšių energijos baterijų pramonės klasterį Aninge“, kad būtų suplanuota visa pramonės grandinė. Sutelkiant dėmesį į pagrindinių medžiagų, pavyzdžiui, teigiamų ir neigiamų elektrodų, diafragmų, vario folijos ir (arba) aliuminio folijos, elektrolitų, korpusų ir kitų pagalbinių medžiagų, skirtų naujų rūšių energijos baterijoms, gamybą, daugiausia dėmesio skiriant pirmaujančiai baterijų elementų ir sudėtinių baterijų gamybai, tiksliai skatinant investicijas ir siekiant suformuoti vietą, kurioje veiktų visa pramonės grandinė, ir dėti pastangas, kad iki 14-ojo penkmečio plano pabaigos Aningo teritorijoje būtų sukurtas svarbus nacionalinis naujų rūšių energijos baterijų žaliosios pramonės klasteris.“ ([403]) Taigi, remiantis nustatytais įrodymais, gamybos linijos pramoniniame parke „Aning Industrial Park“ taip pat statomos tam, kad būtų pasiekti Junano veiksmų plane nustatyti tikslai.

(886) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija toliau nagrinėjo, ar tai, kad LFP tiekėjams buvo suteikti valdžios įgaliojimai ir jie buvo laikomi valstybinėmis institucijomis, turėjo įtakos Kinijos vidaus BEV gamintojų kainoms.

(887) Kadangi, kaip paaiškinta 3.3.1.2 skirsnyje, nė vienas nesusijęs ar susijęs ličio tiekėjas nebendradarbiavo, Komisija turėjo remtis turimais faktais. Šiuo atžvilgiu primenama, kad Komisija neturėjo svarbios informacijos apie žaliavinių medžiagų vidaus rinkos struktūrą ir kainų nustatymo mechanizmą. Todėl Komisija turėjo remtis turimais faktais ir nusprendė, kad atrinkto vertikaliai integruoto gamintojo pateikta informacija atspindi Kinijos LFP vidaus rinkos padėtį.

([398]) Žr. straipsnį „Kinija 2023 m. didina investicijas į LFP, tačiau gresia struktūrinis perteklius“, „S&P Global“, 2023 m. gegužės 9 d., prieinama adresu https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Žr. straipsnį „Katodų tiekėjo „Yuneng“ 2022 m. pajamos pasiekė beveik 42,8 mlrd. RMB ir daugiau nei 80 % šių pajamų gauta iš bendrovių CATL ir BYD“, „Energy Trend“, 2023 m. balandžio 24 d., prieinama adresu https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

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

([401]) Žr. https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) Įkūrus Junano centrinę naująją teritoriją sparčiau kuriamas naujų rūšių energijos baterijų pramonės klasteris, Junano provincijos savivaldybė, 2022 m. liepos 8 d., prieinama adresu https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) *Ten pat*.

(888) Komisija 795 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad tiek asociacijai CBIA, tiek asociacijai CIAPS buvo suteikti valdžios įgaliojimai reguliuoti ir valdyti savo narių ekonominį elgesį siekiant naudos BEV pramonei, o LFP tiekėjų veiklą taip pat reguliuoja tos pačios pavaldžios asociacijos (žr. 873 konstatuojamąją dalį).

(889) LFP yra tam tikros rūšies litis, gaunamas iš ličio karbonato, o Kinijos dominuojanti padėtis jo rafinavimo sektoriuje reiškia, kad tokia jos padėtis šioje rinkoje leidžia jai nustatyti kainas tarptautinėje arenoje. Kaip jau aprašyta 869 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nustatė, kad Kinija importavo nedidelį LFP kiekį ([404]), o tai rodo, kad Kinijos vidaus tiekėjai kainas nustato, o ne prie jų prisitaiko, ir jas gali nustatyti savo nuožiūra, atsižvelgdami į dominuojančią Kinijos padėtį LFP rafinavimo srityje.

(890) Tai taip pat patvirtino faktas, kad 100 % grupės „BYD Group“ LFP tiekėjų buvo įsikūrę KLR.

(891) Dėl pačių kainų Komisija nustatė, kad vienintelio integruoto BEV gamintojo vidutinė mėnesinė LFP pirkimo kaina tiriamuoju laikotarpiu sumažėjo [40–60 %], o vidutinė mėnesinė to paties KLR kilmės produkto eksporto kaina per tą patį laikotarpį nesikeitė ([405]). Nustatyta, kad sumažėjo visų pagrindinių LFP tiekėjų, tiekiančių grupei „BYD Group“, kaina. Komisijos nuomone, tai patvirtina, kad Kinijos vyriausybė, taikydama esamą mechanizmą, visų pirma susijusį su pramonės asociacijomis ir paramos LFP gamintojams priemonėmis, užtikrina, kad LFP BEV gamintojams būtų teikiamas žemomis kainomis, o LFP tiekėjai griežtai laikytųsi galiojančio kainų mechanizmo. LFP gamintojai, teikdami LFP vietos gamintojams, privalo vykdyti viešąsias funkcijas, o ne veikti kaip racionalūs ekonominės veiklos vykdytojai.

(892) Kalbant apie pagrindinį grupės „BYD Group“ tiekėją, Komisija nustatė, kad jo sutartyje su grupe „BYD Group“ yra nuostata, susijusi su kaina, kuria užtikrinama, kad tiekimas jai būtų vykdomas palankiausiomis sąlygomis ([406]); t. y. kad ji nemokėtų didesnės kainos nei bet kuris kitas bendrovės „Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd.“ pirkėjas. Ši nuostata taip pat patvirtinta tos pačios bendrovės IPO prospekte, kuriame nurodyta, kad „A šalis [bendrovė „Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd“] įsipareigoja B šaliai [grupei „BYD Group“] sudaryti palankiausias ličio geležies fosfato tiekimo sąlygas (įskaitant tiekiamą ličio geležies fosfato kiekį, tiekimo kainą), o tiekimo kaina negali būti didesnė už mažiausią panašių produktų, kuriuos A šalis parduoda kitiems pirkėjams, kainą“ ([407]). Tame pačiame dokumente taip pat pripažinta, kad grupė BYD buvo strateginis bendrovės „Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd“ investuotojas.

(893) Be to, nors bendrovė CATL taip pat yra ir strateginis bendrovės „Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd“ investuotojas, ir jos pagrindinis pirkėjas ([408]), Komisija 801 konstatuojamojoje dalyje nustatė, kad jos įstatuose nustatyta, kad „susijusių šalių sandorio kainas nustato valstybė“ ([409]). Taigi, atsižvelgdama į abiejų bendrovių ryšį ir į tai, kad nėra jokių priešingų įrodymų, Komisija laikėsi nuomonės, kad bendrovės CATL už LFP mokėtą kainą nustatė valstybė. Tai apima didžiąją dalį Kinijos rinkoje įsigyto LFP, skirto BEV gamintojams, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė CATL yra didžiausia „nepriklausoma“ baterijų gamintoja Kinijoje ([410]).

(894) Todėl atsižvelgdama į tai, kad bendrovė „Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd“ privalo grupei „BYD Group“ sudaryti palankiausias LFP tiekimo sąlygas, kalbant apie kainas, kaip aprašyta 891 konstatuojamojoje dalyje, Komisija padarė išvadą, kad bendrovė CATL ir grupė „BYD Group“, du pagrindiniai baterijų gamintojai Kinijos rinkoje, pirko LFP palankiausia kaina, kurią valstybė nustatė taikydama Kinijos vyriausybės parengtą kainų mechanizmą, kuriuo siekiama naudos BEV pramonei.

([404]) Grindžiama GTA Kinijos importo statistika, SS kodas 28429040, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. rugsėjo mėn.
([405]) Grindžiama GTA Kinijos eksporto statistika, SS kodas 28429040, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. rugsėjo mėn.
([406]) Tai reiškia, kad grupei „BYD Group“ tiekėjo taikomos sąlygos nėra mažiau palankios nei sąlygos, kurias tiekėjas taiko kitiems pirkėjams. Pavyzdžiui, grupei „BYD Group“ tiekėjo taikoma kaina neturi būti didesnė už kainą, taikomą kitiems pirkėjams už tą patį produktą.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.384.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf , p. 1.1.47.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf
([410]) Grupės „Rhodium“ ataskaita, p. 41.

(895) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija nustatė, kad LFP tiekėjai negali laisvai nustatyti kainų remdamiesi įprastomis rinkos sąlygomis ir kuo labiau padidinti savo pelno. Tai rodo ne tik Kinijos vyriausybės kišimasis į rinką, kaip aprašyta 750 konstatuojamojoje dalyje, bet ir kainų nustatymo mechanizmas, kuriuo siekiama naudos pagrindiniams baterijų ir BEV pramonės ekonominės veiklos vykdytojams, kaip aprašyta 891–893 konstatuojamosiose dalyse. Tai, kas išdėstyta pirmiau, patvirtina, kad LFP tiekėjai tiekia BEV gamintojams šias žaliavas už mažesnį nei pakankamą atlygį, todėl BEV gamintojams suteikiama nauda.

(c) *Išvada*

(896) Remdamasi pirmiau išnagrinėta informacija Komisija padarė išvadą, kad LFP tiekėjams suteikti valdžios įgaliojimai ir jie vykdo valdžios funkcijas. Dėl Kinijos vyriausybės planų ir taikomų griežtos kontrolės ir priežiūros mechanizmų, kuriais reglamentuojama asociacijų veikla, šių asociacijų ir jų narių, taip pat kitų tiekėjų veiksmai iš tikrųjų yra Kinijos vyriausybės veiksmai.

(897) Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad ličio fosfatą tiekiančioms bendrovėms taip pat suteikti valdžios įgaliojimai ir jos vykdo valdžios funkcijas, nes jos taip pat turi laikytis Kinijos vyriausybės politikos, aprašytos 3.7.2 skirsnyje, ir negali veikti pagal laisvosios rinkos principus, kad gautų kuo didesnį pelną. Ši Kinijos vyriausybės politika, pagal kurią LFP tiekiamas žemesnėmis arba nustatytomis kainomis siekiant remti BEV pramonės plėtrą ir užtikrinama, kad būtų laikomasi gairių dėl gamybos tikslų, akivaizdžiai daro poveikį bendrovių sprendimams ir valdymui, todėl tai negali būti laikoma privataus elgesio laisvosios rinkos ekonomikoje išraiška. Turimi įrodymai dėl vidaus rinkos kainodaros ir dėl kainodaros politikos eksporto rinkoje, palyginti su vidaus rinka, taip pat patvirtina, kad Kinijos LFP gamintojai laikosi Kinijos vyriausybės politikos, o ne laisvosios rinkos principų.

(898) Kinijos vidaus rinkos ypatybės ir kainų nustatymo mechanizmai, kuriuos įgyvendina ir stebi baterijų asociacijos, jų nariai ir LFP tiekėjai, taip pat patvirtina išvadą, kad jiems suteikti valdžios įgaliojimai ir jie vykdo valdžios funkcijas.

(899) Todėl Komisija laikėsi nuomonės, kad Kinijos vyriausybė sukūrė aplinką, kurioje LFP būtų tiekiamas vertikaliai integruotiems BEV gamintojams ir baterijų gamintojams, pvz., bendrovei CATL, kuri veikia kaip valstybinė institucija, įgyvendinanti vyriausybės politiką, už mažesnį nei pakankamą atlygį. Tuo remdamasi Komisija padarė išvadą, kad baterijų asociacijos, įskaitant asociacijas CBIA ir CIAPS, šių asociacijų nariai ir visi kiti baterijų ir ličio tiekėjai taip pat laikomi valstybinėmis institucijomis, kaip apibrėžta SKP sutarties 1 straipsnio 1.1 dalies a punkto 1 papunktyje, nes jie neturi kito pasirinkimo, kaip tik laikytis visa apimančių Kinijos vyriausybės politikos tikslų, kuriais siekiama naudos BEV gamintojams.

(b) LFP gamintojai, veikiantys kaip privatūs subjektai, kuriems pavestos Kinijos vyriausybės funkcijos arba kurie vykdo Kinijos vyriausybės nurodymus

(900) Be išvadų, kad LFP gamintojai yra valstybinės institucijos pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą, Komisija taip pat alternatyviai nagrinėjo, ar Kinijos vyriausybė suteikė finansinį įnašą, pavesdama arba nurodydama LFP gamintojams (kaip privatiems subjektams) tiekti baterijas BEV gamintojams už mažesnį nei pakankamą atlygį, kaip nustatyta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje.

(901) Ši analizė atliekama remiantis taikoma teisės norma, aptariama 822–826 konstatuojamosiose dalyse. Komisija pirmiausia išnagrinėjo, ar Kinijos vyriausybės parama BEV pramonei tiekiant LFP už mažesnį nei pakankamą atlygį iš tikrųjų yra įvairių aptariamų vyriausybės priemonių tikslas, o ne tik šalutinis poveikis vykdant bendruosius reguliavimo įgaliojimus. Atliekant tyrimą pirmiausia nagrinėta, ar nustatytos mažesnės LFP kainos buvo vyriausybės tikslų dalis, ar jos veikiau buvo atsitiktinis šalutinis bendro vyriausybės reguliavimo poveikis. Komisija padarė išvadą, kad įvairiomis Kinijos vyriausybės intervencinėmis priemonėmis buvo siekiama remti BEV pramonę ir kad mažesnės baterijoms skirto LFP kainos buvo numatytas šių priemonių tikslas, o jų vykdymą užtikrino pramonės asociacijos, kurios privalo laikytis šių planų ir užtikrinti jų vykdymą.

(902) Siekdama savo politikos tikslo, Kinijos vyriausybė laikui bėgant ėmėsi įvairių priemonių. 3.2 skirsnyje išsamiai aprašyta susijusi informacija ir aplinkybės, kuriomis paaiškinama, kokią svarbą Kinijos vyriausybė teikia BEV pramonės ir su ja susijusių pramonės šakų plėtrai.

(903) LFP pramonė, kaip ir baterijų pramonė, Kinijoje yra labai remiama. Esama daug įvairių vyriausybinių įstaigų priimtų potvarkių, kuriais prižiūrimas kiekvienas baterijų sektoriaus, taip pat jų pradinės grandies medžiagų, kaip parodyta 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte, aspektas, visų pirma Mineralinių žaliavų išteklių įstatymas ir Mineralinių žaliavų išteklių įstatymo įgyvendinimo taisyklės (723 konstatuojamoji dalis), taip pat 14-asis žaliavinių medžiagų penkmečio planas (714 konstatuojamoji dalis). Be to, įrodymų, kad Kinijos vyriausybė kišosi į naujų rūšių energija varomų transporto priemonių žaliavinių medžiagų kainų nustatymą, buvo rasta 2022 m. Pramonės ir informacinių technologijų ministerijos pranešimuose spaudai (750 konstatuojamoji dalis), kuriuose vyriausybė įsipareigojo naujų rūšių energija varomų transporto priemonių gamybai naudojamų žaliavinių medžiagų (įskaitant litį) kainą sumažinti iki tinkamo lygio.

(904) Be to, Komisija jau nustatė, kad Kinijos pramonės asociacijos (t. y. asociacijos CBIA ir CIAPS) nėra nepriklausomos pramonės asociacijos, atsižvelgiant į Kinijos vyriausybės vykdomos jų kontrolės lygį (777–784 konstatuojamosios dalys) ir jų atliekamas funkcijas, o tai rodo, kad joms suteikti valdžios įgaliojimai (791–798 konstatuojamosios dalys). Visų pirma asociacijos CIAPS nariams suteikti įgaliojimai „stiprinti pramonės savidrausmę“ ir „vykdyti asociacijos, pramonės ir narių elgesio reguliavimą“, o asociacijos CBIA nariai turi įgaliojimus „koordinuoti įmonių gamybos, pardavimo ir eksporto klausimus“. Taigi šios dvi asociacijos vykdo valdžios funkcijas, nes jų vaidmuo yra įgyvendinti Kinijos vyriausybės politiką, pagal kurią užtikrinamas LFP tiekimas žemesnėmis kainomis, siekiant naudos BEV vidaus pramonei, ir prižiūrėti, kad visi susiję tiekėjai jos visapusiškai laikytųsi.

(905) Tai patvirtina, kad LFP tiekėjai Kinijos vidaus rinkoje veikia ne kaip laisvosios rinkos dalyviai ir nepriima ekonomiškai racionalaus sprendimo, kaip rodo LFP vidaus rinkos ir eksporto kainų tendencija (919 konstatuojamoji dalis), pagal kurią vidaus rinkos ir eksporto kainos yra visiškai skirtingos. Iš tiesų, iš jų neracionalaus elgesio matyti, kad jį nulėmė Kinijos vyriausybės politika tiekti LFP BEV vidaus pramonei mažesnėmis kainomis. Tai taip pat patvirtina išvados 892 konstatuojamojoje dalyje, kurioje Komisija padarė išvadą, kad didžiąją dalį LFP, t. y. LFP, kurį bendrovės CATL ir BYD perka iš susijusių tiekėjų, kainų rinkoje tiesiogiai ir netiesiogiai nustato valstybė.

(906) Be to, Komisija rado įrodymų nacionalinėje ir vietos politikoje, kad LFP tiekėjai gali naudotis įvairiomis paramos priemonėmis, nurodytomis 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte. Primenama, kad atliekant šį tyrimą nebendradarbiavo nė vienas pradinės grandies tiekėjas, todėl Komisija negalėjo nustatyti, ar LFP tiekėjai buvo 3.7.2.1.1 skirsnio i punkte išvardytų paramos priemonių gavėjai. Šiuo atžvilgiu Komisija nustatė, kad pagrindinis grupės „BYD Group“ LFP tiekėjas – bendrovė „Hunan Yuneng New Energy Materials“ – gavo daug tiesioginių dotacijų, be jau gautų pajamų mokesčio lengvatų, kuriomis jis gali pasinaudoti dėl turimo aukštųjų technologijų įmonės sertifikato ([411]).

(907) Tuo remiantis ir atsižvelgiant į Kinijos vyriausybės sukurtą paramos sistemą, galima pagrįstai daryti išvadą, kad tokiomis paskatomis taip pat naudojosi kiti LFP tiekėjai, kad Kinijos vyriausybė galėtų toliau teikti įmonėms nurodymus didinti ir remti LFP tiekimą vidaus rinkoje, siekiant BEV pramonės plėtros.

(908) Be to, kaip jau nurodyta 873 konstatuojamojoje dalyje, LFP tiekėjams, kurie buvo asociacijos CBIA ir (arba) asociacijos CIAPS nariai, teko daugiau nei 90 % viso grupei „BYD Group“ tiekiamo LFP kiekio ir daugiau nei 90 % visos vertės tiriamuoju laikotarpiu. Komisija taip pat nustatė, kad minėtos Kinijos pramonės asociacijos buvo ne nepriklausomos asociacijos, veikiančios pagal laisvosios ekonomikos principus, o subjektai, kuriems vadovavo Kinijos vyriausybė ir kuriuos ji valdė per Valstybės Tarybą (žr. 3.7.2.1.1 skirsnio a dalies ii punktą). Visų pirma nustatyta, kad abi asociacijos vykdė vyriausybės joms pavestas užduotis (781 ir 783 konstatuojamosios dalys), o jų vaidmuo yra padėti vyriausybei įgyvendinti vyriausybės politiką ir reguliuoti savo narių elgesį. Asociacijoms ir jų nariams suteikti įgaliojimai „stiprinti pramonės savidrausmę“ ir „reguliuoti asociacijos, pramonės ir narių elgesį“, o kalbant konkrečiai apie CBIA – taip pat „koordinuoti įmonių gamybos, pardavimo ir eksporto klausimus“, o tai rodo, kad asociacijos yra valstybinės institucijos, kurioms Kinijos vyriausybė pavedė nurodyti savo nariams pritaikyti savo ekonominius sprendimus, kad jie būtų naudingi BEV pramonei.

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

(909) Komisija manė, kad, atsižvelgiant į turimus įrodymus, Kinijos vyriausybė ėmėsi aktyvesnio vaidmens nei vien tik skatinimas, remiantis PPO Apeliacinio komiteto reikalavimais ([412]). Kinijos vyriausybės taikomomis priemonėmis ribojama LFP gamintojų veiksmų laisvė, nes praktiškai ribojamas jų verslo sprendimas dėl to, kokia kaina parduoti savo produktą, kaip matyti iš planų, aptartų 3.2 skirsnyje, siekiant naudos BEV pramonei. Kinijos vyriausybės vaidmuo buvo kur kas svarbesnis nei įprastas rinkos reguliavimo institucijos įsikišimas. Atitinkamomis priemonėmis, įskaitant LFP eksporto apribojimus ir paramos LFP tiekėjams priemones, ne tik buvo reguliuojami bendrieji rinkos aspektai, bet ir nustatytas konkretus LFP tiekėjų elgesys. Visų šių priemonių imtasi siekiant, kad LFP tiekėjai BEV pramonei LFP tiektų mažesnėmis kainomis. Šis ketinimas buvo aiškiai išreikštas daugelyje politinių pareiškimų ir veiksmų, aptartų 3.7.2.1.1 ir 3.7.2.2.1 skirsniuose.

(910) Įpareigodama LFP tiekėjus laikytis šių priemonių, kurių vykdymą užtikrino pramonės asociacijos, įpareigotos laikytis šių planų ir užtikrinti jų vykdymą, Kinijos vyriausybė atėmė iš jų galimybę laisvai pasirinkti pardavimo strategijas atsižvelgiant į rinkos aplinkybes. Kitaip tariant, šios priemonės aiškiai rodo esant įrodomą ryšį tarp vyriausybės veiksmų ir baterijų bendrovių elgesio. Kinijos vyriausybė naudojo baterijų bendroves kaip įgaliotuosius subjektus, kad paremtų BEV gamintojus.

(911) Galiausiai Komisija įvertino, ar faktinis LFP tiekimas iš tikrųjų nesiskiria nuo to, ką vyriausybė būtų dariusi pati. Komisija mano, kad taip ir yra. Kinijos vyriausybė, užuot tiesiogiai tiekusi LFP BEV pramonei, kad būtų pasiekti jos viešosios politikos tikslai skatinti šios pramonės plėtrą, taikydama įvairias priemones skatina privačius subjektus tai daryti jos vardu. Be to, ta apimtimi, kuria toks vyriausybės vykdomas prekių tiekimas yra susijęs su tam tikromis išlaidomis (pavyzdžiui, teikiamos subsidijos žaliavoms arba atsisakoma pajamų tiekiant prekes už mažesnį negu pakankamą atlygį), tokius veiksmus reikėtų laikyti tipinėmis funkcijomis, kurios paprastai suteikiamos vyriausybei.

(912) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad Kinijos vyriausybės nustatytu priemonių rinkiniu teiktas finansinis įnašas, nes vyriausybė Kinijos BEV gamintojams tiekė LFP už mažesnį nei pakankamą atlygį, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto iv papunktyje.

3.7.2.2.2. *Nauda, konkretumas ir subsidijos sumos apskaičiavimas*

(a) Nauda

(913) Kaip paaiškinta 3.3.1.2 skirsnyje, nė vienas nesusijęs LFP arba baterijas gaminantis tiekėjas nepateikė Komisijai informacijos atsakydamas į specialų klausimyną, skirtą Kinijos žaliavų tiekėjams. Grupės „BYD Group“ susijęs LFP tiekėjas nepateikė klausimyno atsakymų ir Komisija negalėjo įvertinti, ar kaina, už kurią grupė „BYD Group“ įsigijo LFP, gali būti laikoma nustatyta laikantis ištiestosios rankos principo.

(914) Todėl Komisija pagal pagrindinio reglamento 28 straipsnį turėjo remtis turimais faktais, kad nustatytų, kokią naudą gavo atrinkti eksportuojantys gamintojai, kurie LFP ir baterijas pirko vidaus rinkoje.

(915) 895–898 konstatuojamosiose dalyse Komisija padarė išvadą, kad LFP tiekėjai buvo laikomi valstybinėmis institucijomis ir (arba) privačiomis bendrovėmis, vykdančiomis valstybės pavedimus ir nurodymus.

(916) Komisija, vadovaudamasi pagrindinio reglamento 3 straipsnio 2 dalimi, 5 straipsniu ir 6 straipsnio d punktu, kompensuotinų subsidijų sumą vertino remdamasi jų gavėjui tekusia nauda, nustatyta tiriamuoju laikotarpiu.

(917) Todėl Komisija pirmiausia įvertino, ar kainos Kinijoje galėtų būti laikomos tinkamu lyginamuoju dydžiu.

(918) Kadangi Kinijos vyriausybė bendradarbiavo tik iš dalies, Komisija neturėjo svarbios informacijos apie Kinijos žaliavinių medžiagų, naudojamų baterijų gamybai, tiekėjų rinkos padėtį ir apie galimus koregavimus, kuriuos reikėjo atlikti. Komisija nustatė, kad atsižvelgiant į taikomą nacionalinę ir sektorių politiką, kurią įgyvendina visi ekonominės veiklos vykdytojai, KLR rinkoje vyraujančios sąlygos buvo iškraipytos.

([412]) Apeliacinio komiteto ataskaita DS 296, 115 punktas.

(919) Yra keletas didelio valstybės kišimosi ir paramos visoje BEV tiekimo grandinėje, dėl kurių buvo užkirstas kelias įprastai rinkos dinamikai, kuriai esant nustatomos kainos, pavyzdžių. Todėl buvo laikoma, kad pagrindinės baterijų gamybai naudojamos žaliavos, t. y. LFP, kaina nebuvo rinkos kaina, o kaina, kuriai vyriausybė daro įtaką, kad pasiektų savo politikos tikslus.

(920) Tai taip pat patvirtina faktas, kad vidaus rinkos kainos, kurias grupė „BYD Group“ mokėjo pirkdama LFP, buvo gerokai mažesnės už Kinijos eksporto kainą. Komisija nustatė, kad per tiriamąjį laikotarpį pastebėta LFP pirkimo vidaus rinkoje kainos staigaus mažėjimo tendencija (daugiau kaip 30 %) buvo visiškai nesusijusi su KLR eksporto į kitas pasaulio šalis kainos, kuri išliko gana stabili, raida. Taigi iš Komisijos turimų duomenų matyti ne tik, kad Kinijos vyriausybė per asociacijas ir jų narius, veikiančius kaip valstybinės institucijos, nustatė baterijoms naudojamų žaliavinių medžiagų, visų pirma LFP, kainodaros mechanizmą, bet matyti ir to mechanizmo poveikis Kinijos vidaus rinkoje tiriamuoju laikotarpiu.

(921) Vien dėl šios priežasties Komisija manė, kad LFP vidaus kainos Kinijoje yra iškreiptos ir negali būti naudojamos kaip lyginamasis dydis nustatant naudą.

(922) Tad Komisija turėjo ieškoti tinkamų užsienio lyginamųjų dydžių.

(923) Pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio d punkto antros pastraipos ii papunktį Komisija išanalizavo didžiausius LFP gamintojus, jų kainas laikydama artimiausiais galimais neiškraipytos Kinijos vidaus rinkos kainos pakaitiniais rodikliais.

(924) Atsižvelgdama į dominuojančią Kinijos padėtį LFP gamybos rinkoje ir į tai, kad nebuvo galima rasti jokių kitų užsienio kainų, taip pat į tai, kad nebuvo įmanoma palyginti Kinijos vidaus rinkos kainų ir užsienio kainų, Komisija turėjo remtis Kinijos eksporto į kitas pasaulio šalis kainomis, pateiktomis pagal FOB kainos principą. Todėl šios kainos laikytos tinkamu lyginamuoju dydžiu, atsižvelgiant į esamas dominuojančias sąlygas šios konkrečios rūšies ličio rinkoje ir į tai, kad nėra jokio kito pagrįsto lyginamojo dydžio. Tuo remdamasi Komisija nustatė, kad LFP vidaus rinkos kainos buvo mažesnės už eksporto į kitas pasaulio šalis kainas.

(b) Konkretumas

(925) Kinijos vyriausybės taikomos priemonės, kuriomis užtikrinamas LFP tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį, įskaitant eksporto apribojimus ir paramą LFP gamintojams, kad būtų laikomasi Kinijos vyriausybės politikos tikslų ir planų, naudingos tik tam tikroms pramonės šakoms, kurios perka LFP. Be to, LFP yra specifinės rūšies rafinuotas litis, skirtas baterijoms, naudojamoms BEV, gaminti.

(926) Todėl Komisija padarė išvadą, kad subsidijos tiekiant LFP, naudojamą baterijoms gaminti, už mažesnį nei pakankamą atlygį yra konkrečios, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte. Tos subsidijos skiriamos tik tam tikrai įmonių ar pramonės šakų grupei, visų pirma toms įmonėms ar pramonės šakoms, kurios naudoja LFP kaip žaliavą. Be to, jokia suinteresuotoji šalis nepateikė jokių įrodymų, kad tokios formos subsidijos būtų skiriamos remiantis objektyviais kriterijais arba sąlygomis, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies b punkte.

(c) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(927) Komisija palygino vidaus rinkos kainą, už kurią grupė „BYD Group“ pirko LFP tiriamuoju laikotarpiu, su vidutine Kinijos eksporto kaina tiriamuoju laikotarpiu ([413]).

(928) Kadangi taip pat nustatyta, kad vienas iš LFP tiekėjų dalį tiriamojo laikotarpio buvo su grupe „BYD Group“ susijusi bendrovė, ir kadangi šis tiekėjas nepateikė klausimyno atsakymų, kaip nurodyta 3.3.4 skirsnyje, Komisija byloje neturėjo įrodymų, kad pradinės grandies tiekėjo ir grupės „BYD Group“ nustatytoms kainoms jų ryšys neturėjo įtakos. Todėl Komisija neturėjo įrodymų, kad tokios kainos nustatytos laikantis ištiestosios rankos principo, ir pakeitė šią kainą vidutine LFP pirkimo iš nesusijusių tiekėjų kaina.

([413]) Grindžiama GTA Kinijos eksporto statistika, SS kodas 28429040, nuo 2022 m. spalio mėn. iki 2023 m. rugsėjo mėn.

(929) Nauda grupei „BYD Group“ buvo apskaičiuota palyginus vidaus rinkos kainas su Kinijos LFP eksporto kaina, atsižvelgiant į Kinijos dominuojančią padėtį šios rūšies ličio rafinavimo srityje. Kaip aprašyta 400 konstatuojamojoje dalyje, kadangi Komisijos byloje nėra įrodymų, ar LFP pirkimai iš susijusio tiekėjo vykdyti laikantis ištiestosios rankos principo, vidutinė susijusio LFP tiekėjo taikyta kaina buvo pakeista vidutine pirkimo iš nesusijusių tiekėjų kaina. Koregavimų neatlikta.

Ličio, naudojamo baterijoms gaminti, tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį

Bendrovės pavadinimas	Subsidijų norma
BYD group	7,35 %

3.8. **Negautos pajamos pagal atleidimo nuo mokesčių ir mokesčių sumažinimo programas**

(1) *Įmonių pelno mokesčio (ĮPM) sumažinimas aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms*

(930) Remiantis Kinijos Liaudies Respublikos įmonių pelno mokesčio įstatymu (toliau – ĮPM įstatymas), aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms, kurioms valstybė turi skirti esminę paramą, vietoj standartinio 25 % mokesčio tarifo taikomas sumažintas 15 % įmonių pelno mokesčio tarifas.

