2024/1866

4.7.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2024/1866

(2024. gada 3. jūlijs),

ar ko nosaka pagaidu kompensācijas maksājumu tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importam, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/1037 (2016. gada 8. jūnijs) par aizsardzību pret subsidētu importu no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ([1]), un jo īpaši tās 12. pantu,

pēc apspriešanās ar dalībvalstīm,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. Procedūras sākšana

(1) Eiropas Komisija ("Komisija") 2023. gada 4. oktobrī saskaņā ar 10. panta 8. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 8. jūnija Regulā (ES) 2016/1037 par aizsardzību pret subsidētu importu no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis ("pamatregula"), pēc savas iniciatīvas sāka antisubsidēšanas izmeklēšanu attiecībā uz tādu Ķīnas Tautas Republikas ("attiecīgā valsts", "ĶTR" jeb "Ķīna") izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu ("*BEV*") importu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai. Tā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]) publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu ("paziņojums par procedūras sākšanu").

(2) Komisija sāka izmeklēšanu, pamatojoties uz to, ka ĶTR izcelsmes *BEV* imports tiek subsidēts un tādējādi rada kaitējumu ([3]) Savienības ražošanas nozarei.

(3) Pēc jaunāko tirgus norišu padziļinātas analīzes un ņemot vērā elektrotransportlīdzekļu nozares jutīgumu un tās stratēģisko nozīmi ES ekonomikai inovācijas, pievienotās vērtības un nodarbinātības ziņā, Komisija ir savākusi tirgus informāciju no dažādiem neatkarīgiem avotiem. Šī informācija pārsvarā uzrādīja, ka ĶTR veic subsidēšanu, kas negatīvi ietekmē Savienības *BEV* ražošanas nozares stāvokli.

(4) Pamatojoties uz viegli pieejamu informāciju, bija pietiekami pierādījumi, kas liecināja, ka ĶTR izcelsmes *BEV* importam piešķirts ieguvums no kompensējamām subsīdijām, ko piešķīrusi Ķīnas Tautas Republikas valdība ("ĶV"). Minētās subsīdijas ir ļāvušas subsidētajam importam strauji palielināt savu tirgus daļu Savienībā, tā kaitējot Savienības ražošanas nozarei.

(5) Pieejamie pierādījumi liecināja par to, ka subsidētais imports par zemām cenām varētu būtiski pieaugt, tā, iespējams, pakļaujot nenovēršamiem kaitējuma draudiem jau tā neaizsargāto Savienības ražošanas nozari. Ja notiktu tāda importa par zemām cenām pieaugums, kas iegūst ievērojamu tirgus daļu strauji augošā tirgū, kurā, Savienības tirgum pārejot uz pilnīgu elektrifikāciju, nepieciešami lieli un ilgstoši ieguldījumi, tad Savienības ražošanas nozare ciestu smagus zaudējumus, kas ātri vien varētu izrādīties nepanesami.

([1]) OV L 176, 30.6.2016., 55. lpp.
([2]) Paziņojums par antisubsidēšanas procedūras sākšanu attiecībā uz tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai (OV C/2023/160, 4.10.2023.).
([3]) Kā izklāstīts pamatregulas 2. panta d) punktā, vispārīgais termins "kaitējums" nozīmē materiālu (būtisku) kaitējumu, kā arī materiāla kaitējuma iespēju vai ievērojamu kavējumu šādas ražošanas nozares izveidē.

(6) Minētajos īpašajos apstākļos, tā kā Komisijas rīcībā esošie antisubsidēšanas izmeklēšanas sākšanai nepieciešamie pierādījumi, kas norāda uz subsidēšanas pastāvēšanu, kaitējuma draudiem un cēloņsakarību, bija pietiekami, tā nolēma sākt procedūru saskaņā ar pamatregulas 10. panta 8. punktu, nesaņēmusi rakstisku sūdzību no Savienības ražošanas nozares vai tās vārdā.

(7) Pirms antisubsidēšanas izmeklēšanas sākšanas Komisija informēja ĶV, ka tā ir nolēmusi sākt pēc savas iniciatīvas (*ex officio*) procedūru attiecībā uz jaunu *BEV* importu no ĶTR, un aicināja ĶV uz apspriešanos saskaņā ar pamatregulas 10. panta 7. punktu. ĶV pieņēma piedāvājumu apspriesties, un apspriede notika 2023. gada 2. oktobrī. Apspriedes laikā tika pienācīgi ņemtas vērā ĶV iesniegtās piezīmes. Tomēr nebija iespējams panākt savstarpēji saskaņotu risinājumu.

1.2. **Reģistrācija**

(8) Ar Komisijas 2024. gada 5. marta Īstenošanas regulu (ES) 2024/785 ("reģistrācijas regula") ([4]) Komisija pēc savas iniciatīvas noteica, ka no 2024. gada 7. marta uz tādu Ķīnas izcelsmes jaunu *BEV* importu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai, attiecina reģistrāciju.

1.3. **Izmeklēšanas periods un attiecīgais periods**

(9) Subsidēšanas un kaitējuma izmeklēšana aptvēra laikposmu no 2022. gada 1. oktobra līdz 2023. gada 30. septembrim ("izmeklēšanas periods" jeb "IP"). Kaitējuma novērtēšanai būtisko tendenču pārbaude aptvēra laikposmu no 2020. gada 1. janvāra līdz izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

1.4. **Ieinteresētās personas**

(10) Paziņojumā par procedūras sākšanu ieinteresētās personas tika aicinātas sazināties ar Komisiju, lai piedalītos izmeklēšanā. Turklāt Komisija īpaši informēja zināmos Savienības ražotājus, zināmos ražotājus eksportētājus un ĶV, zināmos importētājus, piegādātājus un lietotājus, kā arī zināmās attiecīgās apvienības par izmeklēšanas sākšanu un aicināja tos piedalīties.

(11) Saskaņā ar pamatregulas 11. panta 11. punktu līdzīgā ražojuma Savienības ražotāji tika aicināti sadarboties ar Komisiju.

(12) Vairāki Savienības ražotāji lūdza Komisiju neizpaust viņu identitāti ("anonimitāte" vai "anonīma attieksme"), jo pastāv risks, ka pret tiem varētu tikt vērsta pretdarbība, kas varētu radīt būtiski nelabvēlīgu ietekmi. Katru anonimitātes pieprasījumu Komisija izvērtēja atsevišķi. Komisija konstatēja, ka uzņēmumiem ir pamatots iemesls pamatregulas 29. panta 1. punkta nozīmē un ka katrā atsevišķā gadījumā ir pierādījumi par būtisku pretdarbības iespējamību. Tāpēc Komisija piekrita, ka šo uzņēmumu identitāte nav jāatklāj.

(13) Citi Savienības ražotāji, kas pieteicās, nepieprasīja anonimitāti. Komisija uzskatīja, ka varētu pastāvēt risks, ka Savienības ražotāji, kuri lūdza un pierādīja pamatotu iemeslu anonimizēt to identitāti, varētu tikt identificēti ar dedukcijas palīdzību. Lai nodrošinātu, ka Savienības ražotāju identitāte, kuri pieprasīja anonimitāti, patiešām tiek uzskatīta par konfidenciālu, anonimitāte tika attiecināta arī uz visiem pārējiem Savienības ražotājiem.

(14) Turklāt vairākas ieinteresētās personas, kas nav Savienības ražotāji (piemēram, piegādātāji un importētāji), lūdza ievērot anonimitāti, apgalvojot, ka pastāv būtiskas nelabvēlīgas ietekmes risks pretpasākumu veidā. Komisija rūpīgi analizēja saņemtos pieprasījumus un uzskatīja, ka visām attiecīgajām personām ir pamatots iemesls pamatregulas 29. panta 1. punkta nozīmē. Tāpēc anonīma attieksme tika attiecināta arī uz attiecīgajām ieinteresētajām personām.

([4]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/785 (2024. gada 5. marts), ar ko uz tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai, attiecina reģistrāciju (OV L 2024/785, 6.3.2024).

(15) ĶV lūdza Komisiju precizēt faktu un pierādījumu pamatojumu Savienības ražotāju apgalvojumam par pretdarbības risku, pamatojoties uz kuru konkrētiem Savienības ražotājiem tika piešķirta konfidencialitāte. ĶV arī lūdza Komisiju darīt pieejamu Savienības ražotāju iesniegto informāciju, kurā prasīts ievērot konfidencialitāti attiecībā uz to nosaukumiem. ĶV arī apgalvoja, ka tai nav bijusi iespēja izteikt piezīmes par anonimitātes piešķiršanu Savienības ražotājiem un par Savienības *BEV* ražotāju lūgumos ievērot konfidencialitāti minētajiem pamatotajiem iemesliem, lai gan apgalvojumi par iespējamo pretdarbības risku esot bijis vērsts pret ĶV. Turklāt ĶV apgalvoja, ka anonimitātes piešķiršana Savienības ražotājiem, kuri to nav pieprasījuši, nav saderīga ar PTO praksi, kā arī pārkāpj pamatregulas 29. panta 1. punktu, jo anonimitātes piešķiršana ir atkarīga no tā, vai šie ražotāji ir pierādījuši pamatotu iemeslu. Ķīnas Iekārtu un elektronisko ražojumu importa un eksporta tirdzniecības palāta (“*CCCME*”) apgalvoja, ka Savienības ražotājiem piešķirtā konfidencialitāte neatbilst pamatregulas 29. panta 1. punkta noteikumiem, jo Komisija šajā sakarā nav pierādījusi pamatotu iemeslu.

(16) Komisija uzskatīja, ka tā šajā sakarā jau ir sniegusi pietiekamu informāciju 2023. gada 25. oktobra paziņojumā lietas materiālos ([5]), kura saturs šajā apsvērumā ir atspoguļots *in extenso*. Tajā tika paskaidrots, ka Savienības ražotāji apgalvoja, ka pastāv būtiskas nelabvēlīgas ietekmes risks, kas izpaužas kā pretdarbība. Komisija uzskatīja, ka, atklājot sīkāku informāciju par katra Savienības ražotāja prasības faktisko un pierādījumu pamatojumu, izmantojot dedukciju, varētu atklāt to Savienības ražotāju identitāti, kuri sadarbojās, jo Savienības tirgū ir neliels skaits grupu, kas ražo *BEV*, un par šīm grupām ir pieejams ievērojams daudzums publiskas un abonentiem pieejamas informācijas. Šā iemesla dēļ Komisija nevarēja nekādā formātā darīt pieejamus iesniegtos anonimitātes pieprasījumus. Turklāt, kā paskaidrots 13. apsvērumā, Komisijai anonimitāte bija jāpiešķir arī tiem Savienības ražotājiem, kas to nepieprasīja, lai aizsargātu to Savienības ražotāju identitāti, kuri pieprasīja un pierādīja pamatotu iemeslu konfidenciālai attieksmei pret viņu identitāti, jo tos varēja identificēt, izmantojot dedukciju. Tāpēc pieprasījums un apgalvojumi tika noraidīti.