(a) Teisinis pagrindas

(931) Šios programos teisinis pagrindas – ĮPM įstatymo 28 straipsnis ir KLR įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklių ([414]) 93 straipsnis, taip pat:

— Mokslo ir technologijų ministerijos, Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos aplinkraštis dėl aukštųjų technologijų įmonių pripažinimo administracinių priemonių peržiūros ir paskelbimo (2016 m. Nr. 32);

— Mokslo ir technologijų ministerijos, Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos aplinkraštis dėl aukštųjų technologijų įmonių pripažinimo administracinių priemonių peržiūros ir paskelbimo, (2016 m. Nr. 195);

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie lengvatinės pelno mokesčio politikos taikymą aukštųjų technologijų įmonėms (2017 m. pranešimas Nr. 24);

— 2016 m. valstybės remiamų aukštųjų technologijų sričių žinynas ([415]).

(932) Be to, 2021 m. sausio mėn. Nacionalinė plėtros ir reformų komisija paskelbė Vakarų regiono skatinamų pramonės šakų žinyno 2020 m. versiją (2021 m. įsakymas Nr. 40), kuri įsigaliojo 2021 m. kovo 1 d. Dvylikoje vakarinių provincijų, autonominių regionų ir miestų įsikūrusioms skatinamų pramonės šakų įmonėms gali būti taikoma lengvatinė įmonių pajamų mokesčio politika, pagal kurią taikomas sumažintas 15 % mokesčio tarifas. Žinynu skatinama Sičuano, Junano, Činghajaus, Šaansi, Gansu, Vidinės Mongolijos ir Guangsi provincijose plėtoti ličio pramonę. Į žinyną taip pat įtrauktas varis, aliuminis ir grafitas.

(933) ĮPM įstatymo IV skyriuje pateiktos nuostatos dėl lengvatinio apmokestinimo tvarkos. ĮPM įstatymo 25 straipsnyje, kuris yra IV skyriaus apibendrinamasis straipsnis, nustatyta, kad „valstybė suteikia pelno mokesčio lengvatas įmonėms, susijusioms su pramonės šakomis ar projektais, kurių plėtrą konkrečiai remia ir skatina valstybė“. ĮPM įstatymo 28 straipsnyje nustatyta, kad „įmonių pelno mokesčio norma aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms, kurioms reikia specialios valstybės paramos, sumažinama iki 15 %“.

([414]) Kinijos Liaudies Respublikos įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklės (peržiūrėtos 2019 m.), Kinijos Liaudies Respublikos Valstybės Tarybos įsakymas Nr. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm

(934) Įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklių 93 straipsnyje patikslinama, kad:

„Įmonių pelno mokesčio įstatymo 28 straipsnio 2 dalyje nurodytos „valstybės remtinos svarbios aukštųjų ir naujų technologijų įmonės“ reiškia įmones, kurioms priklauso pagrindinės intelektinės nuosavybės teisės ir kurios atitinka šias sąlygas:

1. *patenka į pagrindinių valstybės remiamų aukštųjų ir naujų technologijų sričių aprėptį;*
2. *mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidų dalis pardavimo pajamose yra ne mažesnė už nustatytą dalį;*
3. *aukštųjų technologijų, produktų ir paslaugų pajamos sudaro ne mažesnę už nustatytą bendrų įmonės pajamų dalį;*
4. *techniniai darbuotojai sudaro ne mažesnę už nustatytą visų įmonės darbuotojų dalį;*
5. *kitos sąlygos, nustatytos Aukštųjų technologijų įmonių pripažinimo administravimo priemonėse.*

Aukštųjų technologijų įmonių identifikavimo ir pagrindinių valstybės remiamų aukštųjų ir naujų technologijų sričių administravimo priemones bendrai rengia technologijų, finansų ir mokesčių departamentai prie Valstybės Tarybos ir jos įsigalioja po to, kai jas patvirtina Valstybės Taryba.“

(935) Pirmiau minėtose nuostatose aiškiai nurodyta, kad sumažintas įmonių pelno mokesčio tarifas taikomas tik „valstybės remtinoms svarbioms aukštųjų ir naujų technologijų įmonėms“, kurioms priklauso pagrindinės intelektinės nuosavybės teisės ir kurios atitinka tam tikras sąlygas, pavyzdžiui, „patenka į pagrindinių valstybės remiamų aukštųjų ir naujų technologijų sričių aprėptį“.

(936) Pagal Aukštųjų technologijų įmonių pripažinimo administracinių priemonių 11 straipsnį, kad įmonė būtų pripažinta aukštųjų technologijų įmone, ji turi atitikti tam tikras sąlygas, be kita ko: „ji įgijo intelektinės nuosavybės teises, o tai yra ypač svarbu techniškai remiant jos pagrindinius produktus (paslaugas) per nepriklausomus mokslinius tyrimus, perdavimą, dotacijas, susijungimus ir įsigijimus ir t. t.“ ir „technologija, kuri yra ypač svarbi techniškai remiant jos pagrindinius produktus (paslaugas), patenka į iš anksto nustatytą „valstybės remiamų aukštųjų technologijų sričių“ kategoriją“.

(937) Pagrindinės valstybės remiamos aukštųjų technologijų sritys išvardytos 2016 m. valstybės remiamų aukštųjų technologijų sričių žinyne. Šio žinyno I skyriaus „Elektroninė informacija“ 4 punkte „Ryšių technologija“ aiškiai minimas „šviesolaidinis perdavimo tinklas“ ir „šviesolaidinių perdavimo sistemų technologija“, kurie apima šviesolaidžių kabelius, kaip valstybės remiamas aukštųjų technologijų sritis.

(938) Pagal šią priemonę naudą gaunančios bendrovės turi pateikti pelno mokesčio deklaracijas ir atitinkamus priedus. Faktinis naudos dydis įtrauktas į mokesčių deklaraciją.

(b) Tyrimo išvados

(939) Komisija nustatė, kad atrinktų eksportuojančių gamintojų grupių bendrovės tiriamuoju laikotarpiu buvo laikomos aukštųjų technologijų bendrovėmis, todėl joms buvo taikomas sumažintas 15 % įmonių pelno mokesčio tarifas.

(c) Nauda

(940) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 2 dalį ši mokesčio atskaita yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – Kinijos vyriausybė negauna pajamų, o susijusioms bendrovėms suteikiama nauda. Gavėjams suteikta nauda lygi sutaupytų mokesčių sumai.

(d) Konkretumas

(941) Ši subsidija yra konkreti, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes pačiuose teisės aktuose nustatyta, kad ši schema taikoma tik įmonėms, veikiančioms tam tikrose valstybės nustatytose aukštųjų technologijų prioritetinėse srityse. BEV pramonė yra labai svarbus aukštųjų technologijų prioritetas.

(942) Be ĮPM sumažinimo remiantis aukštųjų technologijų įmonės statusu, ĮPM sumažinimas iki 15 % gali būti taikomas naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (įskaitant BEV) gamintojams, taip pat remiantis kriterijais, susijusiais su jų fizine buvimo vieta. Visų pirma, jei įmonė yra Vakarų regione, gali būti mokamas sumažintas 15 % ĮPM tarifas.

(943) Taigi teisės aktuose, pagal kuriuos veikia subsidiją teikianti institucija, aiškiai nustatyta, kad subsidiją gali gauti tik tam tikri sektoriai ir geografiniai regionai.

(e) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(944) Kompensuotinos subsidijos suma apskaičiuota atsižvelgiant į gavėjams per tiriamąjį laikotarpį suteiktą naudą. Gavėjams suteikta nauda apskaičiuota iš visų pagal įprastinį mokesčių tarifą mokėtinų mokesčių sumos atėmus visą pagal sumažintą mokesčių tarifą mokėtinų mokesčių sumą.

(945) Dėl šios konkrečios schemos nustatyta subsidijų norma buvo 0,36 % grupei „BYD Group“.

(2) *Lengvatinė mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidų atskaita prieš mokesčius*

(946) Mokesčių atskaita dėl mokslinių tyrimų ir plėtros – tai bendrovėms taikoma mokesčių lengvata už jų MTP veiklą tam tikrose valstybės nustatytose aukštųjų technologijų prioritetinėse srityse ir kai MTP veiklos išlaidos viršija tam tikras ribas.

(947) Konkrečiau, atskaitomos MTP išlaidos, kurias įmonė patiria vykdydama bet kokią MTP veiklą, o nuo 2023 m. sausio 1 d., be nustatytų faktinių išlaidų atskaitymo, 100 % faktiškai patirtų MTP išlaidų papildomai atskaitoma iki mokesčių, su sąlyga, kad minėtos išlaidos nėra paverčiamos nematerialiuoju turtu ir yra įtraukiamos į einamąjį pelną ir nuostolius.

(948) Jei minėtos išlaidos buvo paverstos nematerialiuoju turtu, nuo 2023 m. sausio 1 d. tokios išlaidos gali būti amortizuojamos taikant 200 % nematerialiojo turto išlaidų iki mokesčių normą.

(a) Teisinis pagrindas

(949) Programos teisinis pagrindas – ĮPM įstatymo 30 straipsnio 1 dalis, taip pat KLR įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklių 95 straipsnis, taip pat šie pranešimai:

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas dėl klausimų, susijusių su MTP išlaidų svertinės atskaitos prieš mokesčius priskyrimo apimtimi (2017 m. pranešimas Nr. 40);

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas dėl tolesnio MTP išlaidų svertinės atskaitos prieš mokesčius politikos tobulinimo (2023 m. pranešimas Nr. 7).

(b) Tyrimo išvados

(950) Komisija nustatė, kad atrinktoms grupėms priklausančios bendrovės pasinaudojo mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidų, patirtų dėl naujų technologijų, produktų ir metodikos mokslinių tyrimų ir plėtros, papildoma atskaita.

(c) Nauda

(951) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 2 dalį ši mokesčio atskaita yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – Kinijos vyriausybė negauna pajamų, o susijusioms bendrovėms suteikiama nauda. Gavėjams suteikta nauda lygi sutaupytų mokesčių sumai.

(d) Konkretumas

(952) Ši subsidija yra konkreti, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes pačiuose teisės aktuose nustatyta, kad ši priemonė taikoma tik įmonėms, patiriančioms MTP išlaidų tam tikrose valstybės nustatytose aukštųjų technologijų srityse, kaip antai BEV sektoriuje. Taigi teisės aktuose, pagal kuriuos veikia subsidiją teikianti institucija, aiškiai nustatyta, kad subsidiją gali gauti tik tam tikros įmonės ir sektoriai.

(e) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(953) Kompensuotinos subsidijos suma apskaičiuota atsižvelgiant į gavėjams per tiriamąjį laikotarpį suteiktą naudą. Gavėjams suteikta nauda apskaičiuota iš visų pagal įprastinį mokesčių tarifą mokėtinų mokesčių sumos atėmus sumas, mokėtinas po papildomos 100 % faktinių MTP išlaidų atskaitos.

(954) Dėl šios konkrečios schemos nustatyta subsidijų norma buvo 0,57 % grupei „BYD Group“, 0,03 % grupei „Geely Group“ ir 1,53 % grupei „SAIC Group“.

(3) *Atleidimas nuo dividendų tarp kvalifikuotų įmonių rezidenčių*

(955) ĮPM įstatyme numatytos pelno mokesčio lengvatos įmonėms, susijusioms su pramonės šakomis ar projektais, kurių plėtrą konkrečiai remia ir skatina valstybė, be to, pagal jį reikalavimus atitinkančios įmonės rezidentės atleidžiamos nuo pelno iš investicijų į nuosavą kapitalą, pavyzdžiui, dividendų ir premijų, mokesčių.

(a) Teisinis pagrindas

(956) Programos teisinis pagrindas – ĮPM įstatymo 26 straipsnio 2 dalis kartu su KLR įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklėmis.

(957) ĮPM įstatymo 25 straipsnyje, kuris yra IV skyriaus „Lengvatinė mokesčių politika“ apibendrinamasis straipsnis, nustatyta, kad „valstybė suteikia pelno mokesčio lengvatas įmonėms, susijusioms su pramonės šakomis ar projektais, kurių plėtrą konkrečiai remia ir skatina valstybė“. Be to, 26 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad atleidimas nuo mokesčių taikomas pelnui iš investicijų į nuosavą kapitalą tarp „reikalavimus atitinkančių įmonių rezidenčių“, todėl atrodo, kad jis taikomas tik tam tikroms įmonėms rezidentėms.

(b) Tyrimo išvados

(958) Komisija nustatė, kad kai kurios atrinktų grupių bendrovės buvo atleistos nuo kvalifikuotų įmonių rezidenčių dividendų pajamoms taikomo pelno mokesčio.

(c) Nauda

(959) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 2 dalį ši schema yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – Kinijos vyriausybė negauna pajamų, o susijusioms bendrovėms suteikiama nauda. Gavėjams suteikta nauda lygi sutaupytų mokesčių sumai.

(d) Konkretumas

(960) Ši subsidija yra konkreti, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes pačiuose teisės aktuose nustatyta, kad šis atleidimas taikomas tik kvalifikuotoms įmonėms rezidentėms, kurioms didžiąją dalį paramos skiria ir kurių plėtrą skatina valstybė. Taigi teisės aktuose, pagal kuriuos veikia subsidiją teikianti institucija, aiškiai nustatyta, kad subsidiją gali gauti tik tam tikros įmonės ir sektoriai.

(e) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(961) Komisija subsidijos sumą apskaičiavo taikydama įprastinį mokesčio tarifą dividendų pajamoms, kurios buvo atskaitytos iš apmokestinamųjų pajamų.

(962) Dėl šios konkrečios schemos nustatyta subsidijų norma buvo 0,17 % grupei „Geely Group“ ir 1,09 % grupei „SAIC Group“.

(4) *Pagreitintas įrangos, kurią naudoja aukštųjų technologijų įmonės, nusidėvėjimas*

(963) ĮPM įstatymo 32 straipsnyje nustatyta: „kai įmonės ilgalaikio turto pagreitintas nusidėvėjimas yra tikrai būtinas dėl technologijų pažangos ar kitų priežasčių, gali būti sumažintas nusidėvėjimo metų skaičius arba gali būti priimtas pagreitinto nusidėvėjimo metodas“.

(a) Teisinis pagrindas

(964) Programos teisinis pagrindas – ĮPM įstatymo 32 straipsnis kartu su KLR įmonių pelno mokesčio įstatymo įgyvendinimo taisyklių 98 straipsniu, taip pat šie pranešimai:

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie ĮPM politikos, taikomos ilgalaikio turto pagreitintam nusidėvėjimui, tolesnį gerinimą (2015 m. pranešimas Nr. 106);

— Pranešimas dėl klausimų, susijusių su įmonių pajamų mokesčio politikos, taikomos ilgalaikio turto pagreitintam nusidėvėjimui, tolesniu gerinimu (2015 m. Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas Nr. 68);

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie atitinkamą įmonių pajamų mokesčio politiką, susijusią su įrangos ir prietaisų išskaitymu (2018 m. pranešimas Nr. 54);

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie atitinkamos įmonių pajamų mokesčio politikos, susijusios su įrangos ir prietaisų išskaitymu, įgyvendinimą (2018 m. Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas Nr. 46);

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie ilgalaikio turto pagreitinto nusidėvėjimo lengvatinės politikos taikymo srities išplėtimą (2019 m. pranešimas Nr. 66);

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie tam tikros lengvatinės mokesčių politikos įgyvendinimo laikotarpio pratęsimą (2021 m. Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas Nr. 6);

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas apie atitinkamą įmonių pajamų mokesčio politiką, susijusią su įrangos ir priemonių išskaitymu (2023 m. Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas Nr. 37).

(965) Remiantis Pranešimu apie įrangos ir priemonių išskaitymo politiką įmonių pelno mokesčio tikslais (*Cai Shui* [2018] Nr. 54), „jeigu per laikotarpį nuo 2018 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. įmonės naujai įsigytos įrangos ar priemonių vieneto vertė neviršija penkių milijonų RMB, įmonei leidžiama įtraukti šią vertę į einamojo laikotarpio sąnaudas ir išlaidas kaip vienkartinę sumą, atskaitytiną apskaičiuojant įmonės apmokestinamąsias pajamas, ir jai nebereikia kasmet skaičiuoti nusidėvėjimo“. Šis teisės aktas nėra skirtas konkrečiai pramonės šakai.

(966) Turtui, kurio vieneto vertė viršija 5 mln. RMB, toliau taikomas Pranešimas apie įmonių pelno mokesčio politikos, taikomos ilgalaikio turto pagreitintam nusidėvėjimui, sureguliavimą (*Cai Shui* [2014] Nr. 75) ir Pranešimas apie įmonių pelno mokesčio politikos, taikomos ilgalaikio turto pagreitintam nusidėvėjimui, tolesnį reguliavimą (*Cai Shui* [2015] Nr. 106). Remiantis tais pranešimais, ilgalaikiam turtui, kurį įsigyja 10 pagrindinių pramonės šakų bendrovės, gali būti taikomas pagreitinto nusidėvėjimo metodas.

(b) Tyrimo išvados

(967) Komisija nustatė, kad tiriamuoju laikotarpiu atrinktos grupės netaikė turto, kurio vieneto vertė viršija 5 mln. RMB, pagreitinto nusidėvėjimo metodo. Todėl, kadangi šiam turtui netaikomas Pranešimas *Cai Shui* [2014] Nr. 75 ir Pranešimas *Cai Shui* [2015] Nr. 106, Komisija nustatė, kad eksportuojantys gamintojai nesinaudojo kompensuotinomis subsidijomis.

(5) *Technologijų perdavimo pajamų atskaitymas*

(968) Technologijų perdavimui taikoma mokesčių atskaita suteikia bendrovėms teisę eksporto veiklai taikyti lengvatinį mokesčių režimą. Pagal šią schemą 50 % pajamų, gautų pardavus technologiją užsienyje, atskaitoma iš ĮPM bazės, neviršijant atsipirkimo ribos.

(a) Teisinis pagrindas

(969) Programos teisinis pagrindas – ĮPM įstatymo 27 straipsnis, taip pat šis pranešimas:

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas dėl klausimų, susijusių su atleidimu nuo įmonių pajamų mokesčio, taikomo pajamoms iš technologijų perdavimo, ir jo sumažinimu (2009 m. pranešimas Nr. 212).

(b) Tyrimo išvados

(970) Komisija nustatė, kad viena iš atrinktų grupių pasinaudojo su „technologijų perdavimu“ susijusia atskaita pajamų mokesčio tikslais, ją taikydama į užsienį perduotai technologijai.

(c) Nauda

(971) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 2 dalį ši schema yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – Kinijos vyriausybė negauna pajamų, o susijusioms bendrovėms suteikiama nauda. Gavėjams suteikta nauda lygi sutaupytų mokesčių sumai.

(d) Konkretumas

(972) Ši subsidija yra konkreti, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte ir 4 dalies a punkte, nes teisės aktuose, pagal kuriuos veikia subsidiją teikianti institucija, aiškiai nustatyta, kad subsidiją gali gauti tik technologiją perdavusios įmonės, su sąlyga, kad ji eksportuojama.

(e) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(973) Komisija subsidijos sumą apskaičiavo taikydama įprastinį mokesčio tarifą technologijos perdavimo pajamoms, kurios buvo atskaitytos iš apmokestinamųjų pajamų.

(974) Dėl šios konkrečios schemos nustatyta subsidijų norma buvo 0,05 % grupei „Geely Group“.

(6) *Atleidimas nuo baterijų vartojimo mokesčio*

(975) Taikant atleidimą nuo baterijų vartojimo mokesčio tam tikras baterijas įsigijusiems BEV gamintojams suteikiama teisė būti atleistiems nuo paprastai taikomo 4 % vartojimo mokesčio. Ši schema taikoma tik tam tikriems produktams, įskaitant ličio baterijas.

(a) Teisinis pagrindas

(976) Programos teisinis pagrindas yra šie dokumentai:

— Finansų ministerijos ir Valstybinės mokesčių administracijos aplinkraštis dėl vartojimo mokesčio baterijoms ir dangai nustatymo (2015 m. Nr. 16) (toliau – aplinkraštis dėl baterijų);

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas dėl klausimų, susijusių su vartojimo mokesčio baterijoms ir dangai nustatymo administravimu (2015 m. pranešimas Nr. 5);

— Valstybinės mokesčių administracijos pranešimas dėl su vartojimo mokesčio baterijoms ir dangai nustatymu susijusių aspektų patikslinimo (2015 m. pranešimas Nr. 95).

(977) Remiantis aplinkraščiu dėl baterijų, baterijoms buvo taikomas 4 % vartojimo mokestis. Tačiau tam tikrų rūšių baterijoms, pavyzdžiui, neįkraunamosioms ličio baterijoms ir ličio jonų baterijoms, toks vartojimo mokestis nebuvo taikomas.

(978) Toks aplinkraštis iš pradžių buvo paskelbtas siekiant skatinti energijos kaupimą ir aplinkos apsaugą.

(b) Tyrimo išvados

(979) Komisija nustatė, kad bent viena atrinkta grupė pirkdama baterijas pasinaudojo atleidimu nuo 4 % vartojimo mokesčio.

(c) Nauda

(980) Komisija manė, kad pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktį ir 2 dalį ši schema yra subsidija, nes teikiamas finansinis įnašas – Kinijos vyriausybė negauna pajamų, o susijusioms bendrovėms suteikiama nauda. Gavėjams suteikta nauda lygi sutaupytų mokesčių sumai.

(d) Konkretumas

(981) Ši subsidija yra konkreti, kaip apibrėžta pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalies a punkte, nes pačiuose teisės aktuose nustatyta, kad ši priemonė taikoma tik tam tikroms baterijoms, pavyzdžiui, neįkraunamosioms ličio baterijoms ir ličio jonų baterijoms. Atlikus tyrimą taip pat nustatyta, kad tokios baterijos daugiausia naudojamos BEV sektoriuje. Taigi teisės aktuose, pagal kuriuos veikia subsidiją teikianti institucija, aiškiai nustatyta, kad subsidiją gali gauti tik tam tikros įmonės ir sektoriai.

(e) Subsidijų sumos apskaičiavimas

(982) Kompensuotinos subsidijos suma apskaičiuota atsižvelgiant į gavėjams per tiriamąjį laikotarpį suteiktą naudą. Ši nauda apskaičiuota remiantis per tiriamąjį laikotarpį įsigytų baterijų, kurioms taikytas įprastai taikomas 4 % vartojimo mokestis, verte.

(983) Atsižvelgiant į metodiką, naudotą subsidijos sumai, susijusiai su baterijų tiekimu už mažesnį nei pakankamą atlygį, apskaičiuoti, kaip aprašyta 3.7.2 skirsnyje, neintegruotiems BEV gamintojams subsidijos suma nebuvo apskaičiuota.

(984) Dėl šios konkrečios schemos nustatyta subsidijų norma buvo 1,37 % grupei „BYD Group“.

(7) *Nebendradarbiaujančių bendrovių (grupės „SAIC Group“) subsidijavimas*

(985) Kaip aprašyta 3.3.2.2 skirsnyje ir 336 konstatuojamojoje dalyje, tam tikros susijusios grupės „SAIC Group“ bendrovės nepateikė klausimyno atsakymų, nors dėl savo veiklos srities jos paprastai būtų turėjusios pateikti klausimyno atsakymus pagal klausimyno nurodymus ir vėliau prie bylos pridėtą pranešimą, kuriame paaiškinama, dėl kokios veiklos reikia pateikti klausimyno atsakymus ([416]).

(986) Negavusi tam tikrų susijusių bendrovių, dalyvaujančių mokslinių tyrimų ir plėtros (MTP) veikloje ir tiekiančių tam tikras memorandume dėl įrodymų pakankamumo išvardytas dalis ir komponentus, atsakymų, Komisija turėjo remtis turimais faktais apie šias bendroves. Visų pirma, Komisija, siekdama nustatyti subsidijavimo lygį, rėmėsi savo vertinimu dėl panašių kitų atrinkto vertikaliai neintegruoto eksportuojančio gamintojo bendrovių subsidijavimo.

(987) Kalbant apie MTP bendroves, grupė „SAIC Group“ pateikė klausimyno atsakymus apie vieną susijusią bendrovę, vykdančią tokią veiklą. Komisija nustatė kitą susijusią bendrovę, vykdančią tokią pačią veiklą. Tačiau grupė „SAIC Group“ atsisakė pateikti klausimyno atsakymus apie šią bendrovę. Todėl Komisija turėjo remtis turimais faktais.

([416]) Prie bylos pridėtas pranešimas: susijusių bendrovių prievolė pateikti klausimyno atsakymus (t23.005730).

(988) Kadangi Komisija galėjo tik iš dalies patikrinti susijusios MTP bendrovės pateiktą informaciją, ji laikėsi nuomonės, kad su šia bendrove susijusios išvados nebuvo tipiškos. Todėl Komisija nusprendė remtis subsidijavimo suma, nustatyta patikrintoms grupės „Geely Group“ MTP bendrovėms. Grupės „Geely Group“ atveju visos bendrovės, vykdančios su MTP tiriamojo produkto srityje susijusią veiklą, pateikė klausimyno atsakymus, kuriuos vėliau buvo galima patikrinti. Todėl Komisija nusprendė savo išvadas dėl grupės „SAIC Group“ pagrįsti subsidijavimo suma, nustatyta patikrintoms grupės „Geely Group“ MTP bendrovėms. Subsidijų sumos susijusios su šiomis schemomis: lengvatinis finansavimas, kaip aprašyta 3.5 skirsnyje, dotacijų programos, kaip aprašyta 3.6 skirsnyje, žemės naudojimo teisių suteikimas už mažesnį nei pakankamą atlygį, kaip aprašyta 3.7.1 skirsnyje, ir dėl atleidimo nuo mokesčių ir jų sumažinimo programų negautos pajamos, kaip aprašyta 3.8 skirsnyje. Šios sumos buvo pridėtos prie bendro grupės „SAIC Group“ subsidijų rezultato.

(989) Tam tikros su žaliavų (išskyrus baterijas ir jų komponentus) tiekimu susijusios grupės „SAIC Group“ bendrovės klausimyno atsakymų nepateikė. Komisija pirmiausia apsvarstė susijusiems baterijų ir jų komponentų tiekėjams nustatytas subsidijavimo sumas. Tačiau, atsižvelgdama į tai, kokią bendrų gamybos sąnaudų dalį sudaro šie produktai, palyginti su susijusių bendrovių, kurios nepateikė klausimyno atsakymų, tiekiamų dalių dalimis, Komisija laikėsi nuomonės, kad tokios bendrovės nebuvo tipiškos. Tada Komisija nagrinėjo patikrintą informaciją apie žaliavas, išskyrus baterijas ir jų komponentus, tiekiančias bendroves ir nusprendė, kad vieninteliam susijusiam tiekėjui nustatyta subsidijavimo suma ([417]), kuri buvo patikrinta šiame tyrimo etape, yra tinkamas pagrindas jos išvadoms padaryti, atsižvelgiant į jo veiklą (žaliavų tiekimą) ir šių produktų dalį bendrose gamybos sąnaudose. Subsidijų sumos susijusios su šiomis schemomis: lengvatinis finansavimas, kaip aprašyta 3.5 skirsnyje, dotacijų programos, kaip aprašyta 3.6 skirsnyje, ir žemės naudojimo teisių suteikimas už mažesnį nei pakankamą atlygį, kaip aprašyta 3.7.1 skirsnyje. Šios sumos buvo pridėtos prie bendro grupės „SAIC Group“ subsidijų rezultato.

3.9. **Kitos schemos**

(990) Memorandume dėl įrodymų pakankamumo taip pat išvardytos kitos schemos, dėl kurių buvo gauta pakankamai įrodymų, kad BEV gamintojai galėjo gauti kompensuotinų subsidijų. Atlikdama tyrimą Komisija taip pat gavo informacijos apie papildomas atrinktiems eksportuojantiems gamintojams naudingas programas, kurios taip pat gali būti kompensuotinos. Nedarydama poveikio tam, ar jos kompensuotinos, Komisija preliminariai nusprendė šiame etape neskelbti išvadų dėl šių programų. Į tokių programų sąrašą, be kita ko, įtraukta:

— elektros energijos tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį;

— kitų žaliavinių medžiagų, naudojamų baterijoms gaminti, tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį;

— lengvatinis draudimas (eksporto kredito draudimas);

— dotacijos pagal priemonę „Keleivinių transporto priemonių įmonių vidutinių kuro sąnaudų (CAFC) ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių kreditų lygiagretus administravimas“ (toliau – lygiagrečių kreditų priemonė);

— atleidimas nuo vartojimo mokesčio, atleidimas nuo transporto priemonės registracijos numerio ženklo mokesčio ir kitos piniginės subsidijos BEV gamintojams;

— atleidimas nuo PVM ir importo tarifų lengvatos už naudojimąsi importuojama įranga ir technologijomis ir PVM atskaita, taikoma savo šalyje pagamintai įrangai;

— eksporto mokesčio nuolaidos.

(991) Komisija pasilieka teisę toliau tirti, ar šios schemos kompensuotinos, ir paskelbti išvadas iki bus atskleistos galutinės šio tyrimo išvados arba vėliau atliekant peržiūrą pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnį.

([417]) Šis tiekėjas baterijų netiekia, todėl į subsidijas neįeina baterijų tiekimas už mažesnį nei pakankamą atlygį, aprašytas 3.7.2 skirsnyje.

3.10. **Išvada dėl subsidijavimo**

(992) Remdamasi turima informacija Komisija pagal pagrindinio reglamento nuostatas apskaičiavo atrinktų eksportuojančių gamintojų kiekvienos subsidijos ar subsidijų programos sumas ir šias sumas sudėjo, kad apskaičiuotų bendrą kiekvienos eksportuojančių gamintojų grupės subsidijavimo sumą per tiriamąjį laikotarpį. Bendram subsidijavimo lygiui apskaičiuoti Komisija pirmiausia apskaičiavo subsidijavimo procentinį dydį, t. y. subsidijos sumos, palyginti su bendra bendrovės apyvarta, procentinį dydį. Tada šis procentinis dydis panaudotas skaičiuojant nagrinėjamojo produkto eksportui į Sąjungą per tiriamąjį laikotarpį suteiktą subsidiją. Vėliau apskaičiuota subsidijos suma už į Sąjungą per tiriamąjį laikotarpį eksportuoto nagrinėjamojo produkto vienetą, o toliau nurodytos normos buvo apskaičiuotos kaip to paties eksportuoto produkto vieneto kainos, draudimo ir frachto (CIF) vertės procentinis dydis.

(993) Pagal pagrindinio reglamento 15 straipsnio 3 dalį neatrinktiems bendradarbiaujantiems eksportuojantiems gamintojams bendra subsidijų suma apskaičiuota remiantis atrinktiems bendradarbiaujantiems eksportuojantiems gamintojams nustatyta bendra vidutine svertine kompensuotinų subsidijų suma, išskyrus nereikšmingas sumas ir subsidijų sumas, nustatytas aplinkybėmis, nurodytomis pagrindinio reglamento 28 straipsnio 1 dalyje. Tačiau nustatydama šias sumas Komisija atsižvelgė į išvadas, iš dalies pagrįstas turimais faktais. Iš tiesų, Komisija mano, kad tais atvejais naudojami turimi faktai nedarė didelio poveikio informacijai, kuri buvo reikalinga subsidijavimo sumai tinkamai nustatyti, kad eksportuotojams, kurie nebuvo pakviesti bendradarbiauti atliekant tyrimą, nebūtų daromas poveikis dėl šio metodo taikymo ([418]).

(994) Atsižvelgdama į aukštą Kinijos eksportuojančių gamintojų bendradarbiavimo lygį ir į atrinktų bendrovių tipiškumą pagal teises naudotis subsidija, Komisija manė, kad visoms kitoms bendrovėms būtų tikslinga nustatyti didžiausios sumos, nustatytos atrinktoms bendrovėms, dydžio sumą. Visoms kitoms bendrovėms nustatyta suma buvo pritaikyta toms bendrovėms, kurios atliekant tyrimą nebendradarbiavo.

Bendrovė	Kompensuotinų subsidijų suma
BYD Group:	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 Group:	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]) Taip pat žr., *mutatis mutandis*, 2009 m. gegužės 14 d. Apeliacinio komiteto ataskaitos WT/DS294/AB/RW (JAV. Prilyginimo nuliui metodas (GSS 21.5 straipsnis)) 453 punktą.

Bendrovė	Kompensuotinų subsidijų suma
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
SAIC Group: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	37,6 %
Kitos bendradarbiaujančios bendrovės	20,8 %
Visos kitos bendrovės	37,6 %

4. ŽALA

4.1. Sąjungos pramonės apibrėžtis ir Sąjungos gamyba

(995) Panašų produktą tiriamuoju laikotarpiu gamino maždaug 10 Sąjungos gamintojų grupių; kai kuriose iš jų panašų produktą gamino keli juridiniai subjektai. Dauguma šių bendrovių yra pirminės įrangos gamintojos, gaminančios vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones ir pereinančios prie BEV gamybos, įsigaliojus Reglamentui (ES) 2019/631 ([419]), kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO2 kiekio normos. Kitos bendrovės nuo pat pradžių buvo BEV gamintojos. Kartu jos sudaro Sąjungos pramonę, apibrėžtą pagrindinio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje.

(996) Tai, kad Sąjungos rinkoje pereinama nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, šiuo atveju yra svarbus veiksnys, turintis įtakos tam tikriems rodikliams, susijusiems su pramonės padėtimi. Perėjimas nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV reiškia dideles pradines ir nuolatines investicijas, taip pat išlaidas naujoje besivystančioje rinkoje, kurioje sparčiai didėja vartojimas. Sąjungos pramonė į elektrifikaciją pradėjo investuoti iki 2020 m. ([420]) Kaip parodyta 10 lentelėje, atrinkti Sąjungos gamintojai per nagrinėjamąjį laikotarpį investavo 2 mlrd. EUR per metus, o visos investicijos, skirtos perėjimui prie elektrifikacijos, remiantis skaičiavimais siekia 170 mlrd. EUR, kaip nurodyta 1092 konstatuojamojoje dalyje. Visi ekonominiai veiksniai, turintys įtakos Sąjungos pramonės padėčiai, turėtų būti nagrinėjami tinkamai atsižvelgiant į Sąjungos pramonės pobūdį, t. y. tai, kad joje vykdomas perėjimas. Taigi, gali būti daromas poveikis dėl to atsirandančioms tendencijoms ir jų pobūdis gali būti kitoks nei tendencijų pobūdis kitose, brandesnėse, pramonės šakose.

(997) Nustatyta, kad tiriamuoju laikotarpiu bendra Sąjungos gamybos apimtis buvo maždaug 1,6 mln. vienetų. Komisija šį skaičių apskaičiavo remdamasi PRODCOM duomenimis ([421]) ir juos sutikrino su visais kitais turimais informacijos apie Sąjungos pramonę šaltiniais. Tai, be kita ko, atrankos klausimyno atsakymai ir duomenys, kurie yra viešai prieinami gamintojų grupių svetainėse.

(998) Kai kurie Sąjungos gamintojai nagrinėjamuoju laikotarpiu tiriamąjį produktą taip pat gamino nagrinėjamojoje šalyje veikiančiose bendrosiose įmonėse, bendrai kontroliuojamose su Kinijos bendrovėmis. Šios gamintojų grupės (BMW, „Renault“ ir „Mercedes-Benz“) tuo laikotarpiu importavo nagrinėjamąjį produktą iš Kinijos. Iš tiesų per tiriamąjį laikotarpį kiekviena tokia Sąjungos gamintojų grupė iš Kinijos daugiausia importavo po vieną BEV modelį, taip papildydama savo Sąjungoje gaminamų ir Sąjungos rinkoje parduodamų BEV portfelį. Šie gamintojai importavo maždaug [4,7–5,7] % Sąjungos suvartojimo atitinkantį produkto kiekį tiriamuoju laikotarpiu, kaip paaiškinta 12 lentelėje. Bendrovė „Tesla“ taip pat importavo iš Kinijos didelį kiekį BEV. Bendrovė „Volvo“, priklausanti Kinijos bendrovei „Geely“, tiriamuoju laikotarpiu iš Kinijos neimportavo prekių ženklu „Volvo“ pažymėtų BEV. Tačiau jos akcininkė, bendrovė „Geely“, iš Kinijos į Sąjungą eksportavo skirtingais prekių ženklais pažymėtas BEV.

([419]) 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO2 normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/

([421]) 2023 m. gamybos duomenys bus viešai paskelbti 2024 m. liepos 1 d.

(999) Apibrėždama Sąjungos pramonę ir Sąjungos gamybą, Komisija daugiausia dėmesio skyrė ne prekių ženklams ar pirminės įrangos gamintojų grupėms, o vietai, kurioje gaminamos BEV (kilmės vietai). Todėl Komisija į savo žalos, priežastinio ryšio ir Sąjungos interesų analizę įtraukė visas Sąjungoje pagamintas BEV (t. y. Sąjungoje sukurtas arba pagamintas BEV).

4.2. **Susijusios Sąjungos rinkos nustatymas**

(1000) Atsižvelgdama į tai, kad BEV uždaroji rinka nebuvo didelė, Komisija visus su Sąjungos pramone susijusius ekonominius rodiklius išnagrinėjo remdamasi laisvosios rinkos duomenimis.

4.3. **Sąjungos suvartojimas**

(1001) Komisija Sąjungos suvartojimą nustatė remdamasi tiek tikruoju suvartojimu, tiek faktiniu suvartojimu.

(1002) Tikrasis suvartojimas buvo grindžiamas bendru Sąjungos pramonės pardavimu Sąjungos rinkoje, apie kurį 2020, 2021 ir 2022 m. duomenis pateikė Europos aplinkos agentūra ([422]) (EAA), o tiriamojo laikotarpio duomenis pateikė bendrovė „S&P Global Mobility“ ([423]), nes iki šio reglamento paskelbimo EAA šios informacijos dar negalėjo paskelbti viešai, taip pat iš valstybių narių muitinių gautais importo duomenimis. Muitinės duomenys buvo surinkti iš aštuonių valstybių narių, kurios importuoja didelį produkto kiekį ir turi didžiausius regioninius jūrų uostus: Belgijos, Prancūzijos, Vokietijos, Italijos, Nyderlandų, Slovėnijos, Ispanijos ir Švedijos. Išsamiai išnagrinėjus šiuos duomenis buvo galima atskirti BEV importą (kaip paaiškinta 184 konstatuojamojoje dalyje) ir kitų prekių, pavyzdžiui, keturračių, elektrinių riboto judumo asmens motorolerių ir kt., importą. Kitos valstybės narės pranešė tik apie labai nedidelę importo apimtį, o iš labai mažos vidutinės jo kainos matyti, kad jis iš esmės buvo susijęs su kitais produktais, nepatenkančiais į produkto apibrėžtąją sritį. Todėl konservatyviai įvertinus šių aštuonių valstybių narių duomenis, jie priimti kaip tikslus BEV importo rodiklis.

(1003) Reikėtų pažymėti, kad, kaip paaiškinta 1084 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos pramonė daugiausia gamina pagal užsakymus, todėl jos pardavimo apimtis beveik atitinka užregistruotų Sąjungoje pagamintų BEV skaičių.

(1004) Kaip pranešė ACEA, vertinant faktinį suvartojimą atsižvelgta į visas Sąjungos rinkoje užregistruotas BEV.

(1005) Pažymėtina, kad tiek EAA, tiek ACEA teikia informaciją apie bendrą visų Sąjungoje užregistruotų BEV skaičių. Palyginus šių dviejų šaltinių duomenis nustatytas skirtumas buvo labai nedidelis – nagrinėjamuoju laikotarpiu jis svyravo nuo – 0,34 iki 1,15 %.

(1006) Sąjungos suvartojimo raida:

1 lentelė

Sąjungos suvartojimas (vienetais)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Tikrasis Sąjungos suvartojimas	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indeksas	*100*	*163*	*209*	*300*
Faktinis Sąjungos suvartojimas (užregistruotų BEV skaičius) ([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 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Indeksas	*100*	*163*	*209*	*282*
Užregistruotų BEV procentinė dalis, tenkanti visam užregistruotų keleivinių transporto priemonių skaičiui ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indeksas	*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. Pažymėtina, kadACEA pateikti duomenys šiek tiek skiriasi atsižvelgiant į šaltinį.

([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.

Šaltinis: bendrovės „S&P Global Mobility“, EAA, ACEA ir valstybių narių muitinių duomenys.

(1007) Per nagrinėjamąjį laikotarpį tikrasis ir faktinis suvartojimas Sąjungos rinkoje padidėjo atitinkamai 200 % ir 182 %. Šis padidėjimas rodo laipsnišką Sąjungos lengvųjų automobilių rinkos perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1008) Faktinio ir tikrojo suvartojimo duomenų skirtumas rodo atsargų kiekį Sąjungos rinkoje. Nustatytas Sąjungos gamintojų tokių atsargų kiekis nebuvo reikšmingas, nes Sąjungos gamintojai daugiausia gamina pagal užsakymus, kaip paaiškinta 1084 konstatuojamojoje dalyje, todėl tokios atsargos daugiausia laikytos importuojamų transporto priemonių atsargomis.

(1009) Didėjanti užregistruotų BEV procentinė dalis, tenkanti visam užregistruotų keleivinių transporto priemonių skaičiui, rodo, kad Sąjungos rinkoje palaipsniui pereinama nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

4.4. **Importas iš nagrinėjamosios šalies**

4.4.1. *Importo iš nagrinėjamosios šalies apimtis ir rinkos dalis*

(1010) Komisija importo apimtį nustatė remdamasi valstybių narių muitinės duomenimis ir užregistruotų importuotų BEV skaičiumi. Tokia importo apimtis nustatyta atsižvelgiant į kilmės šalį. Importo rinkos dalis buvo nustatyta remiantis a) faktinio importo apimtimi arba b) užregistruotų importuotų transporto priemonių skaičiumi, išreikštu atitinkamai a) tikrojo suvartojimo arba b) faktinio suvartojimo, nurodytų 1 lentelėje, procentine dalimi.

(1011) Importo į Sąjungą iš nagrinėjamosios šalies raida, remiantis valstybių narių muitinių duomenimis:

2a lentelė

Importo apimtis vienetais ir rinkos dalis

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Importo iš nagrinėjamosios šalies apimtis (vienetais)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indeksas	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Rinkos dalis	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indeksas	*100*	*390*	*579*	*648*

Šaltiniai: valstybių narių muitinių duomenys.

(1012) Nagrinėjamuoju laikotarpiu faktinė importo iš Kinijos apimtis padidėjo 1 841 %.

(1013) Importo iš Kinijos rinkos dalis padidėjo nuo 3,9 % 2020 m. iki 25,0 % tiriamuoju laikotarpiu, t. y. padidėjo daugiau kaip 500 %, arba maždaug 21 procentiniu punktu.

(1014) Importo į Sąjungą iš nagrinėjamosios šalies apimties raida, remiantis užregistruotų transporto priemonių skaičiumi:

2b lentelė

Importo apimtis vienetais ir rinkos dalis

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Užregistruotos iš nagrinėjamosios šalies importuotos transporto priemonės (vienetais)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeksas	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Rinkos dalis	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeksas	*100*	*430*	*623*	*649*

Šaltiniai: EAA ir bendrovė „*S&P Global Mobility*“.

(1015) Užregistruotų iš nagrinėjamosios šalies importuotų transporto priemonių skaičius padidėjo nuo mažiau nei 19 000 vienetų 2020 m. iki daugiau kaip 340 000 vienetų tiriamuoju laikotarpiu. Per nagrinėjamąjį laikotarpį jis padidėjo 1 729 %.

(1016) Taigi, importo iš Kinijos rinkos dalis padidėjo nuo 3,5 % 2020 m. iki 22,8 % tiriamuoju laikotarpiu, t. y. padidėjo daugiau kaip 500 %, arba daugiau nei 19 procentinių punktų.

(1017) Faktinio importo ir užregistruotų iš Kinijos importuotų transporto priemonių apimties skirtumas (apie 66 000 vienetų) rodo, kad Sąjungos rinkoje yra daug Kinijos kilmės BEV atsargų. Papildomus įrodymus dėl atsargų pateikė atrinkti eksportuojantys gamintojai, kurie nurodė, kad tiriamojo laikotarpio pabaigoje atsargos sudarė apie 63 000 vienetų. Atsižvelgdama į tai, kad esama neatrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų, Komisija apskaičiavo, kad faktinės atsargos, kurias galima parduoti Sąjungos rinkoje, greičiausiai siekė 66 000 vienetų. Tai sudarytų apie 4,3 % suvartojimo Sąjungos rinkoje per tiriamąjį laikotarpį (pagal registraciją) arba apie 19 % per tą patį laikotarpį užregistruotų iš Kinijos importuotų transporto priemonių skaičiaus.

4.4.2. *Importo iš nagrinėjamosios šalies kainos, priverstinis kainų mažinimas ir kainų smukdymas*

(1018) Komisija importo kainas nustatė remdamasi valstybių narių muitinių duomenimis.

(1019) Importo į Sąjungą iš nagrinėjamosios šalies vidutinės svertinės kainos raida:

3 lentelė

Importo kainos (EUR už vienetą)

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Kinija	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeksas	*100*	*87*	*94*	*90*

Šaltinis: valstybių narių muitinių duomenys.

(1020) Nagrinėjamuoju laikotarpiu importo iš Kinijos į Sąjungos rinką kainos sumažėjo 10 %.

(1021) Tačiau šią raidą taip pat reikėtų vertinti atsižvelgiant į nuolat kintantį iš Kinijos importuojamų BEV modelių asortimentą, nes nagrinėjamuoju laikotarpiu importas padidėjo, kaip parodyta 2a ir 2b lentelėse.

(1022) Siekdama teisingai palyginti importuotus produktus ir Sąjungos pramonės gaminamus panašius produktus, Komisija naudojo produktų skirstymo į kategorijas pagal produkto kontrolės numerį (PKN) sistemą, pagal kurią atsižvelgiama į pagrindines BEV savybes, turėjusias įtakos Sąjungos pramonės taikomai pardavimo kainai, visų pirma ilgį, ridą, galią ir ratų pavaros tipą ([424]), ([425]). Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad nors BEV yra sudėtingi produktai, turintys labai daug atskirų savybių ir elementų (net ir tos transporto priemonės, kuriomis prekiaujama naudojant bendrą komercinio modelio pavadinimą, gali būti siūlomos įvairiomis konfigūracijomis, taip pat atsižvelgiant į tai, kokias siūlomas savybes pirkėjas pasirenka), tai nereiškia, kad visos šios išsiskiriančios savybės turi didelį poveikį kainai ir į jas reikėtų atsižvelgti lyginant kainas. Komisija pažymėjo, kad suinteresuotosios šalys nepateikė pastabų dėl PKN struktūros.

(1023) Priverstinį kainų mažinimą tiriamuoju laikotarpiu Komisija nustatė lygindama:

i. atrinktų Sąjungos gamintojų kiekvienos rūšies produkto vidutines svertines pardavimo kainas, taikytas nesusijusiems pirkėjams Sąjungos rinkoje, prireikus pakoreguotas pagal prekiautojui siūlomą kainą, ir

ii. iš atrinktų bendradarbiaujančių Kinijos gamintojų importuoto kiekvienos rūšies produkto atitinkamas vidutines svertines kainas pirmam nepriklausomam pirkėjui Sąjungos rinkoje, prireikus pakoreguotas pagal prekiautojui siūlomą kainą.

(1024) Atlikus tyrimą nustatyta, kad šiuo konkrečiu atveju Sąjungos gamintojų ir Kinijos eksportuojančių gamintojų pardavimo kanalai yra labai sudėtingi ir tarp gamintojo ir pirmojo nesusijusio pirkėjo gali būti daug tarpininkų. Atlikus tyrimą matyti, kad yra trys skirtingi prekybos lygiai (žr. 1025 konstatuojamąją dalį) ir naudojami bent keturi pardavimo modelių tipai (žr. 1027 konstatuojamąją dalį). Todėl, atsižvelgdama į konkrečias šio atvejo aplinkybes, Komisija nusprendė nustatyti, ar esama priverstinio kainų mažinimo prekiautojo lygmeniu (prekiautojui siūloma kaina). Iš tiesų Komisija nustatė, kad tai yra lygmuo, kuriame konkurencija didžiausia ir kuriame vykdoma dauguma pardavimo sandorių. Pardavimas prekiautojui, per tarpininką arba didžiausiems klientams sudaro apie 95 % viso Sąjungos pramonės pardavimo ir apie 78 % Kinijos eksportuojančių gamintojų pardavimo. Be to, nereikėjo atskirti susijusių ir nesusijusių prekiautojų, nes atlikus tyrimą patvirtinta, kad kainos visiems prekiautojams nustatytos laikantis ištiestosios rankos principo.

(1025) Nustatyti šie trys pagrindiniai prekybos lygiai:

i. gaminantis subjektas arba Kinijos eksportuotojo importuojantis subjektas – gamina arba importuoja BEV ir jas parduoda kitame prekybos lygmenyje, t. y. susijusiai nacionalinei pardavimo bendrovei arba nesusijusiam pagrindiniam platintojui. Kai kurie gaminantys subjektai turi vidaus rinką (paprastai šalis, kurioje vykdoma gamyba arba kurioje įsteigta importuojančio subjekto būstinė Europoje), kurioje jie taip pat atlieka nacionalinės pardavimo bendrovės funkcijas;

ii. nacionalinės pardavimo bendrovės, susijusios su gaminančiais subjektais / importuojančiais subjektais, – daugiausia dėmesio skiria tiekimui rinkai ir pardavimo veiklai, atsižvelgdamos į rinkos, kurioje jos veikia, ypatumus. Nacionalinės pardavimo bendrovės paprastai veikia pagrindinėse gaminančio subjekto rinkose ir platina BEV naudodamosi savo susijusių ir nesusijusių platintojų tinklu (prekiautojais ir (arba) tarpininkais). Šalyse, kuriose nėra susijusių nacionalinių pardavimo bendrovių (paprastai šalyse, kuriose parduodami nedideli kiekiai), pardavimą vykdo nesusijęs pagrindinis platintojas (paprastai tik toje šalyje). Pagrindiniai platintojai atlieka panašias funkcijas kaip nacionalinės pardavimo bendrovės ir platina BEV naudodamiesi susijusių ir nesusijusių platintojų tinklu (prekiautojais ir (arba) tarpininkais);

([424]) Tais atvejais, kai buvo nustatyta, kad kelios savybės yra glaudžiai susijusios ne tik su kaina, bet ir tarpusavyje, Komisija nusprendė PKN palikti tik vieną iš šių savybių. Pavyzdžiui, į PKN jau įtraukus ridą buvo manoma, kad nebūtų prasminga taip pat įtraukti baterijų talpą, nes šios abi savybės yra glaudžiai susijusios.

([425]) Nepaisant išvados, kad šiuo atveju segmentuoti rinką nėra tinkama, Komisija pažymėjo, kad ilgis yra glaudžiai susijęs su segmentais, apibrėžtais pagal dažniausiai naudojamas automobilių kategorijas (t. y. žymimas raidėmis A, B, C ir kt.).

iii. platinimo tinklai, sudaryti iš prekiautojų ir tarpininkų. Prekiautojai yra subjektai, perkantys BEV iš nacionalinių pardavimo bendrovių ir pagrindinių platintojų ir jas parduodantys galutiniam pirkėjui. Tarpininkai yra įmonės, kurios atlieka tas pačias funkcijas kaip ir prekiautojai, tačiau transporto priemonė jiems niekada nepriklauso. Šios bendrovės gali veikti kaip prekiautojai, parduodantys kitų rūšių transporto priemones, pavyzdžiui, vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones.

(1026) Paprastai gamintojo siūlomą mažmeninę kainą, t. y. kainą, kurią gamintojas rekomenduoja mažmenininkams taikyti parduodant jo BEV, kiekvienai šaliai nustato gaminantis subjektas / importuojantis subjektas arba nacionalinė pardavimo bendrovė. Tačiau šalyse, kuriose nėra su gamintoju susijusio pardavimo subjekto, gamintojo siūlomą mažmeninę kainą nustato nesusijęs pagrindinis platintojas, atliekantis funkcijas, panašias į nacionalinių pardavimo bendrovių funkcijas. Gamintojo siūloma mažmeninė kaina nustatoma remiantis kaina, kurią Sąjungos gamintojas taiko nesusijusiam pagrindiniam platintojui.

(1027) Nustatyti šie pagrindiniai pardavimo modeliai:

i. standartinis prekiautojo modelis – gaminantis subjektas / importuojantis subjektas arba nacionalinė pardavimo bendrovė BEV parduoda prekiautojui, o prekiautojas – galutiniam pirkėjui. Gaminantis subjektas dažnai suteikia prekiautojui nuolaidą. Todėl prekiautojo grynosios kainos koreguoti nereikia. Galutinio pirkėjo sumokėtos kainos gaminantis subjektas paprastai nežino, nes prekiautojai dėl tos kainos derasi atsižvelgdami į galimą maržą (skirtumą tarp gamintojo siūlomos mažmeninės kainos ir prekiautojo kainos);

ii. tarpininkavimo modelis – gaminantis subjektas / importuojantis subjektas arba nacionalinė pardavimo bendrovė BEV parduoda tiesiogiai pirkėjui. Atliekant pardavimą tarpininkauja subjektas, vadinamas tarpininku, kuris neįgyja nuosavybės teisės į transporto priemonę, bet derasi dėl pardavimo ir jį atlieka. Už šį darbą tarpininkas gauna komisinius. Šie subjektai gali būti tos pačios bendrovės, kurios paprastai prekiauja kitų rūšių automobiliais. Jie atlieka funkcijas, panašias į prekiautojo funkcijas. Todėl koreguojant galutiniam vartotojui siūlomą galutinę kainą prie jos pridedant tarpininko komisinius, gaunama kaina, panaši į prekiautojo kainą;

iii. didelio transporto priemonių parko pardavimo modelis – taikomas tam tikrų kategorijų dideliems klientams, pavyzdžiui, nuomos bendrovėms, valdžios subjektams ir didelėms privataus kapitalo bendrovėms. Dėl BEV pardavimo derasi ir jas parduoda pats gaminantis subjektas / importuojantis subjektas arba nacionalinė pardavimo bendrovė. Tai didele apimtimi grindžiamas pardavimas kalbant tiek apie Sąjungos gamintojus, tiek apie Kinijos eksportuojančius gamintojus ir laikoma, kad jis panašus į prekiautojo lygmens pardavimą, nes taikoma nuolaida dėl pardavimo apimties;

iv. nesusijusio pagrindinio platintojo modelis. Šiuo atveju, siekdama nustatyti prekiautojo kainą, Komisija prie nesusijusių platintojų kainos pridėjo jų PBA išlaidų įvertį (kaip pakaitinį rodiklį naudodama Sąjungos gamintojo arba eksportuojančio gamintojo nacionalinių pardavimo bendrovių, veikiančių kitose šalyse, vidutines PBA išlaidas – šios Sąjungos gamintojų išlaidos svyravo nuo 0,5 iki 3,6 %, o eksportuojančių gamintojų – nuo 2,1 iki 8 %). Prie Sąjungos gamintojų ir eksportuojančių gamintojų pardavimo nesusijusiems pagrindiniams platintojams taip pat buvo pridėtas sąlyginis 3 % pelnas. Toks koregavimas susijęs su maždaug 5 % Sąjungos gamintojų parduoto kiekio ir 22 % eksportuojančių gamintojų parduoto kiekio;

v. pardavimas internetu. Kai kurie eksportuojantys gamintojai (ir jų nacionalinės pardavimo bendrovės) vykdo pardavimą internetu, parduodami tiesiogiai galutiniams pirkėjams, įskaitant privačius asmenis, ir nesinaudodami prekiautojo arba tarpininko paslaugomis. Šiame tyrimo etape šio pardavimo kainų nebuvo galima koreguoti pagal prekiautojo lygį, išskyrus piniginio atlygio už konkrečių pardavimo apimties tikslų pasiekimą paskirstymą ir atskaitymą, susijusį su bendrovėmis, vykdančiomis rinkodaros veiklą (pvz., eksploatuojančioms salonus ir teikiančioms bandomojo važiavimo paslaugas) vietovėje, kurioje toks pardavimas internetu vykdomas.

(1028) Lygintos to paties prekybos lygio sandorių kiekvienos rūšies produkto kainos (prekiautojui siūloma kaina arba jai lygiavertė kaina), prireikus tinkamai pakoreguotos, kaip paaiškinta pirmiau, ir atskaičius lengvatas ir nuolaidas arba kitas paskatas, taikomas parduodant bendrovėms, veikiančioms prekiautojo arba tarpininko lygmenyje. Atlikto palyginimo rezultatas išreikštas atrinktų Sąjungos gamintojų teorinės apyvartos tiriamuoju laikotarpiu procentine dalimi.

(1029) Nustatyta, kad dėl importo iš nagrinėjamosios šalies į Sąjungos rinką priverstinio kainų mažinimo vidutinis svertinis skirtumas buvo 12,7 %.

(1030) Atsižvelgiant į tai, kad konkurencija daugiausia grindžiama kaina ir kad kainos Sąjungos rinkoje yra labai skaidrios (t. y. žinomos), toks skirtumas laikomas dideliu.

(1031) Kiekvieno eksportuojančio gamintojo atveju Kinijos PKN ir Sąjungos PKN atitiktis buvo didesnė nei 90 %. Du Kinijos PKN (kiekvienas jų) buvo lyginami su vienu labai panašiu Sąjungos PKN. Abiem atvejais naudotas Sąjungos PKN buvo susijęs su žemesnės klasės techninėmis specifikacijomis, palyginti su Kinijos PKN, todėl palyginus nustatyta, kad eksportuojantis Kinijos gamintojas buvo palankesnėje padėtyje.

(1032) Be to, reikėtų pažymėti, kad į grupių BYD ir SAIC taikomas BEV kainas įtraukta septynerių metų garantija, o Sąjungos pramonės BEV buvo taikoma tik dvejų metų garantija. Todėl 1029 konstatuojamojoje dalyje nustatytas priverstinis kainų mažinimas yra per mažas.

(1033) Kalbant apie kainų smukdymą, 7 lentelėje pateikta pardavimo kainų ir vieneto gamybos sąnaudų raida Sąjungoje nagrinėjamuoju laikotarpiu rodo, kad jis buvo didelis. Sąjungos pramonė negalėjo padidinti kainų, kad padengtų savo sąnaudas. Todėl Sąjungos pramonė per nagrinėjamąjį laikotarpį patyrė BEV pardavimo nuostolių.

(1034) Visų pirma Komisija nustatė, kad atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų pardavimo kaina buvo 30 % mažesnė už vidutines svertines Sąjungos pramonės gamybos sąnaudas. Šis rodiklis nustatytas vertinant pagal kiekvieną transporto priemonės rūšį.

(1035) Vienas pagrindinių šio kainų smukdymo veiksnių buvo tai, kad užregistruotų iš Kinijos importuotų subsidijuojamų transporto priemonių skaičius padidėjo 1 729 %, palyginti su 2020 m., ir tiriamuoju laikotarpiu jau užėmė 22,8 % rinkos dalį, kaip parodyta 2b lentelėje. Šis pardavimas daugiausia buvo vykdomas Sąjungos gamintojų, kurie prarado rinkos dalį, sąskaita. Be to, kainų smukdymas taip pat paaiškintas įrodymais, kad importas iš Kinijos konkuruoja su Sąjungos pardavimu, neatsižvelgiant į produkto rūšį. Net jei Sąjunga padidintų brangesnių modelių pardavimą, jie taip pat konkuruotų su tam tikros rūšies Kinijos BEV. Ši aplinkybė iš dalies lėmė tai, kad Sąjungos pramonė patyrė dviženklius nuostolius, kaip parodyta 10 lentelėje.

(1036) CCCME tvirtino, kad lygindama kainas Komisija turėtų atsižvelgti į BEV prekių ženklą. CCCME taip pat teigė, kad gamintojo prekių ženklo vertė lemia BEV pardavimo ir perpardavimo kainas, o Sąjungos BEV gamintojai dėl savo prekių ženklo vertės savo BEV gali nustatyti daug didesnes kainas bet kuriame segmente.

(1037) Komisija pažymėjo, kad CCCME nepaaiškino, kaip Komisija turėtų atsižvelgti į prekių ženklą lygindama kainas. Be to, ji taip pat pažymėjo, kad bet kokia Sąjungos gamintojų turima prekių ženklo vertė buvo sukurta dėl jų ilgametės ir įvairiapusės patirties gaminant vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones, tačiau negalima manyti, kad ji automatiškai perkeliama elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis. Taip yra dėl to, kad dėl elektrifikacijos iš esmės keičiasi su kainomis nesusijusi konkurencinė padėtis, nes tradiciniai elementai, dėl kurių vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamintojai įgijo konkurencinį pranašumą, netenka vertės. Bendri automobilių gamintojų naudojami vertės elementai yra eksploatacinės savybės, degalų naudojimo efektyvumas, technologija, patikimumas, sauga ir dizainas. Tačiau dėl taikomų elektrinių technologijų šios produkto savybės netenka vertės. Pavyzdžiui, atsiradus BEV dėl jų elektrinių variklių savybių keičiasi tai, kaip apibrėžiamos eksploatacinės savybės. Iš visų savybių svarbiausia yra rida, nes, palyginti su vidaus degimo varikliu varomomis transporto priemonėmis, BEV rida yra maža ir, kalbant apie didžiausią ridą, tarp BEV modelių esama didelio atotrūkio. Be to, spartus gamintojo „Tesla“ augimas yra aiškus pavyzdys, kad gaminant vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones sukurta prekių ženklo vertė arba tokios vertės nebuvimas nėra labai svarbūs siekiant sėkmingos prekybos ir kainų nustatymo galios BEV rinkoje. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(1038) CCCME taip pat tvirtino, kad lygindama kainas Komisija turėtų atsižvelgti į visų atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų ir visų kitų Kinijos eksportuojančių gamintojų, pateikusių individualaus nagrinėjimo prašymus, visų pirma gamintojo „Tesla“, nes tiriamuoju laikotarpiu jam teko apie 50 % BEV eksporto į Sąjungą, duomenis.