(17) ĶV apgalvoja, ka izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos nav informācijas vai pierādījumu attiecībā uz Savienības *BEV* ražotāju kā ieinteresēto personu reģistrāciju septiņu dienu termiņā. Turklāt *CCCME* norādīja, ka tas, ka netiek darīta pieejama reģistrācijas informācija un nav sniegta skaidrība par Savienības *BEV* ražotāju sadarbību, ir krasā pretstatā tam, kā tiek apstrādātas reģistrācijas veidlapas un sarakste, kā arī Ķīnas ražotāju eksportētāju iesniegumi, kas nekavējoties tika darīti pieejami nekonfidenciālajos lietas materiālos. *CCCME* arī apgalvoja, ka tas skar tās tiesības aizstāvēties, sniedzot jēgpilnas piezīmes par Savienības ražošanas nozares atbalstu izmeklēšanā.

(18) Komisija norādīja, ka saskaņā ar paziņojumu par procedūras sākšanu ([6]) Savienības ražotājiem vai citu kategoriju personām nebija noteikts septiņu dienu termiņš, kurā jāreģistrējas kā ieinteresētajām personām. Septiņu dienu termiņš, uz kuru kā saprot Komisija, atsaucās ĶV, bija noteikts Savienības ražotājiem, lai iesniegtu atlases veidlapu. Šajā sakarā Komisija atgādināja, ka saskaņā ar paziņojuma par procedūras sākšanu 5.6. punktu Savienības ražotāji, kas iesniedza atlasei nepieciešamo informāciju, tiks uzskatīti par ieinteresētajām personām no dienas, kad tie šādu informāciju iesniedza. Tā tas bija arī šajā izmeklēšanā.

(19) Turklāt pretēji Savienības ražotājiem piešķirtajai anonimitātei Ķīnas ražotāji eksportētāji anonimitāti nepieprasīja. Tāpēc nekonfidenciālajos lietas materiālos pieejamā informācija par Savienības ražotāju reģistrāciju un sadarbību nebija salīdzināma ar attiecīgo informāciju, kas pieejama par Ķīnas ražotājiem eksportētājiem. Jo īpaši, ņemot vērā to, ka nekonfidenciālā informācija no personām, kurām piešķirta anonimitāte, vispirms ir rūpīgi jāpārbauda, lai nodrošinātu anonimitātes saglabāšanu, šīs informācijas pieejamība nekonfidenciālajos lietas materiālos nedaudz aizkavējās. Tomēr ieinteresētajām personām bija pietiekami daudz laika sniegt piezīmes par attiecīgajiem dokumentiem, tiklīdz tie tika pievienoti nekonfidenciālajiem lietas materiāliem, un tāpēc tiesības uz aizstāvību netika pārkāptas. Attiecībā uz Savienības ražošanas nozares atbalstu, kā paskaidrots 45. apsvērumā, pēc savas iniciatīvas sāktā izmeklēšanā jēdziens “atbalsts Savienības ražošanas nozarei” nav būtisks.

([5]) t23.005006.

([6]) Minēts 2. zemsvītras piezīmē iepriekš.

(20) Ieinteresētajām personām bija iespēja iesniegt piezīmes par izmeklēšanas sākšanu un pieprasīt uzklausīšanu Komisijā un/vai pie tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersonas. Uzklausīšana ar Komisijas dienestiem notika ar ĶV, *CCCME*, *Tesla (Shanghai) Co., Ltd.* (*"Tesla"*), *Smart Europe GmbH* (*"Smart"*), uzņēmumu Nr. 24, uzņēmumu Nr. 22 un *Green World Mobility B.V.* (*"Green World Mobility"*) ([7]).

(21) *CCCME* apgalvoja, ka Komisija ir ierobežojusi *CCCME* tiesības uz aizstāvību, nepamatoti kavējot ieinteresētās personas statusa piešķiršanu *CCCME* un uzliekot *CCCME* lielāku administratīvo slogu, jo Komisija pārāk detalizēti pārbaudīja pilnvaras.

(22) Šajā gadījumā *CCCME* ieinteresētās personas statusu ieguva 2023. gada 10. oktobrī. *CCCME* tika lūgts pierādīt, ka tā pārstāv uzņēmumus, kuru darbībām ir objektīva saikne ar izmeklējamo ražojumu. Tāpēc Komisija rūpīgi izvērtēja pilnvaru dokumentus, ko ražotāji eksportētāji bija iesnieguši *CCCME*. Komisija secināja, ka šis novērtējums neierobežo *CCCME* tiesības uz aizstāvību, jo *CCCME* izmeklēšanas pagaidu posmā bija pietiekamas iespējas sniegt piezīmes. Proti, tika pagarināts termiņš piezīmju par procedūras sākšanu iesniegšanai, lai nodrošinātu, ka *CCCME* ir tāds pats laiks piezīmju iesniegšanai kā citām ieinteresētajām personām. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

1.5. **Atlase**

(23) Paziņojumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka saskaņā ar pamatregulas 27. pantu tā varētu veikt ieinteresēto personu atlasi.