(1039) Priverstinio kainų mažinimo skirtumas ir visi kiti mikroekonominiai rodikliai apskaičiuojami remiantis patikrintais duomenimis, kuriuos pateikė atrinkti Kinijos eksportuojantys gamintojai ir atrinkti Sąjungos gamintojai. Kaip paaiškinta 49 konstatuojamojoje dalyje, gamintojas „Tesla“ nebuvo atrinktas kaip eksportuojantis Kinijos gamintojas. Taigi šio eksportuojančio gamintojo, prašiusio individualaus nagrinėjimo, duomenys nebuvo įtraukti į priverstinio kainų mažinimo apskaičiavimą. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(1040) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad BEV rinka nėra vienalytė rinka dėl dviejų pagrindinių priežasčių. Pirma, dėl to, kad nebuvo atskiros BEV rinkos, nes BEV rinka buvo keleivinių transporto priemonių rinkos, į kurią įeina vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės, dalis, ir BEV konkuravo su vidaus degimo varikliu varomomis transporto priemonėmis. Antra, dėl to, kad BEV rinka buvo padalyta į kelis segmentus. Bendrovė Nr. 24 teigė, kad rinkos segmentavimas yra svarbus siekiant tiksliai įvertinti Sąjungos pramonės padėtį, todėl Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Komisija turėtų atskirti skirtingus BEV rinkos segmentus. Bendrovė Nr. 24 taip pat patikslino, kad nors ES automobiliai skirstomi į kategorijas pagal jų dydį ir elementus, kiti kriterijai, pavyzdžiui, kaina ir prekės ženklo įvaizdis, yra pagrindiniai veiksniai, lemiantys, kaip bus segmentuojama rinka. Kalbant apie pardavimo kainas, Bendrovė Nr. 24 nurodė, kad BEV rinką galima suskirstyti į „bazinės klasės“, „vidutinės klasės“, „aukščiausios klasės“ ir „prabangių produktų“ segmentus. Bendrovė Nr. 24 taip pat nurodė, kad kiekviename segmente tarp aukščiausios klasės ir bazinės klasės produktų prekių ženklų yra aiškus skirtumas, pagrįstas tokiais aspektais kaip eksploatacinės savybės, funkcijos, elementai, platinimo tinklai ir paslaugos po pardavimo. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad šie veiksniai iš esmės lemia rinkos dalyvių konkurencijos laipsnį ir tai, ar du produktai yra artimi alternatyvūs produktai. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad dauguma Sąjungos BEV gamintojų iki šiol daugiausia gamino aukščiausios klasės transporto priemonių modelius, už kuriuos galėjo gauti didesnį pelną, todėl bazinės klasės produktų segmente ES prekių ženklų nėra daug, palyginti su padėtimi tradiciniame vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių sektoriuje. Remiantis tokiu Bendrovės Nr. 24 tvirtinimu, būtų galima manyti, kad importas iš Kinijos, ypač Kinijos BEV prekių ženklų produktų importas, iki šiol daugiausia buvo nukreiptas į pigesnių, bazinės klasės produktų rinkos segmentus, kuriuose ES alternatyvų dar nėra daug. Todėl bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Sąjungos BEV rinkoje importas iš Kinijos daugiausia papildo Sąjungos pramonės produktus, o ne su jais konkuruoja.

(1041) Komisija priminė, kad keleivinių transporto priemonių rinkoje buvo kelios galios pavaros – vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės, hibridinės elektrinės transporto priemonės (įkraunamos be laido), laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės, BEV ir transporto priemonės su kuro elementais. Transporto priemonės su kuro elementais ir BEV yra visai netaršios transporto priemonės, o laidu įkraunamose hibridinėse elektrinėse transporto priemonėse, hibridinėse elektrinėse transporto priemonėse ir vidaus degimo varikliu varomose transporto priemonėse naudojamas degimo variklis. Šių rūšių transporto priemonės gali konkuruoti tarpusavyje, tačiau tik labai ribotai. Šių rūšių transporto priemonės taip pat labai ribotai konkuruoja su motociklais, elektriniais dviračiais, motoroleriais ir kt. Tačiau į šio tyrimo aprėptį patenka BEV, o ne visos keleivinės transporto priemonės arba judumą palengvinančios transporto priemonės. Jei esama kokios nors konkurencijos su kitomis transporto priemonėmis, dėl šio elemento tos transporto priemonės nebūtų įtrauktos į šio tyrimo aprėptį; be to, šiame tyrime padarytomis išvadomis dėl subsidijuojamo panašaus produkto (BEV) importo poveikio Sąjungos pramonei nebūtų galima abejoti remiantis tokios ribotos konkurencijos (jei jos išvis esama) pagrindu.

(1042) Komisija taip pat priminė, kad nėra visuotinai priimtino lengvųjų automobilių segmentavimo, ir pažymėjo, kad tyrimo inicijavimo dokumente nurodyta klasifikavimo sistema buvo grindžiama segmentų, kurie šioje pramonės šakoje tradiciškai vadinami segmentais, bendrais aprašymais, o ne Sąjungos pramonės pateiktais objektyviais ir išmatuojamais kriterijais. Todėl šiuos tariamus segmentus buvo sunku aiškiai atskirti. Tyrimo inicijavimo dokumente Komisija nurodė tokius segmentus siekdama atskirti BEV rūšis. Tai juo labiau pasakytina apie segmentavimą, kurį pasiūlė Bendrovė Nr. 24, kuri nepateikė tariamų segmentų aprašymų, o tik jų pavadinimus (t. y. „bazinės klasės“, „vidutinės klasės“, „aukščiausios klasės“ ir „prabangių produktų“ segmentai), sukurtus naudojant bendrus rinkodaros terminus, kuriuos galima aiškinti labai įvairiai.

(1043) Komisija taip pat pažymėjo, kad nors esama įvairių rūšių BEV, joms visoms būdingos tos pačios pagrindinės savybės ir ta pati pagrindinė paskirtis, t. y. nedidelio skaičiaus asmenų pervežimas iš vienos vietos į kitą. Joms taip pat taikomos tos pačios taisyklės, pavyzdžiui, dėl greičio apribojimų, reikalavimų, susijusių su vairuotojo pažymėjimu, ir kelių tinklo dalių, kuriose jomis leidžiama judėti. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, BEV galima laikyti pakankamai vieni kitus pakeičiančiais produktais. Be to, kaip paaiškinta 1022 konstatuojamojoje dalyje, suteikiant PKN buvo atsižvelgiama į pagrindines BEV savybes, turinčias įtakos Sąjungos pramonės pardavimo kainai, pavyzdžiui, ilgį, ridą, galią ir ratų pavaros tipą, todėl Sąjungos produkto rūšis, kuriai priskiriami panašiu produktu laikomi produktai, buvo lyginama su panašiomis Kinijos produktų rūšimis, o tai reiškia, kad tariamai pigios arba aukščiausios klasės BEV iš Kinijos buvo lyginamos atitinkamai su panašiais Sąjungos modeliais.

(1044) Kalbant apie Kinijos gamintojų parduodamų BEV rūšis ir konkurencijos su Sąjungos gamintojais laipsnį, atlikus tyrimą nustatyta, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai visapusiškai konkuruoja su Sąjungos pramonės parduodamomis BEV (kaip paaiškinta 1031 konstatuojamojoje dalyje, Kinijos PKN ir Sąjungos PKN atitiktis vidutiniškai buvo didelė (didesnė nei 90 %) ir ji nustatyta dėl 88 % viso atrinktų Sąjungos gamintojų pardavimo). Iš tiesų, Sąjungos gamintojų ir Kinijos eksportuojančių gamintojų Sąjungos rinkoje parduodamų BEV rūšys buvo vienas iš Sąjungos gamintojų ir eksportuojančių gamintojų atrankos kriterijų, kaip paaiškinta 33, 36 ir 49 konstatuojamosiose dalyse.

(1045) Tiriamuoju laikotarpiu Kinijos eksportuojantys gamintojai eksportavo įvairius BEV modelius (labai skirtingomis kainomis), konkuruojančius su Sąjungos gamintojų gaminamais BEV modeliais, ir artimiausiu metu jie planuoja dar labiau išplėsti savo Sąjungos rinkai skirtą portfelį.

(1046) Pavyzdžiui, atrinktas Kinijos eksportuojantis gamintojas BYD Sąjungos rinkoje pardavė modelius, kurių siūloma mažmeninė kaina yra mažesnė nei 30 000 EUR, pavyzdžiui, modelį „Dolphin“, modelius, kurių siūloma mažmeninė kaina yra apie 40 000 EUR, pavyzdžiui, modelį „Atto 3“, taip pat modelius, kuriuos jis laiko aukščiausios klasės arba prabangiais produktais ir kurių siūloma mažmeninė kaina yra didesnė nei 70 000 EUR, pavyzdžiui, modelius HAN ir TANG ([426]). Be to, grupė „Geely Group“ savo BEV modelį „Polestar“ reklamavo kaip aukščiausios klasės modelį ([427]) ir tiriamuoju laikotarpiu šio modelio transporto priemones eksportavo į Sąjungą. Kitas grupės „Geely Group“ pagamintas BEV modelis „Lotus Eletre“ reklamuojamas kaip „hyper-SUV“ modelis ([428]) ir Sąjungos rinkoje parduodamas siūloma mažmenine kaina, siekiančia net 150 000 EUR.

(1047) Komisija pažymėjo, kad Sąjungos BEV rinka nuolat kinta ir Sąjungos gamintojai ir eksportuotojai, įskaitant Kinijos eksportuotojus, kasmet plečia savo siūlomų BEV portfelį (be tiriamuoju laikotarpiu jau parduotų BEV rūšių). Pavyzdžiui, grupė „Stellantis Group“, Sąjungos BEV gamintojų grupė, 2023 m. spalio mėn. paskelbė apie savo naują nebrangų „Citroën“ markės BEV modelį „e-C3“, kurio bazinė kaina yra 23 300 EUR. 2024 m. kovo mėn. atrinkta Kinijos grupė „SAIC Group“ pristatė ([429]) keletą naujų modelių, įskaitant kaip „aukštos klasės išmaniąją“ transporto priemonę parduodamą modelį „IM L6“, kaip „vidutinio ir didelio dydžio elektrinis hečbekas sedanas“ parduodamą modelį „MG9“ ir „kaip vidutinio ir didelio dydžio tik elektra varoma kupė“ parduodamą modelį „SUV MGS9“. Informacija apie kitus pranešimus apie naujų BEV įvedimą į rinką taip pat pateikiama 1127 konstatuojamojoje dalyje.

(1048) Todėl buvo padaryta išvada, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai neapsiriboja tam tikrų konkrečių rūšių BEV eksportu, kaip, atrodo, teigia Bendrovė Nr. 24.

(1049) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija padarė išvadą, kad BEV sudaro bendrą ir vientisą vieni kitais pakeičiamų produktų rinką ir kad segmentų analizė šiuo atveju nebuvo nei pagrįsta, nei tinkama. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

4.5. **Sąjungos pramonės ekonominė padėtis**

4.5.1. *Bendrosios pastabos*

(1050) Pagal pagrindinio reglamento 3 straipsnio 5 dalį nagrinėjant subsidijuojamo importo poveikį Sąjungos pramonei buvo įvertinti visi ekonominiai rodikliai, nagrinėjamuoju laikotarpiu turėję įtakos Sąjungos pramonės būklei.

(1051) Kaip minėta 26 konstatuojamojoje dalyje, nustatant galimą žalą Sąjungos pramonei atlikta atranka.

(1052) Siekdama nustatyti žalą Komisija atskirai nagrinėjo makroekonominius ir mikroekonominius žalos rodiklius. Makroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi PRODCOM, EAA ir bendrovės „S&P Global Mobility“ duomenimis, taip pat atrankos duomenimis ir duomenimis, pateikiamais Sąjungos gamintojų interneto svetainėse. Tie duomenys susiję su visais Sąjungos gamintojais. Mikroekonominius rodiklius Komisija vertino remdamasi atrinktų Sąjungos gamintojų klausimyno atsakymuose pateiktais duomenimis. Nustatyta, kad abu duomenų rinkiniai atspindi Sąjungos pramonės ekonominę padėtį.

(1053) Makroekonominiai rodikliai: gamyba, gamybos pajėgumai, pajėgumų naudojimas, pardavimo apimtis, rinkos dalis, augimas, užimtumas, našumas, subsidijų skirtumo dydis ir atsigavimas nuo buvusio subsidijavimo.

(1054) Mikroekonominiai rodikliai: vidutinės vieneto kainos, vieneto sąnaudos, darbo sąnaudos, atsargos, pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą.

([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. *Makroekonominiai rodikliai*

4.5.2.1. Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

(1055) Bendroji Sąjungos gamybos, gamybos pajėgumų ir pajėgumų naudojimo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

4 lentelė

Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Gamybos apimtis (vienetais)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indeksas	*100*	*165*	*220*	*298*
Gamybos pajėgumai (vienetais)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indeksas	*100*	*161*	*225*	*287*
Pajėgumų naudojimas	33 %	34 %	32 %	35 %
Indeksas	*100*	*103*	*98*	*104*

Šaltinis: PRODCOM ([430]) , atrankos duomenys ir duomenys, pateikiami Sąjungos gamintojų interneto svetainėse.

(1056) Per nagrinėjamąjį laikotarpį BEV gamybos apimtis padidėjo maždaug 200 %. Gamybos apimties padidėjimas per šį laikotarpį buvo didelis ir palyginti nuoseklus, o tai rodo laipsnišką rinkos perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1057) Oficialių duomenų apie bendrus Sąjungos pramonės gamybos pajėgumus nėra. Todėl bendri Sąjungos pramonės gamybos pajėgumai apskaičiuoti remiantis patikrintu atrinktų Sąjungos gamintojų pajėgumų naudojimo koeficientu ir bendra Sąjungos pramonės gamybos apimtimi. Tuo remiantis, gamybos pajėgumai nagrinėjamuoju laikotarpiu padidinti 187 %.

(1058) Atlikus tyrimą nustatyta, kad kai kurie Sąjungos gamintojai vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos linijas pertvarkė į BEV gamybos linijas, todėl tos gamybos linijos buvo skirtos tik BEV gamybai, arba jie gamino BEV savo surinkimo gamyklose kartu su vidaus degimo varikliu varomomis transporto priemonėmis, taikydami iš esmės tą patį gamybos procesą, kad pasinaudotų turimu turtu, procesais ir kompetencijomis ir užtikrintų gamybos apimties lankstumą.

(1059) Priklausomai nuo to, kaip atrinkti Sąjungos gamintojai gamino BEV, kaip paaiškinta 1058 konstatuojamojoje dalyje, jų gamybos pajėgumai buvo apskaičiuoti keliais būdais: i) remiantis didžiausiu BEV skaičiumi, kurį galima pagaminti per dieną, padaugintu iš našaus darbo laiko (taikant 2–3 pamainų grafiką, įskaitant techninę priežiūrą, 46–48 savaites per metus), arba ii) remiantis bendrais visų lengvųjų automobilių gamybos pajėgumais, atėmus visų keleivinių transporto priemonių gamybą, išskyrus BEV gamybą.

(1060) Pajėgumų naudojimas per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo 4 %. Kadangi tiriamuoju laikotarpiu pajėgumų naudojimas buvo mažesnis nei 40 %, galima daryti išvadą, kad Sąjungos pramonė turi pakankamai gamybos pajėgumų, kad patenkintų būsimą BEV paklausos padidėjimą, ir be to, papildomų pajėgumų galima įgyti vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos pajėgumus perkeliant BEV gamybai.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Pažymėtina, kad dėl konfidencialumo PRODCOM nenurodo kiekvienos valstybės narės gamybos apimties. 2023 m. gamybos duomenys bus viešai paskelbti 2024 m. liepos 1 d.

4.5.2.2. Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

(1061) Komisija Sąjungos pramonės pardavimo Sąjungos rinkoje apimtį nustatė remdamasi EAA ir bendrovės „S&P Global Mobility“ duomenimis apie Sąjungoje pagamintų užregistruotų elektrinių transporto priemonių su baterijomis skaičių.

(1062) Tuo remiantis Sąjungos pramonės pardavimo apimties ir rinkos dalies raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

5 lentelė.

Pardavimo apimtis ir rinkos dalis

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo apimtis Sąjungos rinkoje vienetais (registracija)	379 138	583 992	739 101	987 586
Indeksas	*100*	*154*	*195*	*260*
Rinkos dalis (tikrojo suvartojimo)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indeksas	*100*	*94*	*93*	*87*
Rinkos dalis (tikrojo suvartojimo (atėmus užregistruotas transporto priemones))	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indeksas	*100*	*95*	*93*	*92*

Šaltinis: EAA ir bendrovės „S&P Global Mobility“ duomenys apie užregistruotas transporto priemones.

(1063) Nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos gamintojų pardavimas padidėjo 160 %. Ši raida buvo panaši į gamybos raidą per tą patį laikotarpį. BEV daugiausia buvo parduodamos prekiautojų. Pagrindiniai galutiniai naudotojai buvo vartotojai ir pagrindiniai klientai (įmonės), kurie paprastai teikia specialius užsakymus, o ne užsisako iš atsargų.

(1064) Nepaisant staigaus suvartojimo padidėjimo, Sąjungos pramonės rinkos dalis, pagrįsta tikruoju suvartojimu, nagrinėjamuoju laikotarpiu sumažėjo 13 %, arba 9 procentiniais punktais, o pagrįsta faktiniu suvartojimu – 8 %, arba daugiau nei 5 procentiniais punktais. Tačiau importo iš Kinijos rinkos dalis šioje klestinčioje rinkoje padidėjo daugiau nei penkis kartus – Sąjungos pramonės sąskaita.

4.5.2.3. Augimas

(1065) Sąjungos pramonės BEV gamybos apimtis ir pardavimas (užregistruotų transporto priemonių skaičius) nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat ir sparčiai augo ir tai atitinka laipsnišką perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1066) Sąjungos pramonės pardavimo augimas tokioje didėjančioje rinkoje buvo gerokai mažesnis nei suvartojimo padidėjimas.

(1067) Sąjungos pramonės rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu sumažėjo 9 procentiniais punktais, remiantis tikruoju suvartojimu, arba daugiau nei 5 procentiniais punktais, remiantis užregistruotų transporto priemonių skaičiumi. Importuotų BEV (užregistruotų transporto priemonių) rinkos dalis tiriamuoju laikotarpiu siekė beveik 34,8 %. Didžiausia ir sparčiausiai auganti rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu teko Kinijos eksportuojantiems gamintojams, kaip parodyta 2a ir 2b lentelėse.

4.5.2.4. Užimtumas ir našumas

(1068) Užimtumo ir našumo raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

6 lentelė.

Užimtumas ir našumas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Darbuotojų skaičius	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeksas	*100*	*165*	*250*	*290*
Našumas (vienetais darbuotojui)	14	14	12	14
Indeksas	*100*	*100*	*88*	*103*

Šaltinis: PRODCOM ir atrinkti Sąjungos gamintojai.

(1069) Užimtumas ir našumas apskaičiuoti remiantis atrinktų Sąjungos gamintojų užimtumo duomenimis, ekstrapoliuojant juos visos Sąjungos pramonės gamybos apimčiai.

(1070) Nagrinėjamuoju laikotarpiu darbuotojų skaičius padidėjo nuo maždaug 40 000 iki maždaug 116 000 darbuotojų, t. y. 190 %. Ši raida iš esmės atitiko gamybos apimties tendenciją.

(1071) Apskritai Sąjungos pramonės darbuotojai, dirbantys vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos srityje, perkeliami dirbti BEV gamybos srityje, nes vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamyba mažėja, o BEV gamyba didėja. Šiuo atžvilgiu Sąjungos pramonė, perkvalifikuodama savo darbuotojus (nauji įgūdžiai ir žinios) ir suteikdama jiems galimybių prisitaikyti prie elektrinių galios pavarų, išsaugo darbo vietas.

(1072) Našumas nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo palyginti stabilus.

4.5.2.5. Subsidijų sumos dydis ir atsigavimas nuo buvusio subsidijavimo

(1073) Visos subsidijų sumos gerokai viršijo *de minimis* lygį. Atsižvelgiant į importo iš nagrinėjamosios šalies apimtį ir kainas, faktinių subsidijavimo sumų poveikis Sąjungos pramonei nebuvo nereikšmingas.

(1074) Tai pirmasis antisubsidijų tyrimas dėl nagrinėjamojo produkto. Taigi, nėra duomenų, kuriais remiantis būtų galima įvertinti galimo buvusio subsidijavimo poveikį.

4.5.3. *Mikroekonominiai rodikliai*

4.5.3.1. Kainos ir kainoms poveikio turintys veiksniai

(1075) Atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinių svertinių vieneto pardavimo nesusijusiems pirkėjams (įskaitant susijusių bendrovių pardavimą laikantis ištiestosios rankos principo) Sąjungoje kainų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

7 lentelė.

Pardavimo kainos Sąjungoje

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vidutinė vieneto pardavimo kaina Sąjungos rinkoje (EUR už vienetą)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indeksas	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vieneto gamybos sąnaudos (EUR už vienetą)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeksas	*100*	*104*	*114*	*124*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(1076) Sąjungos pramonės vidutinės pardavimo kainos už vienetą padidėjo 38 %. Šiam pokyčiui įtakos turėjo modelių, kuriais nagrinėjamuoju laikotarpiu prekiavo atrinkti Sąjungos gamintojai, asortimento pokyčiai, ypač atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos rinka palaipsniui pereina nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, o per nagrinėjamąjį laikotarpį į rinką buvo įvesti ir parduodami nauji modeliai ([431]).

(1077) Pirmiau nurodytos gamybos sąnaudos yra visos parduodamų BEV gamybos sąnaudos, įskaitant komponentus ir žaliavines medžiagas, kitas gamybos sąnaudas ir pardavimo, bendrąsias ir administracines (PBA) išlaidas, įskaitant mokslinių tyrimų ir plėtros išlaidas.

(1078) Sąjungos pramonės vidutinės vieneto gamybos sąnaudos padidėjo 24 %. Ir šiam pokyčiui įtakos turėjo gaminamų modelių asortimento pokyčiai. Be to, vieneto sąnaudas taip pat lėmė sudedamųjų dalių, ypač baterijų, sąnaudų padidėjimas dėl didėjančių žaliavinių medžiagų, įskaitant kobaltą, nikelį ir litį, sąnaudų. Kitų sudedamųjų dalių sąnaudos taip pat padidėjo, ypač tų, kurias paveikė energetikos krizė, pavyzdžiui, plieno ir kitų metalų sąnaudos. Vieneto sąnaudas mažinantis veiksnys buvo gamybos ir pardavimo apimties padidėjimas, kaip parodyta 4 ir 5 lentelėse, nes Sąjungos gamintojai galėjo paskirstyti pastoviąsias sąnaudas didesniems BEV kiekiams. Komisija pažymėjo, kad BEV pramonė yra kapitalui imli pramonė, kurios pastoviosios sąnaudos yra didelės, todėl dėl didelės gamybos apimties vieneto gamybos sąnaudos mažėja.

(1079) Atrinkti Sąjungos gamintojai nustatė kainas Sąjungos rinkoje pagal savo pagrindinių konkurentų panašių modelių kainas. Paprastai Sąjungos gamintojai visų modelių atveju nustato siūlomą mažmeninę kainą arba gamintojo siūlomą mažmeninę kainą, t. y. kainą, kurią gamintojas rekomenduoja mažmenininkams taikyti parduodant jo BEV. Gamintojo siūlomos mažmeninės kainos reguliariai peržiūrimos. Tačiau net ir tada, kai gamintojo siūlomos mažmeninės kainos išlieka fiksuotos, galutinė kaina, kurią moka pirkėjas, gali svyruoti dėl pardavėjo vartotojui siūlomų nuolaidų.

(1080) BEV rinka yra labai konkurencinga ir sparčiai besivystanti. Be to, ji yra labai skaidri, nes visi BEV pardavėjai viešai skelbia gamintojo siūlomas mažmenines kainas. Dėl kainų skaidrumo BEV rinka yra labai jautri kainų pokyčiams. Todėl kainų padidėjimas dėl padidėjusių sąnaudų paprastai lemia parduodamo kiekio sumažėjimą.

4.5.3.2. Darbo sąnaudos

(1081) Atrinktų Sąjungos gamintojų vidutinių darbo sąnaudų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

8 lentelė.

Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Vieno darbuotojo vidutinės darbo sąnaudos (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeksas	*100*	*106*	*110*	*124*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models

(1082) Vidutinės darbo sąnaudos nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 24 %. Šis pokytis atspindėjo atlyginimų ir kitų darbo sąnaudų padidėjimą didelės infliacijos laikotarpiu, ypač 2022 ir 2023 m.

4.5.3.3. Atsargos

(1083) Atrinktų Sąjungos gamintojų atsargų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

9 lentelė.

Atsargos

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Laikotarpio pabaigos atsargos (vienetais)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indeksas	*100*	*126*	*207*	*339*
Laikotarpio pabaigos atsargos gamybos apimties procentine dalimi	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indeksas	*100*	*74*	*97*	*114*

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(1084) Atlikus tyrimą nustatyta, kad Sąjungos pramonė daugiausia dirba pagal užsakymus, todėl atsargos, išreikštos gamybos apimties procentine dalimi, apskritai buvo mažos.

(1085) Atrinktų Sąjungos gamintojų laikotarpio pabaigos atsargos per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo 239 %, o tai rodo, kad per šį laikotarpį padidėjo gamybos apimtis. Laikotarpio pabaigos atsargos, išreikštos gamybos apimties procentine dalimi, per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo 14 %. Šį pokytį daugiausia lėmė tai, kad tiriamuoju laikotarpiu, palyginti su 2020 m., rinkai buvo pasiūlyta daugiau modelių.

4.5.3.4. Pelningumas, pinigų srautas, investicijos, investicijų grąža ir pajėgumas padidinti kapitalą

(1086) Atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumo, pinigų srauto, investicijų ir investicijų grąžos raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

10 lentelė.

Pelningumas, pinigų srautas, investicijos ir investicijų grąža

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje pelningumas (pardavimo apyvartos %)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indeksas	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Pinigų srautas (EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Indeksas	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Investicijos (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indeksas	*100*	*97*	*88*	*100*
Investicijų grąža	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Indeksas	– 100	– 53	– 22	– 29

Šaltinis: atrinkti Sąjungos gamintojai.

(1087) Komisija atrinktų Sąjungos gamintojų pelningumą nustatė panašaus produkto pardavimo nesusijusiems pirkėjams Sąjungoje grynąjį pelną neatskaičius mokesčių išreiškusi šio pardavimo apyvartos procentine dalimi.

(1088) Nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonė veikė nuostolingai, nors apskritai tuo laikotarpiu tokie nuostoliai sumažėjo. Kaip matyti iš 7 lentelės, Sąjungos pramonės vieneto kainos nagrinėjamuoju laikotarpiu didėjo sparčiau nei vieneto sąnaudos. Šių pokyčių priežastys aprašytos 4.5.3.1 skirsnyje. 2020–2022 m. Sąjungos pramonei pavyko sumažinti nuostolius, nes ji padidino pardavimo Sąjungos rinkoje apimtį. Šiuo laikotarpiu Sąjungos pramonė didino gamybos ir pardavimo apimtį ir dėl augančio gaminamų vienetų skaičiaus buvo veiksmingiau paskirstytos pastoviosios sąnaudos. Nors tiriamuoju laikotarpiu šis augimas tęsėsi, žaliavinių medžiagų kainų ir subsidijuojamo importo mažomis kainomis apimties padidėjimas reiškė, kad nuostoliai, palyginti su 2022 m., padidėjo ir nagrinėjamojo laikotarpio pabaigoje pasiekė – 10,8 % lygį.

(1089) Nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos rinkoje vyko laipsniškas perėjimas. Kadangi kai kurie Sąjungos gamintojai BEV ir vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones gamino tose pačiose gamybos linijose, kaip paaiškinta 1058 konstatuojamojoje dalyje, BEV gamybos sąnaudos šiek tiek sumažėjo, nes pastoviosios sąnaudos buvo padalytos tarp BEV ir vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių. Tačiau, kaip paaiškinta 1222 ir 1223 konstatuojamosiose dalyse, Sąjungos pramonė turi sumažinti vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybą ir pardavimą Sąjungoje. Taigi, kad Sąjungos BEV pramonė veiktų pelningai ir užsitikrintų savo ateitį, ji turi padidinti savo BEV gamybą, pardavimą ir rinkos dalį ir taip pasiekti masto ekonomiją, taip pat toliau mažinti savo vieneto sąnaudas, palyginti su savo kainų lygiu.

(1090) Grynasis pinigų srautas yra atrinktų Sąjungos gamintojų pajėgumas patiems finansuoti savo veiklą. Grynasis pinigų srautas nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo neigiamas. Grynasis pinigų srautas nagrinėjamuoju laikotarpiu sumažėjo dėl padidėjusios apyvartos ir padidėjusių nuostolių (vertinant absoliučiąja verte). Pirmiau aprašyta pinigų srauto padėtis gerinama naudojant Sąjungos pramonės pelną, gautą parduodant vidaus degimo varikliu varomas keleivines transporto priemones. Tačiau, kaip paaiškinta 1222 ir 1223 konstatuojamosiose dalyse, Sąjungos gamintojai turi sumažinti vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių pardavimą, todėl pelnas, kurį Sąjungos pramonė gauna parduodama vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones, ateityje sumažės.

(1091) Investicijos į nagrinėjamąjį produktą daugiausia buvo susijusios su išlaidomis mokslinių tyrimų ir plėtros veiklai, naujomis investicijomis į BEV gamybos linijas, įskaitant baterijų gamybą ir įrengimą, ir specialių įrankių, skirtų BEV surinkti, pirkimu. Nors šios investicijos susijusios tik su atrinktais gamybos subjektais, iš jų matyti, kad norint pereiti nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos prie elektrinių transporto priemonių su baterijomis gamybos reikia didžiulių investicijų. Didelę naujų investicijų dalį reikia gauti iki pradedant parduoti BEV. Jau numatyta skirti papildomų investicijų ir investavimas vykdomas nuolat, nes gamybos vietos pertvarkomos palaipsniui.

(1092) Apskaičiuota, kad visos Sąjungos pramonės investicijos į perėjimą prie elektrifikacijos 2022–2030 m. sudarys apie 170 mlrd. EUR ([432]). Tai reiškia, kad kiekvienais to laikotarpio metais vidutinės investicijos dydis turėtų būti maždaug 19 mlrd. EUR. Šios investicijos planuojamos visų rūšių BEV. Konkrečiau, grupė „Volkswagen Group“ investuoja apie 20 mlrd. EUR, kad per ateinančius metus Europoje būtų pastatytos bent šešios baterijų gamyklos. Nuo 2025 m. grupė „BMW Group“ planuoja investuoti apie 1 mlrd. EUR į BEV kūrimą ir gamybą savo gamykloje Šteire (Austrija). Ji taip pat investuoja apie 400 mln. EUR, kad modernizuotų savo gamyklą Miunchene (Vokietija), ir stato naują gamyklą Vengrijoje, kurioje nuo 2025 m. gamins savo modelį „Neue Klasse EV“. Grupė „Stellantis Group“ investavo į kartu su bendrovėmis „Mercedes-Benz“ ir „TotalEnergies“ įsteigtą bendrąją įmonę pavadinimu ACC, gaminančią baterijų elementus. Bendrovė „Mercedes-Benz“ taip pat planuoja artimiausiu metu ES atidaryti keturias baterijų gamyklas. Grupė „Renault Group“ 2025 m. į elektrifikaciją investuos 10 mlrd. EUR.

(1093) Investicijų grąža išreiškiama investicijų grynosios buhalterinės vertės pelno procentiniu dydžiu. Ji kito panašiai kaip apyvartos grąža – buvo neigiama per visą laikotarpį. Patirti investicijų grąžos nuostoliai nagrinėjamuoju laikotarpiu sumažėjo dėl 4.5.3.4 skirsnyje aprašytų priežasčių. Taip pat reikėtų atsižvelgti į tai, kad ne visi atrinkti Sąjungos gamintojai pradėjo investuoti į BEV gamybą tais pačiais metais (todėl nepradėjo gauti šių investicijų grąžos). Šis paaiškinimas taip pat turėjo įtakos 10 lentelėje nurodytai investicijų grąžos tendencijai.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1094) Atrinktų Sąjungos gamintojų pajėgumą padidinti kapitalą reikėtų vertinti atsižvelgiant į tai, kad atrinkti Sąjungos gamintojai priklauso didelėms pramonės grupėms, kurios finansavo perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV. Tačiau kiekvienais šio neišvengiamo perėjimo metais patirtų nuostolių mastas didėja, o pramonės pajėgumas ateityje padidinti kapitalą mažėja.