1.5.1. *Savienības ražotāju atlase*

(24) Lai lemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija lūdza visus Savienības ražotājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju.

(25) Vairāki Savienības ražotāji sniedza pieprasīto informāciju un piekrita iekļaušanai izlasē.

(26) Saskaņā ar pamatregulas 27. pantu izlase tika veidota, pamatojoties uz lielāko reprezentatīvo līdzīgā ražojuma pārdošanas un ražošanas apjomu Savienībā izmeklēšanas periodā. Komisija arī ņēma vērā Savienības ražotāju ģeogrāfisko izplatību Savienībā, kā arī nodrošināja plaša *BEV* modeļu klāsta iekļaušanu. Provizoriskajā izlasē bija četri Savienības ražotāji. Izlasē iekļautie Savienības ražotāji veidoja 38 % no Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma un 34 % no kopējā ražošanas apjoma izmeklēšanas periodā. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par provizorisko izlasi.

(27) Komisija saņēma piezīmes par Savienības ražotāju provizorisko izlasi un sadarbību no uzņēmuma Nr. 21, ĶV un *CCCME*.

(28) ĶV apgalvoja, ka atlases veidlapu galvenē nav norādīts "saglabāšanas datums", kā tas bija Ķīnas ražotāju eksportētāju atlases veidlapu gadījumā. Turklāt ĶV, *CCCME* un uzņēmums Nr. 21 norādīja, ka, tā kā Savienības ražotāju identitāte netika izpausta un nebija detalizētas informācijas par Komisijas izmantotajiem atlases kritērijiem, tie nevarēja sniegt piezīmes par Savienības ražotāju izlasi un salīdzināt Komisijas sniegto informāciju. Tāpēc ĶV lūdza Komisiju: i) precizēt, cik daudz Savienības ražotāju savlaicīgi reģistrēja savu interesi par izmeklēšanu un sadarbojās; ii) norādīt, cik daudz Savienības *BEV* ražotāju, kas sadarbojās, nebija Eiropas Autoražotāju asociācijas ("*ACEA*") biedri; iii) precizēt, vai uzņēmums Nr. 2, 4, 6, 10, 23 un 25 iesniedza atlases veidlapas un kāpēc to atlases veidlapas nebija pieejamas izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos, — šādu pieprasījumu iesniedza arī *CCCME*, kas šajā sakarā pievienoja arī uzņēmumu Nr. 30 un 31; iv) precizēt, vai

([7]) Ar ĶV — 2023. gada 10. oktobrī, 2023. gada 31. oktobrī un 2023. gada 23. novembrī, ar *CCCME* — 2024. gada 11. aprīlī, ar *Tesla* — 2023. gada 30. oktobrī un 2024. gada 12. aprīlī, ar *Smart* — 2023. gada 8. novembrī, ar uzņēmumu Nr. 24 — 2023. gada 22. novembrī, ar uzņēmumu Nr. 22 — 2023. gada 5. decembrī un 2024. gada 11. aprīlī un ar *Green World Mobility* — 2024. gada 15. aprīlī.

kāds no izlasē iekļautajiem uzņēmumiem pieder vienai un tai pašai grupai; v) precizēt, vai Komisija piemēroja vienas saimnieciskās vienības principu attiecībā uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem un vai visām izlasē iekļauto ražotāju saistītajām personām bija jāsniedz attiecīgā informācija; vi) precizēt, ko nozīmē modeļu iekļaušana izlases veidošanas kontekstā un kā modeļi attiecās uz domājamajiem "segmentiem", jo Ķīnas ražotājiem eksportētājiem par atlases kritēriju tika izmantoti nedefinēti "segmenti"; vii) precizēt, vai izlasē tika iekļauti Savienības ražotāji ar lielāko ražošanas un pārdošanas apjomu izmeklēšanas periodā, un, ja tie nav iekļauti, paskaidrot, uz kāda pamata un kādu iemeslu dēļ Komisija nolēma minētos uzņēmumus neiekļaut izlasē; viii) precizēt katra kritērija nozīmīgumu un atbilstību Savienības ražotāju atlasē.

(29) *CCCME* izmeklēšanas laikā pieprasīja arī daļu no šīs informācijas. Uzņēmums Nr. 21 apgalvoja, ka izlasē jāiekļauj vēl viens Savienības ražotājs, lai Komisija varētu veikt objektīvu kaitējuma pārbaudi, pamatojoties uz tiešiem pierādījumiem un ņemot vērā Komisijas izvirzīto atlases kritēriju vispārējo atbilstību.