4.5.4. *Išvada dėl pramonės padėties*

(1095) Kaip paaiškinta 996 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos pramonės padėtis turi būti analizuojama atsižvelgiant į Sąjungos rinkos perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1096) Šiomis aplinkybėmis tikrasis Sąjungos suvartojimas nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 200 %, o faktinis Sąjungos suvartojimas (pagrįstas tik užregistruotų transporto priemonių skaičiumi) nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo 182 %. Šis didelis padidėjimas atspindi scenarijų, pagal kurį Sąjungos lengvųjų transporto priemonių rinka pereina nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1097) Importo iš Kinijos apimtis taip pat labai padidėjo – nuo maždaug 21 000 vienetų iki daugiau kaip 412 000 vienetų (t. y. daugiau kaip 1 800 % per nagrinėjamąjį laikotarpį), ir šis padidėjimas yra gerokai didesnis nei suvartojimo padidėjimas. Tai matyti iš importo iš Kinijos rinkos dalies, kuri taip pat labai padidėjo – nuo 3,9 % 2020 m. iki 25 % tiriamuoju laikotarpiu. Panašus padidėjimas matyti ir vertinant pagal užregistruotų iš Kinijos importuotų Kinijos BEV skaičių.

(1098) Sąjungos pramonės gamyba ir pardavimas padidėjo atitinkamai 198 ir 150 %. Šis akivaizdus augimas taip pat neatitiko suvartojimo padidėjimo, o tai reiškia, kad Sąjungos pramonės rinkos dalis sumažėjo nuo 68,9 % 2020 m. iki 59,9 % tiriamuoju laikotarpiu.

(1099) Kaip paaiškinta, atsižvelgiant į Sąjungos rinkos vykdomą perėjimą, keliems rodikliams įtakos turėjo tai, kad Sąjungos pramonė palaipsniui pertvarkė savo gamybos vietas iš skirtų vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybai į skirtas BEV gamybai. Vykdant šį pertvarkymą reikėjo daug ir nuolat investuoti į mokslinių tyrimų ir plėtros veiklą ir buvo patirta gamyklų pertvarkymo išlaidų, kurios per nagrinėjamąjį laikotarpį nesikeitė. Pajėgumų naudojimo, pelningumo, investicijų grąžos ir našumo tendencijos buvo šiek tiek teigiamos dėl perėjimo nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, tačiau nagrinėjamuoju laikotarpiu jos išliko neigiamos arba gana nekintančios.

(1100) Sąjungos pramonės pelningumas ir investicijų grąža, nepaisant gerėjančių tendencijų, nagrinėjamuoju laikotarpiu išliko maži. Tai rodo, kad Sąjungos pramonė vykdydama perėjimą negalėjo perkelti visų didelių sąnaudų savo pirkėjams ir kad ji negalėjo nustatyti pirkėjams tokių kainų, kurios būtų pelningos. 4.5.3.1 skirsnyje pateikta analizė rodo, kad Sąjungos pramonės kainos buvo smukdomos dėl subsidijuojamo importo kainų. Tai, kad dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos, kurio apimtis nuolat didėjo, net ir sparčiai besiplečiančioje rinkoje kainos buvo priverstinai mažinamos, rodo, kad pagrindinis importuojantis konkurentas buvo Kinija.

(1101) Nepaisant pardavimo ir gamybos padidėjimo, kurį lėmė didėjanti paklausa dėl perėjimo nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, tiriamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonė iš BEV pardavimo pelno dar tikrai neuždirbo. Dėl tiriamuoju laikotarpiu patirtų didesnių nei 10 % nuostolių ir nuolatinio kainų smukdymo buvo iš esmės trukdoma Sąjungos pramonės perėjimui nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV. Tam reikėjo milijardus EUR siekiančių investicijų ir didelės dalies joje dirbančių darbuotojų perkėlimo, o Sąjungos rinkoje buvo įvykdyta tik 14,5 % perėjimo nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, kaip parodyta 1 lentelėje.

(1102) Iš pirmiau pateiktų rodiklių matyti, kad perėjimui nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV pradėta trukdyti nagrinėjamojo laikotarpio pabaigoje, ypač per tiriamąjį laikotarpį, kai matoma didžiausia importo iš Kinijos apimtis ir didžiausias Sąjungos pramonės rinkos dalies sumažėjimas. Tai taip pat matyti iš to, kad, nepaisant kai kurių rodiklių gerėjimo tendencijų nagrinėjamuoju laikotarpiu, dauguma finansinių rodiklių, įskaitant pelningumą, investicijų grąžą ir pinigų srautą, vis dar buvo neigiami ir tiriamuoju laikotarpiu net pradėjo blogėti. Dar svarbiau yra tai, kad nagrinėjamuoju laikotarpiu rinkos dalys nuolat mažėjo ir tiriamojo laikotarpio pabaigoje pasiekė žemiausią tašką.

(1103) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija nusprendė išnagrinėti, ar tikėtina subsidijuojamo importo iš Kinijos raida ateityje keltų pavojų sėkmingam perėjimui nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV ir taip darytų Sąjungos pramonei materialinę žalą.

5. ŽALOS GRĖSMĖ

5.1. Įvadas

(1104) Pagal pagrindinio reglamento 8 straipsnio 8 dalį Komisija nagrinėjo, ar tikėtina, kad tolesnis subsidijuojamo importo iš Kinijos didėjimas darys neigiamą poveikį Sąjungos pramonės padėčiai ir todėl kels materialinės žalos Sąjungos pramonei grėsmę.

(1105) Pagal pagrindinio reglamento 8 straipsnio 8 dalies antrą pastraipą analizuodama materialinės žalos Sąjungos pramonei grėsmę Komisija vertino šiuos veiksnius:

— aptariamos subsidijos ar subsidijų pobūdį ir dėl jo tikėtinai atsirasiantį poveikį prekybai;

— spartų subsidijuojamo importo į Sąjungos rinką didėjimo tempą, rodantį gerokai padidėsiančio importo tikimybę;

— pakankamus laisvai eksportuotojo disponuojamus pajėgumus arba neišvengiamai išaugsiančius tokius pajėgumus, rodančius labai padidėsiančią subsidijuojamo eksporto į Sąjungą tikimybę, atsižvelgiant į kitų eksporto rinkų, galinčių absorbuoti bet kokį papildomą eksportą, prieinamumą;

— tai, ar importas įvežamas kainomis, kurios ženkliai smukdytų kainas arba trukdytų kainoms kilti, kaip kad būtų atsitikę kitomis aplinkybėmis, ir tikriausiai padidintų tolesnio importo paklausą, ir

— atsargų lygį.

5.2. Aptariamos subsidijos ar subsidijų pobūdis ir dėl jo tikėtinai atsirasiantis poveikis prekybai

(1106) 3.10 skirsnyje Komisija padarė preliminarią išvadą, kad kompensuotinų subsidijų pagal pagrindinio reglamento nuostatas būta.

(1107) Iš šių subsidijų matyti, kad nagrinėjamojo produkto importui buvo teikiama vyriausybės parama.

(1108) Manoma, kad tiriamuoju laikotarpiu nustatytas didelis priverstinis kainų mažinimas ir kainų smukdymas (užkertant kelią kainų didinimui, kuris kitu atveju būtų įvykęs) artimiausiu metu dar labiau neigiamai paveiks Sąjungos pramonės ekonominę padėtį (toks poveikis jau pastebėtas tiriamuoju laikotarpiu). Agresyvią Kinijos importo kainodarą ir didelę skverbtį į rinką skatina tai, kad Sąjungos BEV rinka kainų atžvilgiu yra labai jautri ir skaidri.

(1109) Be to, kaip paaiškinta 3.2 skirsnyje, Kinijos vyriausybės priemonėmis, kuriomis remiama jos BEV vidaus pramonė, užtikrinama, kad BEV eksportas išliktų labai konkurencingas gerokai mažesnėmis kainomis nei Sąjungos pramonės kainos dėl mažesnių išlaidų gauti finansavimą, prekių ar žaliavų už mažesnį nei pakankamą atlygį ir kitokios naudos (palyginti su Sąjungos gamintojais, kurie negali gauti tokios didelės paramos).

(1110) Todėl galima prognozuoti, kad subsidijuojamas nagrinėjamojo produkto importas dėl Kinijos vyriausybės paramos priemonių pobūdžio toliau darys neigiamą poveikį Sąjungos pramonės ekonominei padėčiai.

5.3. Spartus subsidijuojamo importo į Sąjungos rinką didėjimo tempas, rodantis, kad importas gali iš esmės padidėti

Importo iš Kinijos didėjimo tempas ir jo rinkos dalis

(1111) Bendras BEV importas iš nagrinėjamosios šalies labai padidėjo – nuo 21 243 vienetų 2020 m. iki 412 425 vienetų tiriamuoju laikotarpiu, kaip parodyta 2a ir 2b lentelėse.

(1112) Importo iš Kinijos rinkos dalis taip pat padidėjo nuo 3,9 % 2020 m. iki 25,0 % tiriamuoju laikotarpiu, remiantis bendru importu, arba nuo 3,5 % 2020 m. iki 22,8 % tiriamuoju laikotarpiu, remiantis užregistruotų transporto priemonių skaičiumi, kaip nurodyta atitinkamai 2a ir 2b lentelėse. Kinijos eksportuojančių gamintojų rinkos dalis padidėjo dėl importo mažomis kainomis Sąjungos gamintojų ir importo iš trečiųjų šalių sąskaita.

Priemonės, rodančios tolesnio didelio importo padidėjimo tikimybę

(1113) Kaip nurodyta 3.2 skirsnyje, yra įrodymų, kad Kinijos vyriausybė taiko politiką, skirtą BEV gamybai ir ypač eksportui remti.

(1114) Yra keletas veiksnių, rodančių, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai greičiausiai toliau eksportuos dideliais kiekiais. Konkrečiai, Kinijos vyriausybė visai neseniai įgyvendino keletą priemonių, skirtų eksporto rinkoms ir tolesniam eksporto didinimui, be kita ko, atsižvelgiant į didelius perteklinius pajėgumus Kinijos vidaus rinkoje, kaip paaiškinta 1140–1143 konstatuojamosiose dalyse.

(1115) Kaip paaiškinta 1149 konstatuojamojoje dalyje, tiriamuoju laikotarpiu Kinija į įvairias pasaulio šalis eksportavo 1 471 136 BEV, t. y. 659 % daugiau nei 2020 m. Naujų rūšių energija varomos transporto priemonės (BEV ir laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės) yra labai svarbios Kinijos ekonomikai. Taigi savo Naujųjų metų (2024 m.) sveikinimo kalboje Kinijos prezidentas nurodė, kad naujų rūšių energija varomos transporto priemonės yra „naujas Kinijos gamybos meistriškumo įrodymas“ ([433]). Tačiau Kinijos BEV gamintojai neapsiriboja tik savo vidaus rinka. Iš tiesų Kinijos vyriausybė skatina Kinijos BEV gamintojus tirti užsienio rinkas ir įvairiais būdais juos remia, kad jie galėtų plėsti pardavimą eksportui, be kita ko, kurdama patikimas teisinių konsultacijų, bandymų ir sertifikavimo sistemas. Šiuo atžvilgiu 2021–2035 m. plane nustatyti penki strateginiai Kinijos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės uždaviniai ateinantiems 15 metų: 1) didinti technologinių inovacijų pajėgumus; 2) sukurti naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės ekosistemą; 3) skatinti pramonės integraciją ir plėtrą; 4) sukurti patikimą infrastruktūros sistemą ir 5) didinti atvirumą ir stiprinti tarptautinį bendradarbiavimą. Kalbant apie tarptautinį bendradarbiavimą, šalies įmonės skatinamos parengti tarptautinės plėtros strateginius planus, išnaudoti užsienio rinkas ir sukurti užsienyje veikiančius sandėlius ir paslaugų po pardavimo platformas. 2021–2035 m. plane taip pat pabrėžiama, kad turi būti stiprinamos paslaugos, kuriomis remiamas tarptautinis bendradarbiavimas, pavyzdžiui, konsultacijų dėl įmonėms taikomų reikalavimų laikymosi ir teisinių konsultacijų, bandymų ir sertifikavimo paslaugos. Be to, 2021–2035 m. planu Kinijos valdžios institucijos taip pat skatinamos aktyviai dalyvauti rengiant atitinkamas tarptautines taisykles ir standartus ([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]) Tarptautinės netaršaus transporto tarybos (angl. *International Council on Clean Transportation* (ICCT)) pranešimas „Kinijos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pramonės plėtros planas 2021–2035 m.“ (angl. *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*), Politikos naujovės, 2021 m. birželio mėn., prieinamas adresu https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Be to, 2024 m. vasario 18 d. Kinijos Šendženo miestas pateikė automobilių eksporto skatinimo planą ([435]), ([436]). Šis planas apima 24 priemones, įskaitant paramą gamyklų statybai ir naujų jūrų maršrutų kūrimui. Vietos pareigūnai teigė, kad jie pradės teikti paslaugas, skirtas automobilių eksportuotojams remti, įskaitant eksporto draudimo tobulinimą, mokesčių grąžinimo paspartinimą ir Kinijos bankų skatinimą teikti vartojimo finansavimą automobilių pirkėjams užsienyje. Plane eksportuotojai taip pat raginami pirkti daugiau laivų automobiliams vežti, kad būtų sukurtas Kinijai priklausantis ro-ro laivų laivynas, kaip nurodyta 1117 konstatuojamojoje dalyje.

(1117) Kinijos gamintojų suinteresuotumą eksportuoti BEV taip pat galima matyti iš to, kad Kinijos BEV gamintojai užsako gaminti daug ro-ro laivų, specialiai skirtų transporto priemonėms vežti į užjūrio šalis ([437]), ([438]). Pranešta, kad 2023–2026 m. Kinijos laivų statyklos gali pagaminti daugiau kaip 200 ro-ro laivų. Tai yra dvigubai daugiau nei 2015–2022 m. pastatytų ro-ro laivų skaičius ([439]), ([440]). Be to, atrodo, kad grupė „BYD Group“ užsakė šešis ro-ro laivus (su galimybe užsisakyti dar du laivus). Tikimasi, kad kiekvieno laivo talpa bus apie 7 700 automobilio ekvivalento vienetų. Grupė „BYD Group“ jau gavo savo pirmąjį laivą („BYD Explorer No. 1“) ([441]), ([442]), ([443]), kuris jau naudojamas BEV vežti į Sąjungą ([444]). Kiti Kinijos automobilių gamintojai, pavyzdžiui, grupė „SAIC Group“ ir bendrovė „Cherry Automobile“ ([445]), taip pat užsisakė sau keletą ro-ro laivų ([446]), ([447]). Be to, valstybinė automobilių gamintoja bendrovė „Chery“ bendradarbiauja su laivų statybos bendrove „Wuhu Shipyard“ siekdama pertvarkyti seną laivų statyklą į laivų transporto priemonėms vežti statybos bazę Šandongo provincijos pakrantėje, naudotiną BEV eksportui ([448]), ([449]).

(1118) Pirmiau nurodytos priemonės ir neišvengiami Kinijos gamintojų plėtros į didžiausias ES šalis planai, kaip aprašyta 1126 ir 1127 konstatuojamosiose dalyse, taip pat dideli nepanaudoti pajėgumai Kinijoje, kaip nurodyta 1140–1143 konstatuojamosiose dalyse, rodo, kad Kinija ir toliau agresyviai naudosis eksporto rinkomis, o tai rodo tikimybę, kad ateityje importas į Sąjungą labai padidės.

Sąjungos rinkos patrauklumas ir eksporto nukreipimas į ją

(1119) Kalbant apie Kinijos tikslines eksporto rinkas, Sąjungos rinka buvo pagrindinė Kinijos eksportuojančių gamintojų eksporto paskirties vieta ir jai teko 33,1 % viso Kinijos BEV eksporto, nes Sąjungos rinka yra patraukliausias regionas Kinijos eksportuojantiems gamintojams dėl savo dydžio, lengvo patekimo į rinką, kainų lygio ir aiškaus veiksmų plano dėl elektrinių transporto priemonių rinkos plėtros, kaip paaiškinta 1120–1123 konstatuojamosiose dalyse.

(1120) Kalbant apie Sąjungos rinkos dydį, 2023 m. Sąjungos rinkoje buvo užregistruota 1 538 621 BEV ir jos sudarė 14,6 % visų užregistruotų lengvųjų automobilių ([450]). Palyginimui toliau pateiktoje lentelėje parodytas BEV rinkos dydis kitose pagrindinėse šalyse ir BEV dalis, tenkanti bendram užregistruotų lengvųjų automobilių skaičiui.

([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

11 lentelė.

Trečiųjų šalių BEV rinka

Šalis	2023 m. BEV rinka	% visų užregistruotų lengvųjų automobilių
JAV	1 118 286	7,2 %
Jungtinė Karalystė	314 684	16,5 %
Pietų Korėja	156 767	9,0 %
Norvegija	104 589	82,4 %
Australija	87 217	7,25 %
Indija	82 336	1,6 %
Turkija	64 515	6,7 %
Šveicarija	52 728	20,9 %
Japonija	43 991	1,7 %
Brazilija	19 309	0,9 %
Indonezija	17 062	2,2 %

Šaltinis: PwC - Strategy&, 'Electric Vehicle Sales Review Q4-2023' ([451])

(1121) Kalbant apie patekimą į Sąjungos rinką, ES muitas (didžiausio palankumo režimo muitas) yra 10 %. Tačiau visose kitose atitinkamose rinkose susiduriama su didelėmis importo kliūtimis BEV importui iš Kinijos. Visų pirma nors JAV rinka yra mažesnė už Sąjungos rinką, ji vis tiek yra didelė (2023 m. užregistruota daugiau kaip 1 mln. BEV) ir šiuo metu ji apsaugota bendru 27,5 % muitu (didžiausio palankumo režimo muitas – 2,5 %, 301 skirsnio muitas – 25 % ([452])), taikomu iš Kinijos importuojamoms BEV (2024 m. gegužės mėn. pateikti pasiūlymai padidinti 301 skirsnio muitą iki 100 % nuo 2024 m. rugpjūčio mėn. ([453])). Be to, Turkija, be 40 % didžiausio palankumo režimo muito, iš Kinijos importuojamoms elektrinėms transporto priemonėms taip pat nustatė 10 % papildomą muito normą ([454]), o Indija taiko 70 % importo mokestį elektrinėms transporto priemonėms, kurių kaina yra 40 000 USD arba mažesnė ([455]), ir 100 % muitą elektrinėms transporto priemonėms, kurių kaina yra didesnė nei 40 000 USD ([456]). 2024 m. sausio mėn. Brazilija vėl nustatė 10 % BEV importo mokestį, kuris 2024 m. liepos mėn. padidės iki 18 %, o iki 2026 m. liepos mėn. – iki 35 % ([457]). Todėl Sąjungos rinka yra vienintelė didelė, turtinga ir brandi automobilių rinka, atvira importui iš Kinijos.

([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) Kalbant apie tų pačių rūšių produktų kainas, BEV kainos Sąjungos rinkoje yra gerokai didesnės nei BEV kainos Kinijos rinkoje, todėl Kinijos eksportuojantys gamintojai turi galimybę gauti didesnį pelną. Pavyzdžiui, 2024 m. kovo mėn. vieno iš daugiausia parduodamų Kinijos automobilių modelių – „BYD Atto 3“ – pradinė mažmeninė kaina Kinijoje buvo 15 358 EUR (119 800 CNY), o Vokietijoje, kuri yra pagrindinė jos eksporto rinka Europoje, jo pradinė mažmeninė kaina buvo daugiau nei dvigubai didesnė – 31 924 EUR (37 990 EUR su PVM ([458])) ([459]). Be to, nuo 2024 m. kovo mėn. bendrovės „Geely“ naujas modelis „Polestar 4“ Kinijoje buvo siūlomas už pradinę 38 331 EUR (299 000 CNY) kainą be nuolaidų, o Vokietijoje – už pradinę 53 109 EUR (63 200 EUR su PVM) kainą ([460]). Be to, kainos Kinijoje mažėja, kaip matyti iš naujausių pavyzdžių: modelio „Model 3 Tesla“ kaina Kinijoje nuo sausio mėn. sumažėjo daugiau kaip 4 500 USD, o bendrovė NIO birželio mėn. sumažino savo kainas 4 200 USD ([461]). 2024 m. kovo mėn. bendrovė BYD taip pat 5 % sumažino pigiausio modelio „Seagull“ kainą. 2023 m. bendrovė BYD 12 % sumažino modelio „Yuan Plus“ (savo daugiausia parduodamo automobilio, Sąjungoje vadinamo „Atto 3“) kainą Kinijos rinkoje ([462]). Šis kainų sumažėjimas Kinijoje yra dar viena paskata bendrovėms didinti eksportą ir įsitvirtinti naujose rinkose, kuriose kainos yra didesnės, pavyzdžiui, Sąjungos rinkoje.

(1123) Kalbant apie aiškų veiksmų planą dėl BEV rinkos plėtros Sąjungoje, priešingai nei kitų trečiųjų šalių rinkose, ES nustatytas labai didelis užregistruotų BEV skaičiaus tikslas. Taigi iki 2035 m. 100 % naujų Sąjungoje užregistruotų automobilių (daugiau kaip 9 mln. automobilių) turėtų būti visai netaršios transporto priemonės, visų pirma BEV, o JAV nustatytas tik 50 % tikslas.

(1124) Kaip paaiškinta 1141 ir 1142 konstatuojamosiose dalyse, Kinijoje naujų rūšių energija varomų transporto priemonių (BEV ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių) pajėgumai jau yra pertekliniai ir jie daugiausia bus naudojami eksportui į Sąjungos rinką, atsižvelgiant į jos patrauklumą, palyginti su kitų trečiųjų šalių rinkomis.

(1125) Be to, atliekant tyrimą Sąjungos rinkoje veikė bent 14 Kinijos eksportuojančių gamintojų, kaip antai bendrovės „Aiways“, BYD, „Chery“, „Dongfeng“ (prekių ženklai „Dongfeng“ ir „Voyah“), „Geely“ ([463]) (prekių ženklai „Polestar“, „Zeeker“ ir „Lotus“), „Great Wall Motors“ (prekių ženklas „Ora“), „Hongqi“, JAC (prekių ženklai JAC ir DR), SAIC (prekių ženklai MG ir Maxus), NIO, „Ora“, „Seres“, „Skywell“ ir „Zhidou“ ([464]). Visiems šiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams kartu tenkanti rinkos dalis padidėjo nuo 1,9 % 2020 m. iki 7,3 % tiriamuoju laikotarpiu, kaip paaiškinta 12 lentelėje.

(1126) Pasibaigus tiriamajam laikotarpiui daug Kinijos eksportuojančių gamintojų pranešė, kad jie ketina pateikti Sąjungos rinkai kelis naujus BEV modelius, taip pat plėsti savo veiklą Sąjungos rinkoje trumpuoju laikotarpiu patekdami į daugiau ES valstybių narių rinkų. Iš šių pranešimų aiškiai matyti Kinijos eksportuojančių gamintojų susidomėjimas Sąjungos rinka. Pavyzdžiui ([465]), Nyderlanduose jau veikianti bendrovė „Xpeng Inc.“ 2024 m. ketina patekti į Vokietijos ir Prancūzijos rinkas ([466]). Bendrovė „Dongfeng“ su savo prabangių automobilių prekių ženklu „Voyah“, kurio modeliai jau parduodami Suomijoje, 2024 m. ketina patekti į Ispanijos ir Portugalijos rinkas, taip pat galbūt į Vokietijos, Prancūzijos ir Italijos rinkas ([467]). Bendrovė „Great Wall Motor“ planuoja išplėsti savo veiklą Sąjungoje į dar septynias šalis (be Vokietijos), pavyzdžiui, Italiją, Ispaniją, Portugaliją, Nyderlandus, Belgiją, Liuksemburgą ir Austriją ([468]). Kartu su bendrovės „Geely“ aukščiausios klasės automobilių prekių ženklu „Zeekr“ Nyderlanduose nuo 2023 m. pabaigos taip pat pradėti pardavinėti prekių ženklo „Zeekr 001“ modeliai ([469]).

([458]) Pridėtinės vertės mokestis.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ ir https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ ir 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]) Nagrinėjamuoju laikotarpiu bendrovės „Geely“ prekių ženklo „Volvo“ automobiliai nebuvo importuojami iš Kinijos.
([464]) Sąrašas nėra baigtinis.
([465]) Pavyzdžių sąrašas nėra baigtinis.
([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) Be to, bendrovė BYD Sąjungos rinkai pateikė savo šeštąjį BEV modelį – „Seal U“, be jau parduodamų modelių „Atto 3“, „Dolphin“, „Seal“, „Han“ ir „Tang“ ([470]). Bendrovė MG 2025 m. taip pat ketina Sąjungos rinkai pateikti modelį „IM L6“ ([471]). Bendrovė NIO 2025 m. planuoja Europos rinkai pasiūlyti antrinį pigesnį prekių ženklą „Firefly“ ([472]). Kinijos aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių gamintojo „Human Horizons“ prekių ženklas „HiPhi“ paskelbė savo modelių kainas Europoje ir 2023 m. pradėjo priimti išankstinius užsakymus (kai kurios kainos Vokietijoje didesnės nei 100 000 EUR) ([473]). Be to, bendrovė BYD nurodė, kad ketina iki 2025 m. gerokai padidinti savo rinkos dalį Sąjungoje nuo dabartinės 1,1 % rinkos dalies iki 5 % rinkos dalies ([474]).

(1128) Be to, „Transport & Environment“ ([475]) vertinimu, Kinijos prekių ženklų ir Europos prekių ženklų, kuriuos nusipirko Kinijos bendrovės, rinkos dalis 2024 m. pasieks 11 %, 2025 m. – 14 %, o iki 2027 m. – 20 % ([476]).

(1129) Taigi, atsižvelgiant į Kinijos vyriausybės politiką skatinti Kinijos gamintojus eksportuoti BEV, didelį Sąjungos rinkos patrauklumą, didžiulius perteklinius pajėgumus Kinijoje ir labai didelius nepanaudotus pajėgumus, taip pat į tai, kad nuo 2020 m. labai padidėjo BEV importo iš KLR apimtis, matyti tikimybė, kad toks importas toliau labai didės artimiausiu laikotarpiu ir tęsis vėlesniais metais. Šį padidėjimą daugiausia lems Kinijos prekių ženklai ir Europos prekių ženklai, kuriuos įsigijo Kinijos bendrovės, Sąjungos pramonės, kuri greičiausiai ir toliau praras savo rinkos dalį, sąskaita.

Tikėtina importo iš Kinijos rinkos dalies Sąjungos rinkoje raida

(1130) CCCME tvirtino, kad siekiant įvertinti Kinijos BEV importo apimtį ir tikimybę, kad toks importas ateityje didės, reikėtų įvertinti visą BEV importą iš Kinijos ir visų pirma pačios Sąjungos BEV pramonės vykdomą importą.

(1131) Per šį tyrimą nagrinėjamas visas subsidijuojamas Kinijos kilmės BEV importas, neatsižvelgiant į tai, kam priklauso konkreti bendrovė. Atsakydama į tvirtinimą, Komisija visą importą iš Kinijos išskaidė į importą iš Kinijos eksportuotojų, susijusių su Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojais („Renault“, BMW ir „Mercedes-Benz“), pereinančiais prie BEV gamybos Sąjungos rinkoje, importą iš bendrovės „Tesla“ ir visą kitą importą iš Kinijos, pavyzdžiui, Europos prekių ženklų, kuriuos anksčiau įsigijo Kinijos bendrovės („Polestar“ ir MG), Kinijos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojų (BYD, „Chery“, „Dongfeng“ ir kt.) ir Kinijos elektrinių transporto priemonių startuolių („NIO“, „Xpeng“ ir kt.) importą.

(1132) Kinijos eksportuojančių gamintojų importo, susijusio su Sąjungos pramone, ir viso kito importo iš Kinijos rinkos dalies raida, remiantis užregistruotų transporto priemonių skaičiumi:

12a lentelė.

Importo iš Kinijos rinkos dalies pasiskirstymas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Kinijos eksportuojančių gamintojų, susijusių su Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojais, pereinančiais prie BEV gamybos, importo rinkos dalis	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7–5,7] % ([1])
Bendrovė „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]) Ekspertų grupė, vykdanti kampanijas, kuriomis skatinama užtikrinti švarų ir tvarų transportą visiems.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Viso kito importo iš Kinijos rinkos dalis	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Nei EAA, nei bendrovė „S&P Global Mobility“ nenurodo BEV kilmės. Todėl, siekdama atskirti iš Kinijos importuojamą bendrovės „Tesla Group“ BEV modelių kiekį nuo jos Sąjungoje gaminamo kiekio, Komisija naudojo eksportuotojams skirto klausimyno atsakymus, kuriuos „Tesla“ pateikė prašydama atlikti individualų nagrinėjimą, kaip paaiškinta (183) konstatuojamojoje dalyje. Be to, atitinkami tiriamojo laikotarpio duomenys nėra viešai prieinami, todėl informaciją apie bendrovės „Tesla“ rinkos dalį Komisija pateikė intervalais. Siekdama apsaugoti bendrovės „Tesla“ duomenų konfidencialumą, Komisija atitinkamus Kinijos eksportuojančių gamintojų, susijusių su Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojais, pereinančiais prie BEV gamybos, importo duomenis turėjo taip pat pateikti intervalais, nes priešingu atveju bendrovės „Tesla“ duomenis būtų galima apskaičiuoti atmetimo būdu. Komisija pateiks tikslius duomenis galutiniame reglamente, kai tik būtini duomenys taps viešai prieinami.

Šaltinis: EAA ir bendrovė „S&P Global Mobility“.

(1133) Iš pirmiau pateiktos lentelės matyti, kad, palyginti su visu importu iš Kinijos, Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojų, pereinančių prie BEV gamybos, importo rinkos dalis, nors 2020–2021 m. didėjo, nuo 2021 m. ir tiriamuoju laikotarpiu išliko palyginti stabili ir tiriamuoju laikotarpiu siekė [4,7–5,7] %, taigi buvo mažesnė už viso kito importo iš Kinijos rinkos dalį, kuri padidėjo nuo 1,9 % 2020 m. iki 7,3 % tiriamuoju laikotarpiu.

(1134) Komisija taip pat nustatė Kinijos importą per tiriamąjį laikotarpį kas ketvirtį, kaip parodyta toliau pateiktoje lentelėje.

12b lentelė.

Importo iš Kinijos rinkos dalies pasiskirstymas

	Tiriamasis laikotarpis			
	2022 m. spalio–gruodžio mėn.	2023 m. sausio–kovo mėn.	2023 m. balandžio–birželio mėn.	2023 m. liepos–rugsėjo mėn.
Kinijos eksportuojančių gamintojų, susijusių su Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojais, pereinančiais prie BEV gamybos, importo rinkos dalis	[4,2–5,8] %	[4,3–5,9] %	[3,8–5,3] %	[5,6–6,8] %
Bendrovė „Tesla“	[10,6–12,2] %	[12,8–14,4] %	[8,9–10,4] %	[6,6–7,8] %
Viso kito importo iš Kinijos rinkos dalis	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Šaltinis: bendrovė „S&P Global Mobility“.

(1135) Iš pirmiau pateiktoje lentelėje pagal ketvirčius pateiktos informacijos matyti, kad per tris iš keturių tiriamojo laikotarpio ketvirčius viso kito importo iš Kinijos rinkos dalis padidėjo nuo 6,8 % pirmąjį ketvirtį iki 8,8 % ketvirtąjį ketvirtį ir viršijo Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojų, pereinančių prie BEV gamybos, importo rinkos dalį, kuri tiriamuoju laikotarpiu siekė [5,6–6,8] %.

(1136) Priešingai nei daug Kinijos eksportuojančių gamintojų, kurie, kaip paaiškinta 1126 ir 1127 konstatuojamosiose dalyse, pranešė apie planus eksportuoti BEV, Sąjungos pirminės įrangos (vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių) gamintojai, pereinantys prie BEV gamybos, nepranešė apie jokius svarbius planus importuoti BEV iš Kinijos. Dauguma jų turi vieną BEV modelį arba prekių ženklą, kurio importo iš Kinijos apimtis yra gerokai mažesnė, palyginti su jų gamyba Sąjungoje. Pavyzdžiui, BMW paskelbė, kad jos BEV modelis „iX3“, kuris nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo importuojamas iš Kinijos, nuo 2025 m. nebebus importuojamas iš

Kinijos ([477]). Grupė „BMW Group“ iš Kinijos ketina importuoti pagal prekių ženklą „MINI Cooper“ ([478]), grupė „Mercedes-Benz“ – prekių ženklą „Smart“, grupė „Volkswagen Group“ – prekių ženklą „Cupra“ ir grupė „Renault Group“ – modelį „Dacia Spring“. Šio importo rinkos dalis nuo 2021 m. buvo palyginti stabili ir nesitikima, kad artimiausiu laikotarpiu ir artimiausioje ateityje ji gerokai padidėtų.

(1137) Be to, nesitikima, kad bendrovės „Tesla“ importas iš Kinijos labai padidėtų, nes jos nepanaudoti gamybos pajėgumai yra labai maži, jei tokių išvis yra. Remiantis vieša informacija, bendrovė „Tesla“ ketina padidinti savo gamybos pajėgumus Kinijoje. Tačiau atrodo, kad ji dar negavo reikiamų reguliavimo institucijų patvirtinimų ir kol kas neaišku, ar ji juos gaus ([479]).

(1138) Todėl iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad tikėtina, jog artimiausioje ateityje daugiausia didės Kinijos prekių ženklų rinkos dalys. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

5.4. Pajėgumai, kuriais pakankamai laisvai disponuojama, ir trečiųjų šalių rinkų absorbavimo pajėgumai

(1139) Kinijos vyriausybė nepateikė Kinijos BEV gamintojų sąrašo. Todėl Komisija šiuo atžvilgiu turėjo naudotis viešai prieinama informacija. Taigi, remiantis „Bloomberg“ duomenimis, 2023 m. Kinijoje veikė apie 100 Kinijos elektromobilių gamintojų, palyginti su maždaug 500 gamintojų 2019 m. ([480])

(a) *Kinijos pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai*

(1140) Kaip paaiškinta 49 konstatuojamojoje dalyje, atliekant tyrimą apie save pranešė 21 Kinijos eksportuojančių gamintojų grupė, pateikusi atrankos klausimyno atsakymus. Remiantis šiais atsakymais, kaip parodyta 13 lentelėje, nagrinėjamuoju laikotarpiu šių Kinijos eksportuojančių gamintojų pajėgumai ir nepanaudoti pajėgumai didėjo. Tiriamuoju laikotarpiu jų nepanaudoti pajėgumai pasiekė beveik 2,3 mln. BEV, t. y. 1,5 karto daugiau nei bendras faktinis BEV suvartojimas Sąjungoje tuo pačiu laikotarpiu, t. y. 1 519 082 vienetai, kaip parodyta 1 lentelėje.

13 lentelė.

Kinijos bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų gamybos apimtis ir pajėgumai

Vienetai	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Gamybos apimtis	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeksas	*100*	*320*	*650*	*792*
Pajėgumai	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeksas	*100*	*145*	*227*	*288*
Nepanaudoti pajėgumai	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeksas	*100*	*92*	*100*	*137*
Pajėgumų naudojimo koeficientas	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeksas	*100*	*221*	*286*	*275*

Šaltinis: Kinijos eksportuojančių gamintojų atrankos klausimyno atsakymai.

([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) Tačiau bendradarbiaujančių eksportuojančių gamintojų gamybos apimties, pajėgumų ir nepanaudotų pajėgumų duomenys yra neišsamūs. Iš Kinijos automobilių gamintojų asociacijos (CAAM) paskelbtos informacijos matyti, kad, kaip nurodyta 1144 konstatuojamojoje dalyje, Kinijoje iš viso pagaminta 5,8 mln. BEV. Todėl, darant prielaidą, kad Kinijos BEV gamintojų, kurie atliekant tyrimą apie save nepranešė, pajėgumų naudojimo koeficientas buvo toks pat kaip Kinijos eksportuojančių gamintojų, kurie apie save pranešė, bendri BEV gamybos pajėgumai Kinijoje sudarė 9,18 mln. vienetų, o nepanaudoti pajėgumai – 3,34 mln. BEV, t. y. 2,2 karto daugiau nei BEV suvartojimas Sąjungoje tiriamuoju laikotarpiu.

(1142) Be to, kadangi automobilių gamintojas tose pačiose gamybos linijose gali gaminti ir vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones, ir BEV, Komisija, remdamasi viešai prieinama informacija, taip pat atsižvelgė į bendrus lengvųjų automobilių gamybos pajėgumus Kinijoje. Dienraštyje „China Daily“ paskelbtame straipsnyje nurodyta, kad, remiantis Kinijos lengvųjų automobilių asociacijos duomenimis, 2021 m. Kinijos naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų automobilių gamybos pajėgumai sudarė 40,89 mln. vienetų ([481]). Be to, spaudos agentūros „Reuters“ straipsnyje nurodyta, kad, remiantis Kinijos lengvųjų automobilių asociacijos duomenimis, bendri keleivinių transporto priemonių (naujų rūšių energija varomų transporto priemonių ir vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų automobilių) gamybos pajėgumai 2022 m. pabaigoje siekė 43 mln. vienetų, o gamyklos panaudojimo lygis – 54,5 %. ([482]) Todėl nepanaudoti keleivinių transporto priemonių pajėgumai Kinijoje sudarė 23,4 mln. vienetų. Šie nepanaudoti pajėgumai gali būti naudojami Sąjungos rinkai skirtoms BEV gaminti.

(1143) Be to, taip pat pranešta, kad Kinijos vyriausybė žino apie perteklinius keleivinių transporto priemonių pajėgumus ir įgyvendino griežtesnę licencijavimo tvarką, taikomą reguliavimo institucijų išduotiems patvirtinimams gauti, kuria daromas poveikis bendrovėms, norinčioms Kinijoje pradėti gaminti naujas elektrines transporto priemones ([483]). Nepaisant to, Kinijoje ir toliau steigiami nauji BEV gamintojai, pvz., Kinijos išmaniosios buitinės elektronikos gamintoja „Xiaomi“ ([484]).

(b) *Kinijos gamyba*

(1144) Remiantis CAAM duomenimis ([485]), BEV gamyba Kinijoje labai didėja. Taigi, kaip parodyta 14 lentelėje, tiriamuoju laikotarpiu Kinijoje buvo pagaminta 5 836 000 BEV, t. y. 489 % daugiau nei 2020 m., kai buvo pagaminta 991 000 BEV.

14 lentelė.

Bendra BEV gamybos apimtis Kinijoje

vienetais	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
BEV gamybos apimtis Kinijoje	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indeksas	*100*	*279*	*518*	*589*

Šaltinis: CAAM.

(c) *Paklausa Kinijoje*

(1145) 2023 m. Kinijoje iš viso parduota 26,06 mln. lengvųjų automobilių ([486]). Prognozuojama, kad 2024 m. keleivinių transporto priemonių pardavimas padidės 3,1 % iki 26,8 mln. vienetų, palyginti su 2023 m. ([487])

([481]) http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html
([482]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/
([483]) https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3
([484]) https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html
([485]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html
([486]) http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html
([487]) https://auto.economictimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

(1146) 2023 m. Kinijoje iš viso parduota 9,49 mln. naujų rūšių energija varomų keleivinių transporto priemonių (BEV ir laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių) ([488]). Apskaičiuota, kad 2024 m. naujų rūšių energija varomų transporto priemonių pardavimas padidės 20 %, palyginti su 2023 m. ([489]), ir pasieks 11,4 mln. vienetų.

(1147) Kaip paaiškinta toliau pateiktoje lentelėje, tiriamuoju laikotarpiu BEV parduota (užregistruotų transporto priemonių skaičius) daugiau kaip 5 mln. vienetų. Be to, remiantis CAAM, apie 87 % pagamintų BEV buvo parduota ir užregistruota Kinijoje.

15 lentelė.

Bendra paklausa Kinijoje

vienetais	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Užregistruotų BEV skaičius Kinijoje	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeksas	*100*	*294*	*467*	*547*

Šaltinis: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles ir InsideEVs straipsnis „Kinijos laidu įkraunamų hibridinių elektrinių automobilių pardavimas 2023 m. pasiekė naują 8 milijonų vienetų rekordą“* ([490])

(1148) 2024 m. 20 % padidėjusioje Kinijos BEV rinkoje pagaminta 6,1 mln. BEV, palyginti su daugiau kaip 9 mln. BEV pajėgumais. Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad Kinijos vidaus rinka negalėtų absorbuoti jos didelių nepanaudotų pajėgumų.

(d) *Kinijos eksportas ir kitų eksporto rinkų prieinamumas*

(1149) Remiantis Kinijos valdžios institucijų pateiktais oficialiais muitinių statistiniais duomenimis, tiriamuoju laikotarpiu Kinija eksportavo 1 471 136 BEV (t. y. 659 % daugiau, palyginti su 2020 m.), iš kurių 486 550 BEV eksportuota į Sąjungą, t. y. 1 343 % daugiau, palyginti su 2020 m.

16 lentelė.

Kinijos BEV eksportas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Kinijos eksportas iš viso	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeksas	*100*	*258*	*487*	*759*
Kinijos eksportas į Sąjungą	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeksas	*100*	*509*	*974*	*1 443*
Kinijos eksporto į Sąjungą procentinė dalis, palyginti su visu eksportu (%)	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Šaltinis: *GTA.*

(1150) Iš pirmiau pateiktos lentelės matyti, kad Sąjungos rinka yra pagrindinė Kinijos eksportuojančių gamintojų eksporto paskirties vieta, kuriai tenka 33,1 % viso Kinijos BEV eksporto. Kitos paskirties šalys yra Jungtinė Karalystė (10 % viso Kinijos eksporto), Tailandas (9 % viso Kinijos eksporto), Filipinai (7 % viso Kinijos eksporto) ir Australija (6 % viso Kinijos eksporto).

([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) Į Sąjungą eksportuotų BEV dalis, palyginti su visu Kinijos eksportu, padidėjo nuo 17,4 % 2020 m. iki 33,1 % tiriamuoju laikotarpiu. Nors visas Kinijos BEV eksportas per nagrinėjamąjį laikotarpį padidėjo daugiau nei 6 kartus, eksportas į Sąjungą didėjo daug sparčiau, t. y. daugiau nei 10 kartų per tą patį laikotarpį.

(1152) Be to, kaip parodyta 1120 konstatuojamojoje dalyje ir 11 lentelėje, JAV ir Sąjungos rinkos yra didžiausios lengvųjų automobilių rinkos po Kinijos, o JAV rinka yra apsaugota nuo Kinijos BEV importo taikant didelius importo muitus, kaip paaiškinta 1121 konstatuojamojoje dalyje. Kitos rinkos, kaip antai Jungtinės Karalystės, Japonijos ir Korėjos rinkos, yra mažos rinkos, palyginti su Sąjungos rinka, kaip parodyta 11 lentelėje, todėl šių trečiųjų šalių rinkų absorbavimo pajėgumai yra riboti. Galiausiai, kaip paaiškinta 1121 konstatuojamojoje dalyje, kitos trečiųjų šalių rinkos, pavyzdžiui, JAV ir Turkija, taip pat yra nustačiusios kliūčių prekybai, susijusių su Kinijos BEV importu.

(e) *Išvada*

(1153) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė išvadą, kad ateinančiais mėnesiais ir metais dideli esamų BEV perteklinių gamybos pajėgumų kiekiai ir toliau bus nukreipiami į Sąjungos rinką. Dabartiniai pertekliniai pajėgumai ir nepakankami trečiųjų šalių rinkų arba Kinijos vidaus rinkos absorbavimo pajėgumai rodo tikimybę, kad subsidijuojamas Kinijos eksportas į Sąjungą toliau labai didės.

5.5. **Subsidijuojamo importo kainos lygis**

(1154) Per tiriamąjį laikotarpį iš Kinijos į Sąjungos rinką patekusios BEV buvo importuotos už daug mažesnes kainas negu Sąjungos pramonės taikomos kainos. Kaip paaiškinta 1029 konstatuojamojoje dalyje, Komisija, atlikusi kiekvienos rūšies produkto analizę tame pačiame prekybos lygmenyje, nustatė 12,7 % priverstinio kainų mažinimo vidutinius svertinius skirtumus tiriamuoju laikotarpiu. Be to, kaip paaiškinta 1033 konstatuojamojoje dalyje, atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų pardavimo kaina buvo 30 % mažesnė už vidutines svertines Sąjungos pramonės gamybos sąnaudas.

(1155) Atsižvelgiant į Sąjungos rinkos, kuri yra labai skaidri ir jautri kainų pokyčiams, pobūdį, tikėtina, kad dėl didėjančios apimties subsidijuojamo importo kainų lygio bus toliau skverbiamasi į Sąjungos rinką ir toliau daromas didelis spaudimas Sąjungos gamintojų kainoms laikotarpiu, kai Sąjungos pramonė yra ypač pažeidžiama, nes rinka pereina nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos prie BEV gamybos.

(1156) Be to, Komisija nustatė, kad buvo smukdomos kainos. Iš tiesų Sąjungos pramonė nagrinėjamuoju laikotarpiu produktą pardavė mažesnėmis nei gamybos sąnaudos kainomis. Dėl didelio spaudimo kainoms, atsiradusio dėl žemų subsidijuojamo importo iš KLR kainų, Sąjungos pramonė neturėjo galimybės didinti pardavimo kainų ir uždirbti pelno, taigi buvo patiriami nuostoliai.

5.6. **Atsargų lygis**

(1157) Atrinktų Kinijos eksportuojančių gamintojų atsargų lygis išsamiai aprašytas 1017 konstatuojamojoje dalyje, iš kurios matyti, kad tiriamojo laikotarpio pabaigoje Kinijos eksportuojantys gamintojai turėjo daug BEV atsargų Sąjungoje (4,3 % suvartojimo Sąjungos rinkoje (užregistruotos transporto priemonės) tiriamuoju laikotarpiu arba apie 19 % užregistruotų iš Kinijos importuotų transporto priemonių). Akivaizdu, kad tokie dideli lengvai prieinamų BEV kiekiai daugiausia skirti parduoti Sąjungos rinkoje.

(1158) Be to, spaudoje pranešta apie tai, kad Sąjungos uostai perpildyti iš Kinijos importuojamais BEV – dėl logistinių sunkumų, susijusių su tolesniu jų paskirstymu ([491]). Be to, 2024 m. gegužės mėn. Belgijos uostai pateikė informaciją apie dideles Kinijos BEV atsargas, priklausančias bendrovėms SAIC, BYD, „Nio“, „XPeng“, „Lynk & Co“, „Omoda“ ir „Hongqi“ (130 000 BEV) ([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“, 2024 m. balandžio 9 d., 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) Šių atsargų buvimas rodo neišvengiamą žalos Sąjungos gamintojams grėsmės pobūdį.

5.7. Aplinkybių pokyčio numatomumas ir neišvengiamumas

(1160) Pagrindinio reglamento 8 straipsnio 8 dalyje nustatyta, kad „aplinkybių pasikeitimas, dėl kurio subsidijos padarytų žalos, turi būti aiškiai numatomas ir turi būti neišvengiamas“.

(1161) Išnagrinėti ir patikrinti visi minėti veiksniai, susiję su tiriamuoju laikotarpiu.

(1162) Nagrinėjamuoju laikotarpiu importo iš Kinijos apimtis eksponentiškai padidėjo daugiau nei penkis kartus, palyginti su nagrinėjamojo laikotarpio pradžia. Dėl nustatyto priverstinio kainų mažinimo ir kainų smukdymo šis importas darė didelį spaudimą kainoms. Didėjant suvartojimui Sąjungos pramonės rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat mažėjo subsidijuojamo importo iš Kinijos naudai ir tiriamuoju laikotarpiu pasiekė žemiausią tašką. Todėl pradėta trukdyti laipsniškam perėjimui nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, ypač tiriamuoju laikotarpiu. Pelningumas, investicijų grąža ir pinigų srautas tiriamuoju laikotarpiu sumažėjo.

(1163) Jei ši tendencija tęsis, Sąjungos pramonė negalės padidinti BEV gamybos, o tai būtina Sąjungos rinkai pereinant nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, ir ji iškart atsidurs padėtyje, kai patiriama materialinė žala. Be to, kaip paaiškinta 1126 ir 1127 konstatuojamosiose dalyse, Kinijos nepanaudoti BEV pajėgumai yra bent 2,2 karto didesni už Sąjungos suvartojimą ir jų negali absorbuoti Kinijos vidaus paklausa, kaip paaiškinta 1148 konstatuojamojoje dalyje, arba kitos pagrindinės Kinijos eksporto rinkos, atsižvelgiant į dideles patekimo į rinką kliūtis ir jų dydį, kaip paaiškinta 1120 ir 1121 konstatuojamosiose dalyse. Be to, iš įrodymų matyti, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai artimiausioje ateityje ketina toliau didinti savo rinkos dalį pagrindinėse ES šalyse, be kita ko, rinkai pateikdami naujus modelius. Galiausiai Kinijos vyriausybės politika skatinamas tolesnis eksporto didinimas artimiausiu metu.

(1164) Iš minėtų faktų ir elementų matyti, kad subsidijuojamas importas toliau didės, todėl labai tikėtina, kad Sąjungos pramonei neišvengiamai bus daroma žala.

5.8. Šalių tvirtinimai

(1165) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad tikimasi, jog keli Sąjungos gamintojai ateinančiais metais pradės gaminti įperkamesnius BEV modelius, taigi dėl didesnio Sąjungos gamintojų dalyvavimo pigesnių transporto priemonių segmentuose bus trukdoma didinti bet kokią galimą Kinijos gamintojų rinkos dalį. Be to, Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad Sąjungos gamintojams šiame procese padės tradicinis konkurencinis pranašumas, kurį pramonė įgijo per kelis dešimtmečius sėkmingai konkuruodama Sąjungoje ir pasaulinėje keleivinių transporto priemonių rinkoje. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad keleivinių transporto priemonių pramonei didelę įtaką darė tokie veiksniai kaip prekių ženklas ir lojalumas, taip pat perpardavimo vertė ir kad šie veiksniai ilgą laiką buvo ir bus svarbios kliūtys Kinijos rinkos dalyviams patekti į Sąjungos rinką. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad, priešingai nei Kinijos eksportuojantys gamintojai, Sąjungos pramonė užėmė tvirtą padėtį Sąjungos rinkoje, kiek tai susiję su prekiautojų tinklais ir paslaugomis po pardavimo, o tai palengvina pardavimą Sąjungos rinkoje.

(1166) Nors Sąjungos pramonė ketina Sąjungos rinkai pateikti daugiau BEV modelių skirtingomis kainomis, manoma, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai prisitaikys prie šios padėties, kai atsiras naujų BEV modelių, ir pasiūlys panašias BEV dar mažesnėmis kainomis, panašiai kaip ir tiriamuoju laikotarpiu, kaip paaiškinta 1029 konstatuojamojoje dalyje. Kaip paaiškinta 1037 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos pramonė turėjo tradicinį konkurencinį pranašumą vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių rinkoje. Praeityje Kinijos vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamintojai nebuvo sėkmingi Sąjungos rinkoje, nes Sąjungos gamintojų gaminamos vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės buvo technologiškai pažangesnės ir atitiko aukštesnius standartus nei Kinijos vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės, ypač kalbant apie saugą. Tačiau BEV pramonės padėtis yra kitokia, nes Sąjungos gamintojai dar tik pradeda kurti BEV technologiją, o Kinijoje tokia technologija pradėta kurti prieš kelerius metus ir jau yra gerokai pažengusi į priekį. Kalbant apie pirkėjų lojalumą ir prekių ženklus, kaip paaiškinta 1037 konstatuojamojoje dalyje, spartus gamintojo „Tesla“ augimas yra aiškus pavyzdys, kad gaminant vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones sukurta prekių ženklo vertė arba tokios vertės nebuvimas nėra labai svarbūs siekiant sėkmės ir kainų nustatymo galios

BEV rinkoje. Visų pirma atsižvelgiant į ES tikslą iki 2035 m. vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones pakeisti BEV, kaip paaiškinta 1222 konstatuojamojoje dalyje, labai tikėtina, kad vidutinės ir bazinės klasės produktų segmentuose perkantys vartotojai pereis prie pigesnių Kinijos BEV. Kalbant apie prekiautojus, Kinija jau kuria prekiautojų tinklus ir vykdo pardavimus internetu, kurie bendrovės „Tesla“ atveju jau pasitvirtino kaip sėkminga strategija. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

5.9. **Išvada**

(1167) Atsižvelgdama į visų pirmiau išvardytų faktų ir įrodymų analizę, Komisija padarė išvadą, kad Sąjungos pramonei kyla aiškiai numatoma ir neišvengiama materialinės žalos grėsmė.

(1168) Tikėtina, kad dabartinę Sąjungos pramonės padėtį, kai negalima vykdyti pardavimo, būtino didelių investicijų, kurių reikia vykdant rinkos pertvarkymą, grąžai užsitikrinti, dar labiau pablogins tolesnis subsidijuojamas BEV importas iš KLR, kuris nuolat ir sparčiai didėja ir dėl kurio priverstinai mažinamos ir smukdomos kainos, taip pat Kinijos vyriausybės vykdomas eksporto nukreipimas konkrečiai į Sąjungos rinką, atsižvelgiant į tai, kad Sąjungos rinka yra vienintelė didelė atvira pasaulio rinka. Ši neišvengiama materialinė žala dar labiau pakenks Sąjungos pramonės planams didinti BEV gamybą ir pardavimą, susijusiems su Sąjungos rinkos perėjimu nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV.

(1169) Be to, akivaizdu, kad pasikeitė aplinkybės, kuriomis Sąjungos pramonei bus neišvengiamai daroma žala. Kaip nurodyta 1157 ir 1158 konstatuojamosiose dalyse, Kinijos eksportuojantys gamintojai Sąjungoje turi daug paruoštų parduoti BEV atsargų, kurios aiškiai skirtos parduoti Sąjungos rinkoje. Be to, kaip paaiškinta 1126 ir 1127 konstatuojamosiose dalyse, daug Kinijos eksportuojančių gamintojų pranešė, kad jie ketina pateikti Sąjungos rinkai kelis naujus BEV modelius, taip pat plėsti savo veiklą Sąjungos rinkoje trumpuoju laikotarpiu patekdami į daugiau ES valstybių narių rinkų. Iš šių pranešimų aiškiai matyti Kinijos eksportuojančių gamintojų susidomėjimas Sąjungos rinka. Labai tikėtina, kad dėl šių veiksnių Sąjungos pramonė patirs didelių nuostolių, jei nebus priimtos kompensacinės priemonės. Tai, kad su tokiais faktais, dėl kurių daroma materialinė žala, neišvengiamai susidurta, aiškiai rodo mažėjantis Sąjungos pramonės pelningumas, kuris pradėjo mažėti nagrinėjamojo laikotarpio pabaigoje, taip pat nuolat mažėjanti rinkos dalis nagrinėjamuoju laikotarpiu. Visais šiais elementais pagrindžiama negalutinė išvada dėl žalos grėsmės, kaip nustatyta pagrindinio reglamento 8 straipsnio 8 dalyje.

6. **PRIEŽASTINIS RYŠYS**

6.1. **Subsidijuojamo importo poveikis**

(1170) Kaip parodyta 2a ir 2b lentelėse, iš Kinijos importuotų BEV dalis ir užregistruotų importuotų BEV dalis Sąjungos rinkoje nagrinėjamuoju laikotarpiu labai padidėjo. Per tą laikotarpį importo rinkos dalis padidėjo nuo 3,9 % 2020 m. iki 25,0 % tiriamuoju laikotarpiu, o Kinijos užregistruotų transporto priemonių dalis padidėjo nuo 3,5 iki 22,8 %.

(1171) 1023–1032 konstatuojamosiose dalyse Komisija įrodė, kad dėl importo iš Kinijos Sąjungos pramonės kainos tiriamuoju laikotarpiu buvo priverstinai mažinamos bent 12,7 %. Komisija taip pat nustatė, kad dėl importo iš Kinijos nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo smukdomos Sąjungos pramonės kainos.

(1172) Dėl labai padidėjusio subsidijuojamo Kinijos BEV importo mažesnėmis nei Sąjungos pramonės kainomis Sąjungos pramonė tiriamuoju laikotarpiu prarado rinkos dalį ir net negalėjo parduoti tokiomis kainomis, kurios bent jau leistų jai padengti savo sąnaudas. Todėl Komisija padarė išvadą, kad minėtas subsidijuojamas importas padarė neigiamą poveikį Sąjungos pramonės padėčiai.

(1173) Be to, kaip aprašyta 5 skirsnyje, yra daug veiksnių, rodančių, kad Kinijos BEV gamintojai kelia vis didesnę žalos Sąjungos pramonei grėsmę. Kinijos BEV gamintojai Sąjungoje turi dideles BEV atsargas, paruoštas parduoti Sąjungos rinkoje. Be to, Kinijos nepanaudoti pajėgumai yra dideli ir vis didėja, ir juos galima panaudoti eksportui. Kaip nurodyta 1121 konstatuojamojoje dalyje, JAV, vienintelė kita didelė Kinijos eksporto rinka, nustatė priemones, kurios akivaizdžiai atgrasys nuo importo didinimo. Taigi Sąjunga tapo patraukliausia Kinijos eksporto paskirties vieta.

(1174) Be to, akivaizdu, kad eksportas į Sąjungą toliau didės, įskaitant tolesnį jo didėjimą artimiausioje ateityje, kaip paaiškinta 1111–1138 konstatuojamosiose dalyse. Šis neišvengiamas eksporto į Sąjungą padidėjimas dar labiau pakenks Sąjungos pramonės gebėjimui didinti pardavimo lygį, išlaikyti savo rinkos dalį ir apsaugoti savo investicijas sudarant sąlygas sąžiningai investicijų grąžai.

(1175) Todėl Komisija preliminariai nusprendė, kad dėl subsidijuojamo Kinijos BEV importo kyla materialinės žalos grėsmė Sąjungos pramonei.

6.2. **Kiti žinomi veiksniai**

(1176) Remdamasi pagrindinio reglamento 8 straipsnio 6 dalimi, Komisija taip pat nagrinėjo, ar kiti žinomi veiksniai atskirai arba kartu gali silpninti priežastinį nustatyto subsidijuojamo importo ir preliminariai nustatytos žalos grėsmės ryšį taip, kad tas ryšys nebebūtų realus ir didelis.

6.2.1. *Importas iš trečiųjų šalių*

(1177) Be importo iš Kinijos, tiriamuoju laikotarpiu didesnes nei 1 % rinkos dalis turėjo importas iš Pietų Korėjos, Jungtinės Karalystės, Meksikos, Japonijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų. Importo iš šių trečiųjų šalių kiekio, rinkos dalies ir vidutinių importo kainų raida nagrinėjamuoju laikotarpiu:

17 lentelė.

Importas iš trečiųjų šalių

Šalis		2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Pietų Korėja	Kiekis (vienetais)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeksas	*100*	*126*	*111*	*160*
	Rinkos dalis	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeksas	*100*	*78*	*53*	*53*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeksas	*100*	*108*	*117*	*128*
Jungtinė Karalystė	Kiekis (vienetais)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeksas	*100*	*197*	*244*	*395*
	Rinkos dalis	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeksas	*100*	*121*	*117*	*132*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeksas	*100*	*97*	*97*	*96*

Šalis		2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Meksika	Kiekis (vienetais)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeksas	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Rinkos dalis	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeksas	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeksas	*100*	*91*	*92*	*100*
Japonija	Kiekis (vienetais)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeksas	*100*	*81*	*188*	*483*
	Rinkos dalis	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeksas	*100*	*49*	*90*	*161*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeksas	*100*	*119*	*157*	*156*
JAV	Kiekis (vienetais)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeksas	*100*	*50*	*7*	*35*
	Rinkos dalis	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeksas	*100*	*31*	*4*	*12*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeksas	*100*	*93*	*219*	*192*
Kitos šalys	Kiekis (vienetais)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeksas	*100*	*157*	*272*	*184*
	Rinkos dalis	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeksas	*100*	*96*	*130*	*61*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeksas	*100*	*68*	*87*	*131*
Visos šalys, išskyrus KLR	Kiekis (vienetais)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeksas	*100*	*119*	*102*	*166*
	Rinkos dalis	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeksas	*100*	*73*	*49*	*55*
	Vidutinė kaina (EUR už vienetą)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeksas	*100*	*105*	*114*	*123*

Šaltinis: valstybių narių muitinių duomenys.

(1178) Importas iš Pietų Korėjos nagrinėjamuoju laikotarpiu padidėjo nuo maždaug 56 000 iki maždaug 90 000 vienetų, tačiau jos rinkos dalis sumažėjo nuo 10,2 % 2020 m. iki 5,5 % tiriamuoju laikotarpiu. Be to, vidutinės importo kainos padidėjo ir vidutiniškai buvo didesnės už Kinijos importo kainą.

(1179) Nagrinėjamuoju laikotarpiu importas iš Jungtinės Karalystės padidėjo nuo maždaug 20 000 iki maždaug 77 000 vienetų. Nors jo vidutinė kaina per šį laikotarpį šiek tiek sumažėjo, jo rinkos dalis išliko palyginti stabili ir nagrinėjamuoju laikotarpiu neviršijo 5 %. Nors 2020 ir 2022 m. vidutinė importo iš Jungtinės Karalystės kaina buvo šiek tiek mažesnė už importo iš Kinijos kainą (atitinkamai 3,0 ir 0,1 %), 2021 m. ir tiriamuoju laikotarpiu ji buvo didesnė už importo iš Kinijos kainas (atitinkamai 7,8 ir 4,0 %).

(1180) Importo iš Meksikos, Japonijos ir JAV rinkos dalys tiriamuoju laikotarpiu sudarė mažiau nei 2 % kiekviena. Be to, išskyrus Japoniją 2020 ir 2021 m., vidutinės importo kainos nagrinėjamuoju laikotarpiu buvo gerokai didesnės už vidutinę importo iš Kinijos kainą.

(1181) Importas iš visų kitų šalių buvo nereikšmingas.

(1182) Remdamasi pirmiau išdėstyta analize, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad tiriamuoju laikotarpiu importas iš kitų trečiųjų šalių nesusilpnino priežastinio ryšio tarp subsidijuojamo importo ir žalos Sąjungos pramonei grėsmės.

6.2.2. *Sąjungos pramonės eksportas*

(1183) Sąjungos pramonės eksporto raida:

18 lentelė.

Sąjungos pramonės eksportas

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	Tiriamasis laikotarpis
Eksporto apimtis (vienetais)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeksas	*100*	*153*	*239*	*333*
Eksporto kainos	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeksas	*100*	*95*	*113*	*112*

Šaltinis: Eurostatas (KN kodas 8703 80 10).

(1184) Nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonės BEV eksporto lygis padidėjo 233 %. Šis augimo tempas buvo didesnis nei Sąjungos pramonės pardavimo Sąjungos rinkoje augimo tempas, kaip parodyta 5 lentelėje.

(1185) Vidutinė Sąjungos pramonės eksporto kaina buvo didesnė už gamybos sąnaudas, kaip parodyta 7 lentelėje.

(1186) Todėl padaryta preliminari išvada, kad Sąjungos pramonės eksportas nesusilpnino priežastinio ryšio tarp subsidijuojamo importo ir nustatytos žalos grėsmės.