(30) Komisija norādīja, ka "saglabāšanas datumu", kas norādīts izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos iekļautajos dokumentos, automātiski ģenerēja TRON.tdi lietotne, ko Komisija un ieinteresētās personas izmanto tirdzniecības aizsardzības izmeklēšanās. Tomēr Savienības ražotājiem piešķirtās anonimitātes dēļ Savienības ražotāji, kas sadarbojās, atlases veidlapas iesniedza, izmantojot e-pastu, nevis TRON.tdi platformu, kā to darīja Ķīnas ražotāji eksportētāji. Turklāt visas Savienības ražošanas nozares atbildes uz atlases jautājumiem pēc rūpīgas pārbaudes tika pievienotas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem kopā tilpmapē, lai saglabātu to Savienības ražotāju konfidencialitāti, kuri sadarbojās. Lietotne TRON.tdi tilpmapē nevar pievienot "saglabāšanas datumu". Tāpēc šāds "saglabāšanas datums" nav redzams Savienības ražotāju atlases veidlapā.

(31) Komisija norādīja, ka visas Savienības ražotāju iesniegtās atlases veidlapas 2023. gada 30. oktobrī tika iekļautas izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos ([8]). Kā norādīts nekonfidenciālajos lietas materiālos, Savienības ražotāji atlases veidlapas iesniedza laikposmā no 11. līdz 13. oktobrim (pēc tam, kad dažiem Savienības ražotājiem atlases veidlapas sarežģītības dēļ termiņš tika pagarināts par divām dienām). Tomēr Komisija tos pievienoja nekonfidenciālajiem lietas materiāliem pēc tam, kad bija pārbaudījusi, vai atbilžu uz atlases jautājumiem nekonfidenciālajās versijās nav nejauši atklāta to Savienības ražotāju identitāte, kuriem tika nodrošināta anonimitāte, kā paskaidrots 12.–14. apsvērumā. Turklāt, tā kā Savienības ražotājiem tika piešķirta anonimitāte, Komisija nevarēja izpaust, vai izlasē iekļautie Savienības ražotāji pieder vienai un tai pašai grupai un vai tie ir *ACEA* biedri, jo tādējādi attiecīgie subjekti varētu kļūt atpazīstami un tas apdraudētu to anonimitāti.

(32) Turklāt to pašu iemeslu dēļ Komisija nevarēja atklāt, vai ir atlasīti Savienības ražotāji ar vislielāko ražošanas un pārdošanas apjomu. Tomēr Komisija atgādināja, ka pamatregulas 27. pantā nav noteikts pienākums atlasīt tikai lielākos ražotājus ražošanas un pārdošanas apjomu ziņā, kā arī tajā nav noteikts sarindojums pēc tajā uzskaitītajiem kritērijiem. Šis noteikums ir paredzēts, lai nodrošinātu, ka Komisija, piemērojot šādus kritērijus, izraugās visreprezentatīvāko izlasi, kuru atvēlētajā laikā var saprātīgi izmeklēt. Izlases veidošana šajā izmeklēšanā pilnībā atbilda šim pamatojumam, vienlaikus ņemot vērā šā gadījuma īpatnības.

(33) Komisija arī nodrošināja izlases reprezentativitāti, iekļaujot plašu *BEV* modeļu klāstu, kurus varēja salīdzināt Savienības un eksporta pusēs. Attiecībā uz jautājumu, vai Komisija piemēroja vienas saimnieciskās vienības principu attiecībā uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem un vai visām izlasē iekļauto ražotāju saistītajām personām bija jāsniedz attiecīgā informācija, Komisija norādīja, ka eksporta cenas aprēķināšanai eksportam, kas veikts ar tirgotāju/importētāju starpniecību, kuri atrodas trešās valstīs, piemēro vienas saimnieciskās vienības principu, un tāpēc nebija skaidrs, ko ĶV šajā sakarā pieprasīja. Turklāt, kā norādīts Savienības ražotāju atlases veidlapā, atlases veidlapu lūdza iesniegt ražošanas tiesību subjekta līmenī, nevis grupas līmenī. Tāpēc katram tiesību subjektam, kas ražo produkciju Savienībā, tika lūgts iesniegt atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem.

([8]) Atsauces numurs t23.005111.

(34) Komisija, rūpīgi izanalizējusi visas piezīmes, uzskatīja, ka izlase atbilst ES un PTO tiesību aktiem. Izlasē bija pienācīgi pārstāvēti līdzīgā ražojuma Savienības ražotāji. Sākumā Komisija atgādināja, ka attiecīgie atlases noteikumi ir izklāstīti pamatregulas 27. pantā. Attiecīgajās tiesību normās ir paredzēta plaša rīcības brīvība, izvēloties izlasi saskaņā ar tajos uzskaitītajiem atbilstīgajiem kritērijiem. Jo īpaši pamatregulas 27. panta 2. punktā ir skaidri noteikts, ka "*pušu (..) galīgā atlase (..) ir Komisijas ziņā*". Turklāt Komisija atgādināja, ka PTO Nolīgumā par subsīdijām un kompensācijas pasākumiem ("SKP nolīgums") nav noteikumu par atlasi, kas vēlreiz apstiprina Komisijas plašo rīcības brīvību šajā jautājumā. Kā paskaidrots 26. apsvērumā, pamatojoties uz informāciju, kas sniegta atbildēs uz atlases jautājumiem, ierosinātā izlase izmeklēšanas periodā Savienībā veidoja 38 % no pārdošanas apjoma un 34 % no ražošanas apjoma. Komisija uzskatīja, ka šie procenti ir reprezentatīvi saskaņā ar pamatregulas 27. pantu. Atlases metodika tika sīki izskaidrota 2023. gada 30. oktobra paziņojumā par provizorisko izlasi.

(35) Lai nodrošinātu Savienības *BEV* ražotāju lielāko reprezentativitāti, papildus apjomiem Komisija ņēma vērā arī Savienības ražotāju ģeogrāfisko izplatību Savienībā un nodrošināja plaša *BEV* modeļu klāsta iekļaušanu. Lai apstiprinātu izlases reprezentativitātes reprezentativitāti saskaņā ar pamatregulas 27. pantu, tāpat kā citās antisubsidēšanas izmeklēšanās, tika ņemta vērā ģeogrāfiskā izplatība.

(36) Turklāt Komisija saskaņā ar rīcības brīvību, kāda tai ir, veidojot galīgo izlasi, ņēma vērā plašu *BEV* modeļu klāstu, lai nodrošinātu lielu reprezentativitāti, salīdzinot tos ar atbilstīgajiem modeļiem, ko eksportē Ķīnas ražotāji eksportētāji.

(37) Tāpēc Komisija uzskatīja, ka izlase ir reprezentatīva (arī ģeogrāfiski), savukārt lielāku izlasi atvēlētajā laikā nevarētu pienācīgi izmeklēt. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(38) *CCCME* apgalvoja, ka nekonfidenciālās atbildes uz jautājumiem Savienības ražotāju atlases veidlapās neatbilst pamatregulas 29. panta 2. punktam, jo Savienības ražotāji nav atbildējuši uz visiem atlases veidlapā iekļautajiem jautājumiem. Proti, *CCCME* norādīja, ka uzņēmums Nr. 11 ir atbildējis tikai uz pieciem no 22 jautājumiem, kas iekļauti atlases veidlapā. Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka uzņēmums Nr. 11, 12 un 15 nav snieguši informāciju par nodarbinātību, savukārt uzņēmums Nr. 7, 8, 9 un 13 ir snieguši tikai indeksētus rādītājus par nodarbinātību izmeklēšanas periodā, bet ne nodarbinātības datus par iepriekšējiem gadiem, savukārt atlases veidlapā bija norādīta ražošana šajos gados. Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka neviens no Savienības ražotājiem nekādā kontekstā nav pamatojis "ārkārtas apstākļu" pastāvēšanu un aizklāja visu informāciju.

(39) Komisija nepiekrita šiem apgalvojumiem. Atlases veidlapā bija iekļauti 10 galvenie jautājumi. Turklāt 5. un 6. jautājums katrs ietvēra vienu papildu apakšjautājumu, kas, ņemot vērā Savienības ražotājiem piešķirto anonimitāti, pēc būtības bija konfidenciāls, jo tajā bija jānorāda to saistīto uzņēmumu nosaukumi, kuri iesaistīti Savienībā ražotā līdzīgā ražojuma ražošanā un pārdošanā, kā arī apakšuzņēmēji. Ir arī skaidrs, ka, ja uzņēmumam nav saistītu uzņēmumu, kas iesaistīti Savienībā ražotās līdzīgās produkcijas ražošanā un pārdošanā, vai apakšuzņēmēju, tam nebija jāatbild uz attiecīgo apakšjautājumu. Tā tas bija uzņēmuma Nr. 11 gadījumā, kurš 6. jautājumā norādīja, ka tam nav apakšuzņēmēju. Tāpēc šajā gadījumā nebija skaidrs, kāpēc *CCCME* uzskatīja, ka 6. uzņēmums neatbildēja uz 6. jautājuma 1. apakšjautājumu. Turklāt 8. un 9. jautājums ietvēra attiecīgi 5. un 4. apakšjautājumu. Tomēr, kā paskaidrots 2023. gada 25. oktobra paziņojumā lietas materiālos ([9]), 8. un 9. jautājums, uz kuru bija jāatbild ar atbildi "jā/nē", varētu atklāt attiecīgā Savienības ražotāja identitāti, pamatojoties uz tirgus zināšanām par Savienības ražošanas nozares struktūru, un tāpēc Komisija secināja, ka atbildes uz šiem jautājumiem (kopā ar norādītajiem apakšjautājumiem) nevar apkopot atlases veidlapas nekonfidenciālajā versijā, neriskējot atklāt konfidenciālu informāciju pamatregulas 29. panta 2. punkta nozīmē, tādējādi apdraudot Savienības ražotājiem piešķirto anonimitāti. Tāpēc Savienības ražotājiem nebija jāsniedz nekonfidenciāla atbilde uz šiem jautājumiem. Uzņēmums Nr. 11 atbildēja uz 1., 2., 4., 5., 6. un 7. jautājumu. Atbilde uz 3. jautājumu, kurā Savienības ražotājiem tika lūgts ziņot par Savienībā ražotajiem un pārdotajiem *BEV* modeļiem, ņemot vērā piešķirto anonimitāti, pēc būtības bija konfidenciāla, jo tā varētu padarīt attiecīgos subjektus atpazīstamus un tādējādi apdraudētu to anonimitāti.

([9]) 2023. gada 25. oktobra paziņojums lietas materiālos (t23.005006).