6.2.3. *Su paklausa susiję veiksniai*

(1187) Pagrindiniai veiksniai, darantys poveikį BEV paklausai, yra įkrovimo laikas, įkrovimo infrastruktūros prieinamumas, susijęs nerimo dėl ridos klausimas ir 1223 konstatuojamojoje dalyje nurodytas reglamentas dėl transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekio.

(1188) BEV pardavimo ir BEV įkrovimo galios tarpusavio koreliacija yra teigiama – BEV įkrovimo galia yra esminis elementas, padedantis didinti BEV pardavimą Sąjungos rinkoje.

(1189) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad trūksta pakankamai išvystytos viešosios įkrovimo infrastruktūros ir tai yra pagrindinė kliūtis, trukdanti vartotojams Sąjungoje plačiau naudoti BEV, taip pat svarbus vartotojų paklausos suvaržymas, darantis neigiamą poveikį Sąjungos pramonei. Bendrovė Nr. 24 taip pat tvirtino, kad tikimasi, kad Sąjungos BEV rinka ateinančiais metais gerokai išaugs.

(1190) Komisija pažymėjo, kad Bendrovės Nr. 24 pateikti argumentai vienas kitam prieštarauja: iš pradžių ji tvirtina, kad buvo veiksnių, kurie labai apribojo BEV paklausą Sąjungoje, pavyzdžiui, susijusių su įkrovimo infrastruktūra, o tada teigia, kad paklausa sparčiai didėjo ir tikimasi, kad Sąjungos BEV rinka labai išaugs. Komisija sutiko, kad, atsižvelgiant į Sąjungos nustatytus plataus užmojo tikslus ir atitinkamus ES reglamentus, galima tikėtis, kad Sąjungos BEV rinka ateinančiais metais sparčiai augs. Atsižvelgiant į tai, kad nėra kitų brandžių visai netaršių varomųjų technologijų, galima tikėtis, kad iki 2035 m. BEV rinka pasieks visos dabartinės lengvųjų automobilių rinkos lygį.

(1191) Be to, Komisija pažymėjo, kad padaryta sparti pažanga šalinant bet kokias su įkrovimu susijusias kliūtis namuose, privačioje įkrovimo zonoje (pvz., įmonėje ar automobilių stovėjimo aikštelėje) arba su sąlygomis naudotis viešąja įkrovimo prieiga susijusias kliūtis. Sąjungoje atsiranda vis daugiau įkrovimo infrastruktūros – ir viešosios, ir privačios, – vertinant tiek pagal įrengtąją galią, tiek pagal įkrovimo prieigų skaičių. Iki 2022 m. pabaigos Sąjungoje buvo 475 000 viešųjų įkrovimo prieigų, kurių įrengtoji galia vienai BEV siekė 5,1 kW. Sąjungos privačios įkrovimo infrastruktūros įrengtoji galia vienai BEV siekė 8,0 kW. Bendri Sąjungos įkrovimo infrastruktūros ištekliai iki 2030 m. padidės iki 35 mln. įkrovimo punktų ([493]).

(1192) Be to, ES priėmė Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentą ([494]), kuriuo bus reikalaujama, kad iki 2025 m. visos Sąjungos mastu visuose nacionaliniuose keliuose ir greitkeliuose būtų įrengtos viešai prieinamos įkrovimo prieigos, atsižvelgiant į iki to laiko keliuose atsirasiančių elektrinių transporto priemonių skaičių. Pagal šį reglamentą įkrovimo prieigos pagrindiniuose ES greitkeliuose turi būti įrengtos ne rečiau kaip kas 60 km ir i) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW; ii) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW. Reglamente taip pat nustatyti privalomi tikslai, susiję su nacionaliniu transporto priemonių parku, pavyzdžiui, reikalavimas užtikrinti, kad kiekvienai elektrinei lengvajai transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešųjų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia būtų bent 1 kW.

(1193) BEV paklausa Sąjungos rinkoje nagrinėjamuoju laikotarpiu sparčiai didėjo. Iš 1 lentelės matyti, kad tuo laikotarpiu tiek tikrasis, tiek faktinis suvartojimas padidėjo daugiau kaip 180 %. Tikimasi, kad baterijų technologijų pažanga padės dar labiau padidinti ridą ir sutrumpinti įkrovimo laiką, o viešosios ir privačiosios įkrovimo infrastruktūros prieinamumas toliau gerės, palaipsniui šalinant visus susijusius paklausos suvaržymus. Atsižvelgiant į ES reglamentuose nustatytus privalomus tikslus dėl naujų Sąjungos rinkoje parduodamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio (ir dideles baudas už reikalavimų nesilaikymą), kaip paaiškinta 1222 ir 1223 konstatuojamosiose dalyse, tikimasi, kad paklausa ateityje toliau didės.

(1194) Vykdant perėjimą nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, labai svarbu, kad Sąjungos pramonė galėtų išlaikyti savo masto ekonomiją išlaikydama pakankamą pardavimo apimtį ir rinkos dalį. Taip Sąjungos pramonė galėtų padengti sąnaudas ir gauti pakankamai pelno būtinoms investicijoms. Tai dar svarbiau dabartiniame etape, kai Sąjungos BEV rinka vis dar vystosi ir kol kas nėra brandi.

(1195) Tačiau iš 2a ir 2b lentelių matyti, kad Sąjungos BEV pramonė sparčiai praranda rinkos dalį. Iš 5 skirsnyje pateikto vertinimo taip pat matyti, kad šis rinkos dalies praradimas tęsis iki 2026 m. pabaigos. Todėl, nors paklausą ribojantys veiksniai galėjo turėti įtakos praeityje, didžiausią grėsmę Sąjungos pramonei artimoje ateityje kelia neseniai prasidėjęs ir neišvengiamas subsidijuojamo importo iš Kinijos skverbimasis į rinką, kaip parodyta 6.1 skirsnyje, trukdantis Sąjungos rinkai sėkmingai pereiti prie BEV.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/

([494]) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L 234, 2023 9 22, p. 1).

(1196) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija preliminariai laikėsi nuomonės, kad jokie paklausos apribojimai, visų pirma susiję su įkrovimo infrastruktūros prieinamumu, nesusilpnintų priežastinio ryšio tarp subsidijuojamo importo ir preliminariai nustatytos žalos grėsmės. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

6.2.4. *Sąjungos BEV pramonės konkurencingumas*

(1197) CCCME tvirtino, kad apskritai Sąjungos BEV gamintojų konkurencingumui įtakos turėjo priklausomybė nuo baterijų ir kitų komponentų tiekimo iš trečiųjų šalių. CCCME ir Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad dėl nepakankamos vertikalios Sąjungos gamintojų integracijos ir jų priklausomybės nuo baterijų iš trečiųjų šalių didėja baterijų ir kitos gamybos sąnaudos. Be to, CCCME ir Bendrovė Nr. 24 nurodė, kad neigiamą poveikį, atsirandantį dėl vertikalios integracijos trūkumo, sustiprino kiti veiksniai, nesusiję su BEV importu iš Kinijos, pavyzdžiui, i) tiekimo grandinės sutrikimai dėl COVID-19 pandemijos ir Rusijos karo prieš Ukrainą, ii) padidėjusios žaliavinių medžiagų sąnaudos, iii) ypatingos svarbos komponentų, pavyzdžiui, puslaidininkių, trūkumas ir iv) didelės energijos kainos. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad Sąjungos pramonė laiku neinvestavo į elektros baterijų tiekimo grandinę ir daugiausia dėmesio skyrė vidaus degimo varikliu varomiems automobiliams, kurių atveju ji turėjo konkurencinį pranašumą, ir tik neseniai pradėjo investuoti į BEV rinką.

(1198) Komisija pažymėjo, kad vertikalios integracijos pranašumai daugiausia būdingi bendrovei BYD, o ne visiems Kinijos eksportuojantiems gamintojams. Sąjungos pramonę sudaro bendrovės, kurios perka baterijas pasaulinėje rinkoje, ir bendrovės, kurios investuoja į baterijų gamybą. Iš tiesų Sąjungos pramonė nuolat didina baterijų gamybos pajėgumus.

(1199) Be to, nors Kinijos eksportuojantys gamintojai įgijo pranašumų baterijų ir pagrindinių baterijų žaliavinių medžiagų tiekimo srityje, šie pranašumai daugiausia užsitikrinti dėl subsidijavimo, kaip atskleista 3.7.2 skirsnyje. Todėl įtariami konkurenciniai pranašumai nesusilpnina priežastinio ryšio tarp subsidijuojamo importo ir žalos grėsmės.

(1200) Tiekimo grandinės sutrikimai ir kiti žaliavinių medžiagų ir energijos kainas didinantys veiksniai buvo pasaulinio masto problemos ir su jomis susidūrė ne tik Sąjungos pramonė, todėl apskritai Sąjungos pramonė nėra tik jai būdingoje nepalankioje konkurencinėje padėtyje. Be to, tai buvo klausimai, daugiausia susiję su nagrinėjamuoju laikotarpiu, ir CCCME ir Bendrovė Nr. 24 nepateikė tvirtinimų ir pagrindimų dėl to, kokiu mastu tokie veiksniai turėtų įtakos Sąjungos pramonės padėčiai ateinančiais metais.

(1201) Todėl, atsižvelgiant į Komisijos išvadas pirmesnėse konstatuojamosiose dalyse, šie tvirtinimai buvo atmesti.

6.2.5. *Konkurencija tarp vidaus degimo varikliu varomų automobilių ir BEV*

(1202) Bendrovė Nr. 24 ir CCCME tvirtino, kad vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių ir BEV konkurencija turėtų būti nagrinėjama kaip priežastinis veiksnys. Tačiau nei CCCME, nei Bendrovė Nr. 24 šio tvirtinimo išsamiau nepaaiškino ir neišplėtojo.

(1203) Sąjungos teisės aktuose dėl išmetamųjų teršalų nustatytais tikslais bus užtikrinama, kad Sąjungos pramonė greitai pereitų prie BEV, kaip paaiškinta 1223 konstatuojamojoje dalyje. Todėl, nors šiuo metu vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės ir BEV Sąjungos rinkoje tarpusavyje konkuruoja, vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamyba ir pardavimas palaipsniui mažės, kartu didėjant BEV gamybai ir pardavimui, laikantis ES išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų. Todėl vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių ir BEV tarpusavio konkurencija taip pat palaipsniui mažės BEV pardavimo naudai.

(1204) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija preliminariai laikėsi nuomonės, kad konkurencijos su vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių pardavimu poveikis nesusilpnintų priežastinio ryšio tarp subsidijuojamo importo ir preliminariai nustatytos žalos grėsmės. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

6.2.6. *Nepakankama masto ekonomija ir startuoliai*

(1205) CCCME tvirtino, kad Sąjungos BEV gamintojų sąnaudos veikiausiai yra didesnės dėl to, kad nėra masto ekonomijos. Taip pat tvirtinta, kad tam tikri Sąjungos gamintojai, kaip antai bendrovė „e.Go“, veikia pagal labai mažos gamyklos koncepciją ir negali pasiekti masto ekonomijos, kaip tai daroma gigafabrikų ir didelių gamybos struktūrų atveju. Be to, CCCME teigė, kad tam tikri Sąjungos gamintojai, kaip antai bendrovės „Fisker“ ir „e.Go“, gaminti BEV pradėjo neseniai, todėl atlikdama analizę Komisija taip pat turėtų atsižvelgti į tai, kad tam tikri Sąjungos gamintojai yra startuoliai.

(1206) Komisija taikė priežastinio ryšio veiksnių vertinimo metodiką, atsižvelgdama į jų poveikį visai Sąjungos pramonei. Vien tai, kad yra veiksnių, susijusių su nedidele Sąjungos pramonės dalimi, nebuvo laikoma tipiška visos Sąjungos pramonės padėtimi, todėl padaryta preliminari išvada, kad dėl to nesusilpnėjo priežastinis ryšys tarp subsidijuojamo importo ir preliminariai nustatytos žalos grėsmės. Kalbant apie Sąjungos pramonę platesniu mastu, Komisija laikėsi nuomonės, kad būtent importas iš Kinijos kelia grėsmę Sąjungos pramonės perspektyvoms pasiekti reikiamą gamybos mastą ir artimiausioje ateityje jai tapti pelninga. Dėl šio subsidijuojamo importo Sąjungos pramonė negali pasiekti būtinų pardavimo tikslų, kad galėtų atitinkamai padidinti gamybą ir pasiekti masto ekonomiją. Todėl šis tvirtinimas buvo atmestas.

6.2.7. *Tiekimo sunkumai*

(1207) Bendrovė Nr. 24 taip pat tvirtino, kad Sąjungos pramonė neturėjo pajėgumų patenkinti sparčiai didėjančios paklausos, siejamos su žaliąja pertvarka.

(1208) Atlikus tyrimą nustatyta, kad, priešingai, nei teigė Bendrovė Nr. 24, Sąjungos pramonė turi pakankamai pajėgumų BEV gaminti ir paklausai Sąjungos rinkoje patenkinti. Kaip paaiškinta 1060 konstatuojamojoje dalyje, kadangi tiriamuoju laikotarpiu pajėgumų naudojimas buvo mažesnis nei 40 %, padaryta preliminari išvada, kad Sąjungos pramonė turi pakankamai gamybos pajėgumų, kad patenkintų būsimą BEV paklausos padidėjimą, be to, papildomų pajėgumų galima įgyti vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos pajėgumus perkeliant BEV gamybai. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

6.2.8. *ES biodegalų politika*

(1209) CCCME tvirtino, kad ankstesniais laikotarpiais ES svarbesne laikė biodyzelino gamybą, o ne BEV gamybą, todėl BEV gamybai pirmenybė nebuvo teikiama.

(1210) Šis tvirtinimas buvo labai neapibrėžtas ir į jį nebuvo įtraukta jokios informacijos, kuria būtų galima paaiškinti šio tvirtinimo svarbą. Primenama, kad, kaip paaiškinta 1223 konstatuojamojoje dalyje, Komisija 2020 m. ir vėlesniems metams nustatė savitąsias teršalų išmetimo normas visiems naujiems lengviesiems automobiliams ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkams, taikomus prekių ženklams ir grupėms. Todėl Komisija nesutiko, kad ji neteikė pirmenybės BEV gamybai.

(1211) Be to, 5 skirsnyje Komisija padarė išvadą, kad Sąjungos pramonei gresia materialinė žala dėl subsidijuojamo Kinijos kilmės importo. CCCME nepateikė pagrindžiančios informacijos apie tai, kokį neigiamą poveikį ES biodegalų politika turės Sąjungos BEV gamintojo padėčiai ateinančiais metais. Todėl šis tvirtinimas buvo atmestas.

6.2.9. *Sąjungos pramonės importas iš Kinijos*

(1212) CCCME tvirtino, kad Sąjungos pramonės vykdomas importas iš Kinijos gali būti veiksnys, keliantis žalos grėsmę Sąjungos BEV pramonei.

(1213) Komisija Sąjungos pramonės bendrovių vykdomą importą iš Kinijos aptarė 998 konstatuojamojoje dalyje. Nebuvo aišku, apie kokias Sąjungos pramonės bendroves CCCME kalba savo vertinime arba kaip toks importas artimiausioje ateityje keltų žalos grėsmę. 1130–1138 konstatuojamosiose dalyse išsamiai paaiškinta tikėtina importo iš Kinijos kiekio ir kainų raida apskritai ir Kinijos grupių, kaip antai grupių BYD, „Geely“ ir SAIC, vykdomas importas. Kaip paaiškinta 12a lentelėje, Kinijos prekių ženklų modelių importo rinkos dalis padidėjo nuo 1,9 % 2020 m. iki 7,3 % tiriamuoju laikotarpiu. Ji padarė išvadą, kad artimiausiais metais didžiausią žalos grėsmę kels Kinijos grupės.

(1214) Atsižvelgiant į pirmiau pateiktą vertinimą ir į tai, kad šis tvirtinimas nebuvo pakankamai aiškiai išdėstytas, manyta, kad jis nebuvo pagrįstas, todėl buvo atmestas.

6.3. **Išvada**

(1215) Komisija nustatė ryšį tarp didėjančio subsidijuojamo importo iš KLR ir materialinės žalos grėsmės.

(1216) Komisija nustatė visų kitų žinomų veiksnių poveikį Sąjungos pramonės padėčiai ir atskyrė jį nuo subsidijuojamo importo iš KLR žalingo poveikio.

(1217) Komisija nustatė, kad kiti nustatyti veiksniai, kaip antai importas iš trečiųjų šalių, Sąjungos pramonės eksportas, su paklausa susiję veiksniai, Sąjungos pramonės konkurencingumas, vidaus degimo varikliu varomų automobilių ir BEV tarpusavio konkurencija, masto ekonomijos trūkumas ir startuoliai, tiekimo sunkumai, ES biodegalų politika ir Sąjungos pramonės vykdomas importas iš Kinijos, nei atskirai, nei kartu nesusilpnino priežastinio ryšio. Kinijos eksportuojantys gamintojai nagrinėjamuoju laikotarpiu naudojosi tam tikrais pranašumais, pavyzdžiui, užtikrintu baterijų ir žaliavinių medžiagų tiekimu. Tačiau Komisija nepadarė išvados, kad tuo laikotarpiu buvo padaryta materialinė žala. Iš tiesų nė vienas iš kitų veiksnių nebuvo įtikinamas įrodymas, kad tokie veiksniai kelia neišvengiamą grėsmę Sąjungos pramonei arba kad jie silpnins akivaizdžią ateinančiais metais kelsimą subsidijuojamo importo iš Kinijos grėsmę.

(1218) Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad netaikant priemonių didėjantis subsidijuojamas importas iš KLR kelia materialinės žalos grėsmę Sąjungos BEV pramonei.

7. **SĄJUNGOS INTERESAI**

(1219) Remdamasi pagrindinio reglamento 31 straipsniu Komisija nagrinėjo, ar, nepaisant išvados dėl žalingo subsidijavimo, galima padaryti aiškią išvadą, kad šiuo atveju kompensuotinų subsidijų dydį atitinkančių kompensacinių priemonių nustatymas neatitiktų Sąjungos interesų. Sąjungos interesus Komisija nustatė analizuodama visus susijusius interesus, įskaitant Sąjungos pramonės, importuotojų, naudotojų, tiekėjų ir vartotojų interesus.

(1220) Pastabų dėl Sąjungos interesų pateikė Kinijos vyriausybė, CCCME, Europos automobilių tiekėjų asociacija (toliau – CLEPA), Vokietijos automobilių pramonės asociacija (toliau – VDA), Europos geležies ir plieno pramonės konfederacija (toliau – EUROFER), Bendrovė Nr. 31 ir Bendrovė Nr. 29.

7.1. **Sąjungos pramonės interesai**

(1221) Automobilių pramonė atlieka svarbų vaidmenį Sąjungos ekonomikoje, nes joje tiesiogiai ir netiesiogiai dirba 12,9 mln. žmonių, o tai sudaro 7 % visų ES darbo vietų. Iš jų apie 24 % (3,1 mln.) yra gamybos sektoriaus darbo vietos ([495]). Automobilių pramonė yra varomoji jėga kuriant Europos ekonominę vertę, užtikrinant konkurencinį suverenumą ir visuomenės gerovę.

(1222) Europos žaliojo kurso komunikate ([496]) Komisija nustatė tikslą iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Šis tikslas buvo įtrauktas į teisės aktus 2021 m., paskelbus Reglamentą (ES) 2021/1119 (Europos klimato teisės aktas) ([497]). Tikimasi, kad prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo prisidės visi ekonomikos sektoriai, įskaitant kelių transporto sektorių, kuriame išmetamųjų teršalų kiekis nuo 1990 m. didėjo. Todėl BEV yra svarbus produktas Sąjungai siekiant savo klimato srities tikslų.

([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_lt
([497]) 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

(1223) Reglamentu (ES) 2019/631, kuris vėliau buvo iš dalies pakeistas Reglamentu (ES) 2023/851 ([498]), ES taip pat 2020 m. ir vėlesniems metams nustatė gamintojams visų naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkų savitąsias teršalų išmetimo normas. Šis reglamentas yra viena iš svarbiausių Europos kovos su klimato kaita politikos sudedamųjų dalių. Reglamente nustatyta, kad nuo 2021 m. vidutinis Sąjungoje užregistruotų naujų lengvųjų automobilių (viso ES parko) išmetamųjų teršalų kiekis turi būti ne didesnis kaip 95 g CO_2/km. Nuo 2025 m. tikslai bus sugriežtinti – taigi naujų Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių parkų išmetamą CO_2 kiekį nuo 2025 m. reikės sumažinti 15 %, o nuo 2030 m. – 55 %. 2035 m. naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parkams bus taikoma 100 % išmetamo CO_2 kiekio mažinimo norma. Jei atitinkamas viso transporto priemonių parko tikslas nepasiekiamas, Komisija nustato 95 EUR mokestį už kiekvienos užregistruotos naujos transporto priemonės kiekvieną viršytą CO_2 gramą.

(1224) Šiuos tikslus visų pirma galima pasiekti didinant elektrinių transporto priemonių dalį transporto priemonių parke. Tačiau tikslinis CO_2 kiekio mažinimas Sąjungoje yra didelis iššūkis visam transporto sektoriui, nes elektrifikacija apima ne tik šiluminės galios pavaros pertvarkymą į elektrinę galios pavarą, bet ir visą elektrinių transporto priemonių vertės grandinę. Tai sudėtingas perėjimas, apimantis visą automobilių pramonės grandinę nuo kasybos, cheminių medžiagų iki elektrinės galios pavaros ir sudėtinių baterijų gamybos, energijos, baterijų atliekų surinkimo ir perdirbimo. Tai reiškia, kad automobilių pramonėje vyksta esminės pertvarkos procesas.

(1225) Be to, elektros baterijos yra strategiškai svarbios kuriant BEV. Elektros baterijų gamybos vieta BEV gamintojams yra labai svarbi. Elektros elementus transportuoti ir siųsti gana lengva, tačiau kai jie sumontuoti į modulius, o tada į sudėtines baterijas, šios operacijos tampa vis sudėtingesnės ir brangesnės. Taigi tuo proceso etapu BEV gamintojams naudinga būti įsikūrus netoli baterijų tiekėjų arba net gaminti jas patiems. Buvimas netoli baterijų tiekėjų ir glaudus ryšys su jais taip pat yra svarbūs atsižvelgiant į tai, kad baterijos nėra serijiniai produktai, o yra gaminami pagal transporto priemonių gamintojų specifikacijas. Pavyzdžiui, nuo BEV dydžio ir funkcijų priklausys, kokios rūšies baterijos jai reikalingos, o tai turės įtakos žaliavinių medžiagų derinio sudėčiai proceso pradžioje (ir šiuo atveju efektyvumą gali pasiekti vertikaliai integruoti rinkos dalyviai). Nors nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos BEV gamintojai buvo priklausomi nuo baterijų importo, daugiausia iš Kinijos, automobilių gamintojai įsipareigojo daug investuoti į savo baterijų gamybos pajėgumus, daugiausia sudarydami partnerystes su specializuotais subjektais. Šios investicijos siekia kelis milijardus eurų ir bus įvykdytos iki 2030 m. ([499])

(1226) Pereinant prie elektrifikacijos Sąjungos automobilių gamintojams labai pavojinga prarasti pelningumą ir rinkos dalį dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos, nes tokiu atveju jie negalėtų vykdyti būtinų investicijų į naujas baterijų technologijas, kuriomis bus padidinta rida, sutrumpintas įkrovimo laikas, sumažintos sąnaudos ir pagerinta sauga, ir taip sėkmingai įgyvendinti tokio perėjimo. Kinijos bendrovės sugebėjo pasiekti masto ekonomiją dėl didelių Kinijos vyriausybės suteiktų subsidijų sumų ir eksportuoja į Sąjungą BEV nesąžiningomis kainomis, perimdamos Sąjungos pramonės, kuri patiria didelių nuostolių ir dėl to negali vykdyti reikiamų investicijų, rinkos dalį. Jei dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos Sąjungos pramonei bus padaryta nepataisoma žala, elektrifikacijos tikslas nebus pasiektas ir gali kilti pavojus, kad nebus pasiekti Europos Sąjungos klimato srities tikslai.

(1227) Nustačius kompensacines priemones Sąjungos pramonė galėtų sąžiningai konkuruoti rinkoje ir gaminti bei Sąjungos rinkoje parduoti pakankamai BEV, kad ateityje galėtų uždirbti pelną. Kaip paaiškinta 1078 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos BEV pramonė yra kapitalui imli pramonė, todėl jai reikia laiko, kad pasiektų masto ekonomiją ir galėtų padengti savo pastoviąsias išlaidas ir būtų pelninga. Todėl priemonės nustatymas apsaugotų Sąjungos pramonę nuo intensyvaus ir nesąžiningo kainų spaudimo, kurį kitu atveju darytų Kinijos importas.

([498]) 2023 m. balandžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/851, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 (OL L 110, 2023 4 25, p. 5).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/

(1228) Jei kompensacinės priemonės nebūtų nustatytos, dėl nesąžiningos prekybos kiltų pavojus Sąjungos BEV pramonės investicijoms, skirtoms perėjimui prie elektrifikacijos ir darbo vietoms automobilių sektoriuje kurti, kaip nurodyta 1221 konstatuojamojoje dalyje. Sąjungos pramonė negalėtų dalyvauti Sąjungos rinkos perėjime nuo vidaus degimo varikliu varomų automobilių gamybos prie BEV gamybos, nes dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos kainų būtų priverstinai mažinamos Sąjungos BEV gamintojų kainos. Sąjungai taip pat kyla pavojus prarasti vieną iš svarbiausių gamybos sektorių ir ji, kaip regionas, galėtų atsilikti technologijų ir inovacijų srityje, palyginti su Kinija ir JAV, bei susidurti su pavojumi, kad nebus pasiekti jos klimato srities tikslai.

(1229) Vokietijos automobilių pramonės asociacija pastebėjo, kad Kinijos bendrovių verslo veikla Kinijoje ir užsienyje padeda siekti masto ekonomijos ir prisideda prie pelningumo tokiose srityse kaip gamyba, logistika ir moksliniai tyrimai bei plėtra visame pasaulyje. Pasak Vokietijos automobilių pramonės asociacijos, pagal esamą pasaulinę tvarką ir verslo modelį šis poveikis taip pat skatina Europos automobilių pramonės plėtrą.

(1230) Bendrovė Nr. 24 teigė, kad nors praeityje (nuo devintojo dešimtmečio) būta susirūpinimo dėl Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų patekimo į Sąjungos rinką ir jų užimamų rinkos dalių didėjimo, Japonijos ir Korėjos produktų atsiradimas paskatino Sąjungos gamintojus dėti pastangas, kad prisitaikytų, diegtų inovacijas ir didintų veiksmingumą. Be to, Japonijos ir Korėjos gamintojai pradėjo vykdyti gamybą Sąjungoje, tapo Sąjungos pramonės dalimi ir taip tiesiogiai prisidėjo prie jos plėtros ir pažangos. Bendrovė Nr. 24 taip pat teigė, kad to paties galima tikėtis iš Kinijos BEV gamintojų.

(1231) Komisija nesutiko su šiuo tvirtinimu, nes Korėjos ir Japonijos automobilių gamintojų augimas pastaraisiais metais iš esmės skiriasi nuo dabartinių Kinijos pirminės įrangos gamintojų augimo. Visų pirma Korėjos ir Japonijos pirminės įrangos gamintojai vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių srityje konkuravo su Sąjungos pirminės įrangos gamintojais, turinčiais ilgalaikę patirtį ir tiekimo grandines. Tačiau Kinijos dominavimas elektros baterijų gamybos srityje yra vienas iš pagrindinių Kinijos ir Sąjungos BEV gamintojų tarpusavio konkurencijos veiksnių. Sąjungos gamintojai šiuo metu kuria savo baterijų gamybos klasterius Sąjungos rinkai vykdydami dideles investicijas ir patirdami dideles sąnaudas, todėl jų padėtis labai skiriasi nuo padėties tuo metu, kai padidėjo automobilių importas iš Japonijos ir Korėjos. Be to, anksčiau Korėjos ir Japonijos gamintojai į Sąjungos rinką patekti paprastai turėdavo per prekiautojus, o tai buvo brangu ir tam reikėdavo laiko. Tačiau šiuo metu Kinijos eksportuojantiems gamintojams lengviau susisiekti tiesiogiai su vartotoju ir nereikia naudotis jokio prekiautojo paslaugomis – vis dažniau naudojami automobilių pirkimo internetu ir tiesioginio pardavimo modeliai. Galiausiai, praeityje Sąjungos gamintojai turėjo konkuruoti tik su nedideliu skaičiumi Korėjos ir Japonijos gamintojų, o tiriamuoju laikotarpiu, kaip paaiškinta 1125 konstatuojamojoje dalyje, Sąjungos rinkoje veikė daugiau kaip 14 Kinijos BEV gamintojų. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(1232) Kinijos vyriausybė tvirtino, kad kompensacinių priemonių nustatymas neatitiktų Sąjungos interesų, nes Sąjungos BEV pramonė neturėjo pakankamai pajėgumų tokiai BEV gamybos apimčiai, kuria būtų patenkinta visa BEV paklausa Sąjungoje.

(1233) Atlikus tyrimą nustatyta, kad Sąjungos pramonė turi pakankamai pajėgumų BEV gaminti ir Sąjungos paklausai patenkinti, kaip paaiškinta 1060 konstatuojamojoje dalyje. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

(1234) Komisija nustatė, kad perėjimui nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių gamybos prie BEV gamybos kiltų pavojus dėl eksponentinio subsidijuojamo importo didėjimo, todėl Sąjungos pramonei kiltų materialinės žalos grėsmė. Tai, kad Sąjungos pramonė susiduria su labai didėjančiu importu iš Kinijos nesąžiningomis kainomis, dėl kurio priverstinai mažinamos Sąjungos pramonės pardavimo kainos, ir tai, kad sparčiai didėja jo rinkos dalis, darys didelį neigiamą poveikį Sąjungos pramonės padėčiai, nes sumažės pardavimo apimtis ir rinkos dalis, taip pat sparčiai mažės pelningumas, todėl bus patirta didelių nuostolių, taigi bus prarandamos ir investicijos. Dėl to neišvengiamai bus uždarytos gamybos vietos Sąjungoje ir masiškai prarandamos darbo vietos. Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad priemonių nustatymas atitiktų Sąjungos pramonės interesus.

7.2. **Nesusijusių importuotojų interesai**

(1235) Kaip nurodyta 47 konstatuojamojoje dalyje, vykdant tyrimą nebendradarbiavo nė vienas nesusijęs importuotojas. Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad, atsižvelgiant į tai, jog nesusiję importuotojai nebendradarbiavo, kompensacinių priemonių nustatymas jiems nedarytų neproporcingai didelio poveikio.

7.3. **Naudotojų interesai**

(1236) Tiriamąjį produktą naudoja kelių rūšių naudotojai, visų pirma automobilių išperkamosios nuomos bendrovės, automobilių nuomos bendrovės, dalijimosi automobiliu bendrovės, taksi bendrovės ir galutiniai naudotojai.

(1237) Apie save pranešė ir naudotojų klausimyno atsakymus pateikė septyni naudotojai, priklausantys dviem bendrovių grupėms, t. y. Bendrovė Nr. 32 ir šešios bendrovės, priklausančios grupei „Leasys Group“. Šios bendrovės naudojo tiriamąjį produktą išnuomodamos jį savo klientams.