(40) Attiecībā uz darbinieku skaitu Komisija norādīja, ka uzņēmums Nr. 11 ražoja *BEV* tikai izmeklēšanas periodā un nelielos apjomos. Turklāt darbinieku skaits nav atlases kritērijs. Kā paskaidrots 26. apsvērumā, Savienības ražotāju atlasei izmantotie kritēriji bija ražošanas un pārdošanas apjoms, ģeogrāfiskā izplatība un *BEV* modeļi. Tāpēc tas, ka viens Savienības ražotājs neziņoja par darbinieku skaitu izmeklēšanas periodā vai daži Savienības ražotāji ziņoja par darbinieku skaitu tikai izmeklēšanas periodā, neatspēko viņu atbildes uz atlases veidlapas jautājumiem. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(41) Attiecībā uz apgalvojumu, ka Savienības ražotāji nevienā kontekstā nav pamatojuši "ārkārtas apstākļu" pastāvēšanu un aizklāja visu informāciju, Komisija norādīja, ka nav skaidrs, uz kuru informāciju *CCCME* atsaucās. Ja *CCCME* atsaucās uz uzņēmumu kontaktinformāciju, tad, tā kā Savienības ražotājiem tika piešķirta anonimitāte, kā paskaidrots 12. un 13. apsvērumā, Savienības ražotājiem nebija jānorāda "ārkārtas apstākļi", lai atbildētu uz atlases veidlapas jautājumiem. Turklāt Savienības ražotāji nevarēja paziņot savu kontaktinformāciju, jo tādējādi attiecīgie subjekti varētu kļūt atpazīstami un tiktu apdraudēta anonimitāte. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(42) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka saskaņā ar *MLex* paziņojumu presei Vācijas *BEV* ražotāji, piemēram, *Volkswagen*, *BMW* un *Mercedes-Benz*, netika atlasīti. ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka šī bija otrā reize kopš izmeklēšanas sākšanas, kad *MLex* rīcībā bija informācija par Savienības ražotāju atlasi, kas nebija pieejama *CCCME* un tiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās izmeklēšanā. *CCCME* un ĶV apgalvoja, ka *MLex* 2023. gada 13. oktobrī bija informēts par Savienības ražotāju anonimitātes pieprasījumiem, savukārt ieinteresētās personas par šo jautājumu uzzināja aptuveni divas nedēļas vēlāk. Tāpēc *CCCME* apgalvoja, ka tad, ja ziņojums presei par Savienības ražotāju izlasi ir bijis precīzs, *CCCME* izsaka stingrus iebildumus pret izvēlētajām ražotāju eksportētāju grupām, apgalvojot, ka Komisijai būtu bijis jāizmanto statistiski reprezentatīva izlase. Šajā sakarā tā atsaucās uz Tiesas spriedumu lietā *Fliesen-Zentrum Deutschland* ([10]). Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka lielāko Savienības ražotāju izslēgšana no izlases būtiski atšķiras no iedibinātās Komisijas prakses, saskaņā ar kuru visaptverošai un reprezentatīvai analīzei parasti tiek atlasīti lielākie ražotāji.

(43) Komisija nevar komentēt presei sniegtu paziņojumu saturu, jo šajā izmeklēšanā svarīga ir lietas materiālos pieejamā informācija. Turklāt, kā paskaidrots 12. un 13. apsvērumā, Savienības ražotājiem tika piešķirta anonimitāte, tāpēc Komisija nevar izpaust izlasē iekļauto Savienības ražotāju nosaukumus. Turklāt, kā paskaidrots 26. apsvērumā, ierosinātā izlase izmeklēšanas periodā Savienībā veidoja 38 % no pārdošanas apjoma un 34 % no ražošanas apjoma, un šie procenti tika uzskatīti par reprezentatīviem pamatregulas 27. panta nozīmē. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(44) *CCCME* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāatklāj Savienības *BEV* ražotāju sadarbības līmenis, jo tas ir faktu jautājums, kas ir būtisks, lai Komisija varētu novērtēt būtiskā kaitējuma draudus. *CCCME* apgalvoja, ka, ja Savienības ražošanas nozares *BEV* ražotāji nevēlas aizsardzību, nevajadzētu noteikt nekādus pasākumus attiecībā uz *BEV* importu no Ķīnas.

(45) Komisija norādīja, ka sadarbības līmenis izmeklēšanā ir vajadzīgs tikai pastāvīgās sadarbības veikšanai. Tā kā šī izmeklēšana tika sākta pēc savas iniciatīvas Komisijai sadarbības līmenis nebija jāatklāj. Savienības ražotāji atlases posmā sadarbojās pietiekami, lai Komisija varētu veidot reprezentatīvu Savienības ražotāju izlasi un turpināt izmeklēšanu. Kā paskaidrots 26. apsvērumā, atlasē iekļautie Savienības ražotāji izmeklēšanas periodā veidoja 38 % no Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma un 34 % no kopējā ražošanas apjoma, kas tika uzskatīts par reprezentatīvu. Visbeidzot, iedaļā "Savienības intereses" turpmāk tekstā Komisija novērtēja, vai Savienības interesēs ir noteikt kompensācijas pasākumus *BEV* importam no Ķīnas. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

([10]) Tiesas 2015. gada 10. septembra spriedums *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH / Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, EU:C:2015:573, 86. punkts.

1.5.2. *Importētāju atlase*

(46) Lai izlemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja nesaistītus importētājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju.

(47) Neviens nesaistīts importētājs nesadarbojās, tāpēc atlase nebija nepieciešama.