(1238) Bendrovės Nr. 32 pateikti klausimyno atsakymai buvo neišsamūs. Komisija išsiuntė raštą dėl informacijos neišsamumo ir paprašė pateikti papildomos informacijos. Bendrovė neatsakė į raštą dėl informacijos neišsamumo tvirtindama, kad jis kėlė pernelyg daug sunkumų. Todėl Komisija netikrino Bendrovės Nr. 32 klausimyno atsakymų. Tačiau užpildytoje klausimyno atsakymų dalyje Bendrovė Nr. 32 teigė, kad jei būtų įrodyta, kad dėl Kinijoje teikiamų subsidijų Sąjungoje buvo dirbtinai nustatytos mažos BEV kainos, tai galėtų būti žalinga visai Europos tiekimo grandinei. Ji laikėsi nuomonės, kad jei nesąžininga kainodaros praktika, kai vyriausybė remia Kinijoje pagamintas transporto priemones, pakenktų Sąjungos BEV tiekėjų gyvybingumui, abipusės priemonės Europos gamybai apsaugoti būtų sąžiningos ir reikalingos tiekimo tikrumui užtikrinti.

(1239) Grupės „Leasys Group“ bendrovės pateikė išsamius klausimyno atsakymus ir Komisija dviejose iš jų, taip pat pirkusiose BEV iš Kinijos, atliko patikrinimus, kaip paaiškinta 80 konstatuojamojoje dalyje.

(1240) Komisija nustatė, kad bendradarbiaujantys naudotojai kartu įsigijo mažiau nei 0,1 % viso importo iš Kinijos, taip pat importo iš kitų šalių, ir 1 % viso Sąjungos pramonės pardavimo (remiantis užregistruotų transporto priemonių skaičiumi). Tiriamuoju laikotarpiu iš Kinijos perkamas tiriamasis produktas sudarė mažiau nei 5 %, iš Sąjungos gamintojų perkamas tiriamasis produktas – daugiau nei 95 %, o likusią dalį jie pirko iš kitų šalių.

(1241) Abiejų patikrintų naudotojų apyvarta ir sąnaudos, susijusios su Kinijos kilmės BEV, sudarė mažiau nei 2 % visos jų apyvartos ir visų sąnaudų tiriamuoju laikotarpiu. Patikrintų naudotojų pelno dydis tiriamuoju laikotarpiu svyravo nuo vienaženklio iki mažo dviženklio pelno dydžio.

(1242) Komisija nustatė, kad kompensacinių priemonių nustatymas padarytų tam tikras poveikį tam tikriems sąnaudų elementams, susijusiems su Kinijos kilmės BEV, visų pirma nusidėvėjimui, palūkanų sąnaudoms ir draudimui. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad šie sąnaudų elementai sudaro nedidelę patikrintų naudotojų bendrų sąnaudų dalį (mažiau nei 2 %), ir į tai, kad Kinijos kilmės BEV sudaro labai nedidelę jų transporto priemonių parko dalį, nustatyta, kad kompensacinių muitų poveikis jų bendroms sąnaudoms būtų nereikšmingas. Komisijos atlikta analizė, pagrįsta abiejų patikrintų naudotojų pateiktais tiriamojo laikotarpio duomenimis, parodė, kad dėl galimo sąnaudų padidėjimo, kurį lemtų kompensacinių priemonių nustatymas, jų pelno dydis sumažėtų tik nežymiai ir kad abi bendrovės išliktų pelningos. Šis nedidelis poveikis pelningumui būtų dar labiau sumažintas naudotojams pasinaudojus galimybe bent dalį padidėjusių sąnaudų perkelti pirkėjams arba pereiti prie alternatyvių tiekimo šaltinių. Abu patikrinti naudotojai taip pat manė, kad kompensacinių priemonių nustatymas neturėtų didelio poveikio jų finansiniams rezultatams.

(1243) Todėl, remdamasi byloje pateikta informacija ir atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių nuomones, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad priemonių nustatymas naudotojams nepadarytų neproporcingai didelio poveikio.

7.4. **Tiekėjų interesai**

(1244) Vokietijos automobilių pramonės asociacija ir Europos automobilių tiekėjų asociacija pastebėjo, kad Kinijos rinka, kaip didžiausia automobilių rinka pasaulyje, yra labai svarbi automobilių tiekėjams ir gamintojams, kad jie galėtų konkuruoti ir stiprinti inovacinius pajėgumus. Jos teigė, kad bet kokie veiksmai, dėl kurių Sąjungos automobilių pramonės tiekėjams ir gamintojams būtų sunkiau patekti į Kinijos rinką, ilgainiui galėtų pakenkti atitinkamų pramonės šakų inovaciniams pajėgumams ir konkurencingumui.

(1245) Kaip paaiškinta 1253 konstatuojamojoje dalyje, tyrimo tikslas – atkurti vienodas sąlygas Sąjungos rinkoje. Tyrimas neapima Sąjungos bendrovių patekimo į Kinijos rinką aspekto ir dėl to, kad jis atliekamas, negali sumažėti Sąjungos tiekėjų ir gamintojų galimybės patekti į Kinijos rinką. Todėl šis tvirtinimas atmestas. Be to, jei šiuo tvirtinimu Vokietijos automobilių pramonės asociacija ir Europos automobilių tiekėjų asociacija siekė atkreipti dėmesį į galimybę, kad Kinija imsis atsakomųjų veiksmų, t. y. apribos Sąjungos bendrovių patekimą į jos rinką, tai aptariama 7.6 skirsnyje.

(1246) Europos geležies ir plieno pramonės konfederacija (toliau – EUROFER) pritarė tyrimui. Ji nurodė, kad automobilių sektorius yra vienas iš pagrindinių plieną naudojančių sektorių, todėl būsimas Sąjungos BEV gamintojų klestėjimas taip pat yra labai svarbus Sąjungos plieno sektoriui. EUROFER tvirtino, kad dėl žalingo subsidijuojamų BEV importo iš Kinijos būtų daromas neigiamas poveikis Sąjungos plieno pramonei. EUROFER teigimu, užtikrinti, kad Sąjungos automobilių sektorius toliau klestėtų, buvo strateginis interesas siekiant išsaugoti Sąjungos plieno sektoriaus gyvybingumą ir milijonus susijusių darbo vietų. EUROFER teigė, kad Komisija turėtų imtis skubių priemonių, kad užtikrintų, kad Sąjungos automobilių sektorius ir toliau nuolat būtų geros būklės, ir kad užkirstų kelią žalos grėsmei.

(1247) Bendrovė Nr. 29 taip pat pritarė tyrimui tvirtindama, kad taikant kompensacines priemones būtų padedama atkurti vienodas sąlygas automobilių gamintojams ir kitoms suinteresuotosioms šalims ir sąžiningą jų konkurenciją. Ji teigė, kad dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos Sąjungos BEV pramonės rinkos dalis veikiausiai sumažėtų ir dėl to būtų daromas neigiamas poveikis žaliavų komponentus gaminančių bendrovių pardavimui ir pelnui bei jų gebėjimui investuoti Sąjungoje.

(1248) Bendrovė Nr. 31 taip pat pritarė tyrimui, tikėdamasi, kad jį atlikus automobilių pramonei Sąjungoje bus užtikrintos vienodos sąlygos. Bendrovės Nr. 31 teigimu, būtų pakenkta Sąjungos žaliosios pertvarkos pastangoms ir susijusioms automobilių pramonės vykdomoms investicijoms ir inovacijoms, ir Sąjungos bendrovės atsidurtų nepagrįstai nepalankioje padėtyje.

(1249) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad kompensacinių priemonių nustatymas atitiko Sąjungos tiekėjų interesus.

7.5. **Poveikis vartotojams ir klimato srities tikslams**

(1250) Vokietijos automobilių pramonės asociacija teigė, kad norint iki 2035 m. pasiekti ES tikslą užtikrinti visai CO_2 neišmetančių transporto priemonių judumą, Sąjungos rinkoje turi būti pakankama elektrinių transporto priemonių pasiūla. Jos nuomone, dėl iš Kinijos importuojamų BEV kainų padidėjimo gali būti sunkiau pasiekti šį tikslą. Vokietijos automobilių pramonės asociacija ir Kinijos vyriausybė teigė, kad Komisija turėtų atsižvelgti į Kinijos svarbą pertvarkant visą Europos pramonę ir visų pirma automobilių pramonę siekiant anglies dioksido poveikio neutralumo. Bendrovė Nr. 24 teigė, kad Sąjungos pramonės gamybos pajėgumai, kurie iš esmės buvo riboti dėl baterijų tiekimo viduje ir iš užsienio kliūčių, buvo nepakankami, kad ES galėtų pasiekti savo klimato srities tikslus kelių transporto sektoriuje, todėl siekdama savo tikslų ES priklauso nuo BEV importo, o Kinija išliks svarbi ES partnerė šiuo atžvilgiu. Be to, Bendrovė Nr. 24 teigė, kad taikant kompensacinius muitus kiltų grėsmė mažas ir vidutines pajamas gaunantiems Sąjungos vartotojams įperkamų BEV tiekimui Sąjungos rinkoje, o tai galiausiai keltų pavojų ES veiksmų, kuriais siekiama kovoti su klimato kaitos keliama egzistencine grėsme, vykdymui.

(1251) Šiuo tyrimu siekiama užtikrinti, kad Sąjungos ir Kinijos BEV gamintojai konkuruotų vienodomis sąlygomis ir kad būtų užkirstas kelias žalai, kurią Sąjungos gamintojams gali padaryti subsidijuojamas importas. Todėl kompensaciniais muitais bus kompensuojamas tik iškreipiamasis subsidijavimas, o prekyba ir toliau bus vykdoma. Galimą kainų padidėjimą vartotojams Sąjungoje reikėtų vertinti atsižvelgiant į pražūtingą importo mažomis kainomis poveikį Sąjungos pramonei, kurioje, rinkai visiškai perėjus nuo vidaus degimo varikliu varomų transporto priemonių prie BEV, bus sukurta milijonai darbo vietų ES. Sąjungos automobilių pramonės išnykimas padarytų didžiulį neigiamą poveikį Sąjungos rinkai, o tai darytų šalutinį poveikį tiekėjų pramonei ir

dėl to Sąjungoje galėtų būti prarasta milijonai darbo vietų. Atlikus tyrimą nustatyta, kad nedidelis kainų padidėjimas, t. y. toks, kuris atspindėtų tik vykdant šį tyrimą nustatytą nesąžiningą subsidijavimą, nėra toks didelis, kad dėl jo kainos vartotojams padidėtų neproporcingai, net jei jis būtų visiškai perkeltas galutiniam pirkėjui. Tačiau tikimasi, kad bent dalį kainos padidėjimo absorbuos importuotojai. Be to, Komisija pažymėjo, kad dvišalės pastangos kovoti su klimato kaita negali būti grindžiamos nesąžininga subsidijuojamų už mažą kainą parduodamų BEV konkurencija, o turėtų būti grindžiamos vienodomis sąlygomis, kurioms esant sąžininga konkurencija ir inovacijos skatintų žaliąją pertvarką. Sąjungos BEV pramonė yra būtina įgyvendinant ES užmojį mažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, o tam turi būti užtikrinta Sąjungos visai netaršių transporto priemonių tiekimo grandinė, kad iki 2035 m. visi Europoje užregistruoti nauji automobiliai būtų visai netaršūs.

(1252) CCCME pateikė ekonominę analizę, kurią atliko du profesoriai, dirbantys Leveno katalikiškajame universitete (*Katholieke Universiteit Leuven*) ir Ekonominės politikos tyrimų centre (*Centre of Economic Policy Research*). Ataskaitoje padaryta išvada, kad Kinijos BEV importas yra būtinas Sąjungos BEV rinkai, Sąjungos BEV gamintojams ir vartotojams bei visai Sąjungai, nes šis importas yra būtinas siekiant išlaikyti konkurenciją ir inovacijas Sąjungoje, paspartinti įperkamų BEV prieinamumą vidutiniams vartotojams ir užtikrinti, kad būtų pasiekti Sąjungos klimato srities tikslai.

(1253) Nepaisant šios ataskaitos autoritetingos ir objektyvios vertės, Komisija pažymėjo, kad kompensaciniais muitais siekiama ne sustabdyti BEV importą iš Kinijos, o atkurti vienodas sąlygas Sąjungos rinkoje, kurios buvo iškraipytos dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos mažomis kainomis. Konkurencija Sąjungos rinkoje turi būti sąžininga. Pastangos kovoti su klimato kaita negali būti grindžiamos nesąžininga subsidijuojamų už mažą kainą parduodamų BEV konkurencija, o turėtų būti grindžiamos vienodomis sąlygomis, kurioms esant sąžininga konkurencija ir inovacijos skatintų žaliąją pertvarką.

(1254) Todėl į viską atsižvelgus daroma preliminari išvada, kad nustačius kompensacines priemones klimato srities tikslams pavojus nekils – priešingai, jomis bus padedama siekti tokių tikslų.

7.6. **Atsakomųjų veiksmų rizika**

(1255) Europos automobilių tiekėjų asociacija, Vokietijos automobilių pramonės asociacija ir Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad nustačius kompensacinius muitus Kinija galėtų imtis atsakomųjų veiksmų. Europos automobilių tiekėjų asociacija ir Vokietijos automobilių pramonės asociacija teigė, kad Komisija turėtų atsižvelgti į atsakomųjų veiksmų riziką ir galimą Kinijos atsakomųjų veiksmų poveikį dabartinei prekybai su Kinija ir investicijoms joje.

(1256) Šis antisubsidijų tyrimas yra faktais grindžiamas tyrimas, visiškai atitinkantis taikomas PPO ir ES taisykles. Jis grindžiamas įrodymais, kad esama įvairių kompensuotinų Kinijos subsidijų, taip pat žalos Sąjungos pramonei grėsme dėl labai išaugusių Kinijos perteklinių pajėgumų ir sparčiai augančio subsidijuojamo BEV importo į Sąjungą mažomis kainomis, kaip paaiškinta šiame reglamente. Tyrimu nėra siekiama kompensuoti kurio nors konkurencinio pranašumo, kuriuo naudojasi Kinijos pramonė, ir jį vykdant to padaryti negalima. Juo veikiau siekiama užtikrinti, kad Sąjungos gamintojai ir Kinijos eksportuojantys gamintojai Sąjungos rinkoje konkuruotų vienodomis sąlygomis.

(1257) Kinija ir Kinijos eksportuojantys gamintojai turėjo įvairiapusiškas teises į gynybą ir teisę dalyvauti tyrime bei į nešališką galutinio sprendimo teisminę peržiūrą, be būtinybės imtis atsakomųjų veiksmų.

(1258) Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad nurodyta atsakomųjų veiksmų rizika nėra elementas, dėl kurio neturėtų būti nustatomos kompensacinės priemonės.

7.7. **Tarpusavio priklausomybė**

(1259) Kinijos vyriausybė teigė, kad Sąjungos ir Kinijos BEV tiekimo grandinės yra tarpusavyje susijusios ir labai integruotos visoje vertės grandinėje, todėl bet kokios priemonės pakenktų jų stabilumui ir tęstinumui, taip pat BEV pramonės augimui Sąjungoje, Kinijoje ir visame pasaulyje.

(1260) Kaip paaiškinta 1253 konstatuojamojoje dalyje, tyrimo tikslas – atkurti vienodas sąlygas Sąjungos rinkoje. Kinijos vyriausybė išsamiau nepaaiškino, kokiu mastu kompensacinės priemonės darytų poveikį tiekimo grandinėms ir kaip tokios priemonės galėtų pakenkti stabilumui ir tęstinumui. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

7.8. **Vyriausybės paskatos Sąjungoje**

(1261) Kinijos vyriausybė teigė, kad pati Sąjunga teikia subsidijas Sąjungos gamintojams, ir pateikė keletą tokių subsidijų pavyzdžių. Todėl Kinijos vyriausybė teigė, kad jokios subsidijos, suteiktos Kinijos BEV gamintojams, neturėtų būti laikomos kompensuotinomis.

(1262) Komisija pažymėjo, kad Kinijos vyriausybė nepagrindė, kodėl tai, kad Sąjunga tariamai teikia subsidijas Sąjungos gamintojams, turėtų įtakos šiam tyrimui. Iš tiesų, remiantis pagrindiniu antisubsidijų reglamentu, kompensaciniai muitai turėtų būti nustatyti tuo atveju, jei dėl subsidijuojamo importo iš Europos Sąjungos narėmis nesančių šalių Sąjungos gamintojams yra daroma materialinė žala arba atliekant šį tyrimą būtų nustatyta, kad dėl jo kyla materialinės žalos grėsmė. Šiomis aplinkybėmis nėra svarbu, ar Sąjungos gamintojai gauna finansinę paramą iš valstybių narių ar ES valdžios institucijų produktui, kuris net nėra šio tyrimo objektas, gaminti ar parduoti. Atliekant tyrimą daugiausia dėmesio skiriama žalos grėsmei, kurią kelia subsidijuojamas importas iš Kinijos į Sąjungą. Be to, Kinijos vyriausybė nepagrindė, kodėl dėl tokių subsidijų reikėtų imtis veiksmų arba kodėl jos darytų neigiamą poveikį Kinijos, kuri net nėra šio tyrimo objektas, interesams. Be to, tai, kad pati ES teikė subsidijas Sąjungos BEV pramonei, nedaro poveikio Komisijos preliminarioms išvadoms, kad Kinijos vyriausybė teikė subsidijas BEV eksportuojantiems gamintojams, kurios yra kompensuotinos pagal PPO SKP sutartį ir pagrindinį reglamentą ir kelia žalos Sąjungos pramonei grėsmę. Priešingai, nei tvirtina Kinijos vyriausybė, Kinijos kompensuotinomis subsidijomis sukuriama nesąžininga konkurencija Sąjungos rinkoje, kuri tik trukdytų Sąjungos BEV pramonės plėtrai. Todėl šis tvirtinimas atmestas.

7.9. **Subsidijų iškreipiamasis poveikis prekybai**

(1263) Pagal pagrindinio reglamento 31 straipsnio 1 dalį ypatingas dėmesys teikiamas būtinybei pašalinti žalą darančio subsidijavimo iškreipiamąjį poveikį prekybai ir atstatyti veiksmingą konkurenciją.

(1264) Atliekant tyrimą nustatyta, kad Kinijos eksportuojantys gamintojai didelį kiekį BEV Sąjungos rinkoje parduoda dirbtinai mažomis kainomis. Jeigu tokia padėtis tęsis, Kinijos eksportuojantys gamintojai tebeturės nesąžiningą konkurencinį pranašumą, o Sąjungos pramonės padėtis, kuri ir taip yra pažeidžiama, blogės toliau.

(1265) Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos ilgainiui padidėtų iškreipiamasis poveikis prekybai, o Sąjungos pramonei ir toliau nebūtų sudaromos vienodos sąlygos.

7.10. **Kiti tvirtinimai**

(1266) Bendrovė Nr. 24 tvirtino, kad kompensacinių priemonių nustatymas neatitiko Sąjungos interesų, nes i) prekybos apsaugos priemonės taikymas nebuvo tinkamas atsakas sprendžiant sisteminę tiekimo problemą, su kuria Sąjungos pramonė susiduria dėl nepakankamų baterijų gamybos pajėgumų Sąjungoje, riboto puslaidininkių prieinamumo ir nepakankamos prieigos prie žaliavinių medžiagų, t. y. veiksnių, kurie riboja Sąjungos pramonės plėtrą ir kurie nėra susiję su importu iš Kinijos; ii) atsižvelgiant į Sąjungos interesus šioje srityje, reikia vykdyti pasaulyje pirmaujančią pramonės politiką, grindžiamą patekimo į rinką užtikrinimu, kuris yra labai svarbus remiant Sąjungos pramonės plėtrą, o kompensacinių priemonių nustatymas tik trukdytų šiai plėtrai; iii) Kinijos gamintojai galiausiai perkels savo Sąjungos rinkai skirtų BEV gamybą į Sąjungą ir iv) nustačius kompensacinius muitus gali kilti grandininė reakcija, kuri galiausiai pakenks Sąjungos pramonei, nes trečiųjų šalių vyriausybės reaguos į padidėjusius (nukreiptus) BEV srautus, nustatydamos savo prekybos ribojamąsias priemones, skirtas BEV, kurias taikant nebūtinai būtų atsižvelgiama į tai, ar BEV importuojamos iš Sąjungos, ar iš Kinijos.

(1267) Primenama, kad vienintelis šio tyrimo tikslas – atkurti vienodas sąlygas Sąjungos rinkoje. Kompensacinės priemonės yra pagrįstos, jei tenkinamos pagrindiniame reglamente nustatytos kompensacinių priemonių nustatymo sąlygos. Kompensacinių priemonių nustatymas nereiškia, kad Sąjunga negali imtis kitų politikos iniciatyvų, kad išspręstų įvairias problemas, su kuriomis susiduria Sąjungos pramonė. Taigi šis tvirtinimas savaime nereiškia, kad kompensacinės priemonės BEV neatitinka Sąjungos interesų. Kalbant apie patekimą į Sąjungos rinką, šiuo tyrimu neketinama sustabdyti BEV importo iš Kinijos. Be to, tai, ar Kinijos eksportuojantys gamintojai pradės gaminti BEV Sąjungoje, nėra svarbu atliekant šį tyrimą, kuriame nagrinėjama tik žala arba žalos grėsmė Sąjungos BEV pramonei dėl subsidijuojamo importo iš Kinijos. Taip pat tvirtinimas, kad gali būti inicijuoti prekybos apsaugos tyrimai, po kurių kitos trečiosios šalys nustatytų prekybos ribojamąsias priemones Kinijos BEV importui, yra grynai spekuliacinio pobūdžio. Galiausiai Komisija pabrėžė, kad tokie tyrimai, jei jie būtų atliekami, turi būti inicijuojami atskirai ir remiantis *prima facie* įrodymais, būtinais tokiems tyrimams inicijuoti. Todėl Bendrovės Nr. 24 tvirtinimas, kad atliekant tokius tyrimus importas iš Kinijos ir importas iš Sąjungos nebūtų atskirtas, yra nepagrįstas. Todėl šie tvirtinimai buvo atmesti.

7.11. Išvada dėl Sąjungos interesų

(1268) Atsižvelgdama į tai, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad nėra įtikinamų priežasčių, dėl kurių kompensuotinų subsidijų bendros sumos dydžio kompensacinių priemonių nustatymas importuojamoms KLR kilmės BEV neatitiktų Sąjungos interesų.

8. REGISTRACIJA

(1269) Kaip minėta 8 konstatuojamojoje dalyje, Komisija savo iniciatyva registracijos reglamentu nustatė reikalavimą registruoti importuojamas BEV. Šis reikalavimas nustatytas atsižvelgiant į galimą kompensacinių priemonių taikymą atgaline data pagal pagrindinio reglamento 16 straipsnio 4 dalį. Importuojamų produktų reikėtų neberegistruoti. Šiuo tyrimo etapu negalima priimti jokio sprendimo dėl galimo kompensacinių priemonių taikymo atgaline data.

8.1. Pastabos dėl registracijos

(1270) Paskelbus registracijos reglamentą, pastabų dėl registracijos pateikė Bendrovė Nr. 22, Bendrovė Nr. 24, CCCME, bendrovė „Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited“ (toliau – bendrovė „Asia Euro Taizhou“) ir bendrovė „Tesla“. Komisija nemano, kad šiame etape būtina atsižvelgti į šias pastabas. Pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnio 5 dalį registracija yra priemonė, kuria Komisija gali naudotis, kad nurodytų muitinėms imtis reikiamų veiksmų importui registruoti, kad vėliau tokiam importui būtų galima taikyti priemones nuo tos registracijos dienos. 14 straipsnio 5 dalyje taip pat suteikiama diskrecija Komisijai nuspręsti, kada tokia registracija turėtų būti atliekama, ir leidžiama registraciją pradėti pačios Komisijos iniciatyva. Komisija tokia diskrecija pasinaudojo registracijos reglamente.

9. LAIKINOSIOS KOMPENSACINĖS PRIEMONĖS

(1271) Remiantis Komisijos padarytomis išvadomis dėl subsidijavimo, žalos, priežastinio ryšio ir Sąjungos interesų ir pagal pagrindinio reglamento 15 straipsnio 1 dalį importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis turėtų būti nustatytas laikinasis kompensacinis muitas.

9.1. Laikinosios priemonės

(1272) Importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis turėtų būti nustatytos laikinosios kompensacinės priemonės pagal pagrindinio reglamento 12 straipsnio 1 dalies nuostatas, kuriose nurodyta, kad laikinasis muitas turi atitikti bendrą preliminariai nustatytų kompensuotinų subsidijų sumą.

(1273) Remiantis tuo, kas išdėstyta, laikinojo kompensacinio muito normos, išreikštos CIF kaina Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą, turėtų būti tokios:

Bendrovė	Laikinasis kompensacinis muitas
BYD Group: — 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 Group: — 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 Group: — 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 %
Kitos bendradarbiaujančios bendrovės (priedas)	20,8 %
Visos kitos bendrovės	37,6 %

(1274) Šiame reglamente nurodytos individualios kompensacinio muito normos bendrovėms nustatytos remiantis šio tyrimo išvadomis. Todėl šios normos atitinka atliekant šį tyrimą nustatytą tų bendrovių padėtį. Šios muitų normos taikomos tik tam importuojamam nagrinėjamosios šalies kilmės nagrinėjamajam produktui, kurį pagamino konkretūs nurodyti juridiniai asmenys. Importuojamam nagrinėjamajam produktui, pagamintam bet kurios kitos bendrovės, kuri konkrečiai nepaminėta šio reglamento rezoliucinėje dalyje, įskaitant subjektus, susijusius su konkrečiai paminėtomis bendrovėmis, turėtų būti taikoma visoms kitoms bendrovėms nustatyta muito norma. Tokioms bendrovėms neturėtų būti taikomos jokios individualios kompensacinio muito normos.

10. **INFORMACIJA PIRMINIAME ETAPE**

(1275) Remdamasi pagrindinio reglamento 29a straipsniu Komisija pranešė suinteresuotosioms šalims apie planuojamą laikinųjų muitų nustatymą. Ši informacija taip pat paskelbta viešai Prekybos GD svetainėje. Suinteresuotosios šalys galėjo per tris darbo dienas pateikti pastabų dėl konkrečiai joms atskleistų skaičiavimų tikslumo.

(1276) Trys atrinktos eksportuojančios gamintojų grupės pateikė pastabų dėl subsidijų skirtumų skaičiavimo tikslumo. Pagrįstais atvejais Komisija ištaisė skaičiavimus ir atitinkamus subsidijų skirtumus.

(1277) Be to, eksportuojantis gamintojas „Great Wall Motor“ pateikė pastabų dėl jo pavadinimo ir su juo susijusių šalių pavadinimų įtraukimo į priede pateiktą bendradarbiaujančių neatrinktų šalių sąrašą. Tai buvo ištaisyta.

(1278) Be to, kelios šalys, susijusios su atrinktomis grupėmis arba gamintojais, kurių pavadinimai nurodyti priede, kuriame išvardytos neatrinktos bendradarbiaujančios bendrovės, paprašė Komisijos įtraukti jų pavadinimus į priedą remdamosi tuo, kad jos yra susijusios su tomis bendrovėmis ir kad pradėjo gaminti ir (arba) eksportuoti BEV į ES. Kadangi šios susijusios bendrovės tiriamuoju laikotarpiu tiriamojo produkto negamino ir neeksportavo, šie prašymai buvo atmesti.

(1279) Į visas kitas pastabas, gautas po išankstinio informacijos atskleidimo, bus atsakyta galutiniame etape.

11. **BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

(1280) Siekdama užtikrinti gerą administravimą Komisija paragins suinteresuotąsias šalis per nustatytą terminą pateikti pastabas raštu ir (arba) prašymus išklausyti nagrinėjant prekybos bylą dalyvaujant Komisijai.

(1281) Išvados dėl laikinųjų muitų nustatymo yra preliminarios ir gali būti pakeistos galutiniame tyrimo etape,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis, iš esmės skirtoms ne daugiau kaip devyniems žmonėms, įskaitant vairuotoją, vežti, išskyrus L6 ir L7 kategorijų transporto priemones pagal Reglamentą (ES) Nr. 168/2013 ([500]) ir motociklus, varomoms (nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus) tik vienu ar daugiau elektros variklių (įskaitant transporto priemones, kuriose įdiegta vidaus degimo technologija, padedanti nuvažiuoti ilgesnį atstumą neįkrovus baterijos, t. y. papildomas galios įrenginys), kurių KN kodas šiuo metu yra ex 8703 80 10 (TARIC kodas 8703 80 10 10), nustatomas laikinasis kompensacinis muitas.

2. Laikinojo kompensacinio muito normos, taikomos 1 dalyje aprašyto produkto, kurį pagamino toliau nurodytos bendrovės, neto kainai Sąjungos pasienyje prieš sumokant muitą, yra tokios:

Bendrovė	Laikinasis kompensacinis muitas	Papildomas TARIC kodas
BYD Group: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited	17,4 %	89BL

([500]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

Bendrovė	Laikinasis kompensacinis muitas	Papildomas TARIC kodas
— 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 Group: — 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 Group: — 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
Kitos bendradarbiaujančios bendrovės (priedas)	20,8 %	
Visos kitos bendrovės	37,6 %	8999

3. 2 dalyje nurodytoms bendrovėms nustatytos individualios muito normos taikomos, jeigu valstybių narių muitinėms pateikiama galiojanti komercinė sąskaita faktūra, kurioje pateikiama deklaracija su nurodyta data ir pasirašyta tą sąskaitą faktūrą išdavusio subjekto atstovo, kurio nurodomas vardas, pavardė ir pareigos: „Aš, toliau pasirašęs (-iusi), patvirtinu, kad (kiekis) šioje sąskaitoje faktūroje nurodytų naujų elektrinių transporto priemonių su baterijomis, parduodamų eksportuoti į Europos Sąjungą, Kinijos Liaudies Respublikoje pagamino (bendrovės pavadinimas ir adresas) (papildomas TARIC kodas). Patvirtinu, kad šioje sąskaitoje faktūroje pateikta informacija yra išsami ir teisinga.“ Jeigu tokia sąskaita faktūra nepateikiama, taikomas visoms kitoms bendrovėms nustatytas muitas.

4. 1 dalyje nurodytas produktas į laisvą apyvartą Sąjungoje išleidžiamas tik tuo atveju, jeigu pateikiama laikinojo muito dydžio garantija.

5. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos galiojančios muitus reglamentuojančios nuostatos.

2 straipsnis

1. Pastabas raštu dėl šio reglamento suinteresuotosios šalys pateikia Komisijai per 15 kalendorinių dienų nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

2. Prašymą išklausyti dalyvaujant Komisijai suinteresuotosios šalys pateikia per 5 kalendorines dienas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

3. Prašymą išklausyti dalyvaujant prekybos bylas nagrinėjančiam pareigūnui suinteresuotosios šalys raginamos pateikti per 5 kalendorines dienas nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Bylas nagrinėjantis pareigūnas išnagrinėja prašymus, pateiktus pasibaigus šiam terminui, ir gali priimti sprendimą tam tikrais atvejais juos patenkinti.

3 straipsnis

1. Muitinėms pavedama nutraukti importuojamų produktų registraciją, nustatytą vadovaujantis Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2024/785 1 straipsniu.

2. Surinkti duomenys apie produktus, kurie buvo įvežti į Sąjungą suvartoti ne anksčiau kaip 90 dienų iki šio reglamento įsigaliojimo datos, saugomi tol, kol įsigalios galimos galutinės priemonės arba kol bus baigtas šis tyrimas.

4 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

1 straipsnis taikomas keturių mėnesių laikotarpiu.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. liepos 3 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

Neatrinkti Kinijos bendradarbiaujantys eksportuojantys gamintojai

Bendradarbiaujantys eksportuojantys gamintojai	Susiję gamintojai	Papildomas TARIC kodas
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	

Bendradarbiaujantys eksportuojantys gamintojai	Susiję gamintojai	Papildomas TARIC kodas
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	