1.5.3. *ĶTR ražotāju eksportētāju atlase*

(48) Lai izlemtu, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidotu izlasi, Komisija aicināja visus ĶTR ražotājus eksportētājus sniegt paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto informāciju. Turklāt Komisija lūdza Ķīnas Tautas Republikas pārstāvniecību Eiropas Savienībā apzināt citus ražotājus eksportētājus (ja tādi ir), kas varētu vēlēties piedalīties izmeklēšanā, un/vai ar tiem sazināties.

(49) 21 ražotājs eksportētājs / ražotāju eksportētāju grupa attiecīgajā valstī sniedza prasīto informāciju un piekrita iekļaušanai izlasē. Komisija izveidoja provizorisku izlasi no trim ražotāju grupām, kas sadarbojās. Papildus absolūtajam eksporta apjomam uz Savienību Komisija ņēma vērā arī *BEV* modeļu pārdošanas apjomu dažādos "tirgus segmentos" (ko saprot kā dažādus "ražojuma veidus"), lai pienācīgi nodrošinātu izmeklējamā ražojuma ražošanas nozares lielāko reprezentativitāti. Pamatojoties uz atbildēm, kuras sniegtas uz atlases anketas jautājumiem, Komisija arī apsvēra ražotāju eksportētāju grupu iespējamo atbilstību subsīdiju shēmām, kas iekļautas ziņojumā par pierādījumu pietiekamību. Ņemot vērā attiecīgās subsidēšanas raksturu un ietekmi uz to, ka tā izraisa *BEV* automobiļu ražošanas pieaugumu un ar to saistīto iespējamo kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, veicot atlasi, tika ņemta vērā arī neizmantotās jaudas pieejamība. Izlasē iekļautās grupas bija šādas:

— *BYD Group*, kuras sastāvā ir šādi ražotāji eksportētāji:

  — *BYD Auto Company Limited*,

  — *BYD Auto Industry Company Limited*,

  — *Changsha Xingchao Auto Company Limited*,

  — *Changzhou BYD Auto Company Limited*,

  — *Fuzhou BYD Industrial Company Limited*;

— *SAIC Group*, kuras sastāvā ir šādi ražotāji eksportētāji:

  — *SAIC MAXUS Automotive Company Limited*,

  — *SAIC Motor Corporation Limited*,

  — *Nanjing Automobile (Group) Corporation*;

— *Geely Group*, kuras sastāvā ir šādi ražotāji eksportētāji:

  — *Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited*,

  — *Zhejiang Geely Automobile Company Limited*,

— *Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited*.

(50) Izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas ("izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji") izmeklēšanas periodā veidoja 43 % no ražošanas apjoma, 51 % no iekšzemes pārdošanas apjoma un 39 % no aplēstā kopējā eksporta apjoma no ĶTR uz Savienību.

(51) Saskaņā ar pamatregulas 27. panta 2. punktu par izlases izveidi notika apspriešanās ar visiem zināmajiem ražotājiem eksportētajiem un ĶV.

(52) Piezīmes par ierosināto izlasi tika saņemtas no ĶV, *CCCME* un trim ražotāju eksportētāju grupām, no kurām viena bija iekļauta izlasē (*BYD*), bet divas, proti, *Tesla* un *Great Wall Motor Company Limited* ("*GWM*"), ne, un viena Savienības ražotāja (uzņēmums Nr. 24).

(53) Visas šīs personas interesējās par iemesliem, kādēļ ir notikusi atkāpšanās no Komisijas standarta prakses, saskaņā ar kuru par noteicošo kritēriju ražotāju eksportētāju atlasei izmanto tikai lielāko reprezentatīvo eksporta apjomu uz Savienību. Turklāt tās apgalvoja, ka, atlases procesā izmantojot citus elementus, nevis lielāko eksporta apjomu, piemēram, ražotāju eksportētāju tiesības pretendēt uz subsīdiju shēmām un dažādos tirgus segmentos pārdoto modeļu daudzveidību, Komisija nav veikusi izlasi saskaņā ar prasībām, kuras noteiktas pamatregulas 27. panta 1. punktā un PTO Antidempinga nolīguma 6.10. pantā, jo SKP nolīgumā nav noteikumu par atlasi. *Tesla* lūdza to iekļaut izlasē, ņemot vērā Komisijas praksi paļauties uz "*lielāko reprezentatīvo eksporta apjomu uz Savienību*".

(54) Šajā sakarā Komisija norādīja, ka pamatregulas 27. pantā nav noteikts pienākums atlasīt tikai apjoma ziņā lielākos ražotājus, kā arī nav noteikta atlases kritēriju secība. Lai nodrošinātu izmeklēšanas efektivitāti, Komisijai ir rīcības brīvība ([11]), kad tā veido izlasi, pamatojoties uz tādiem kritērijiem, kas nodrošinātu, ka tā ir reprezentatīva attiecībā uz paziņojumā par procedūras sākšanu norādīto subsīdiju atbilstību. Proti, pamatregulas 27. panta 2. punktā ir noteikts, ka "*pušu (..) galīgā atlase (..) ir Komisijas ziņā*". Attiecīgi Komisija ir apsvērusi citus elementus, kas tika ņemti vērā arī iepriekšējās antisubsidēšanas izmeklēšanās ([12]), lai garantētu Ķīnas *BEV* ražošanas nozares izlases reprezentativitāti.

([11]) Lieta T-444/11, *Gold East Paper un Gold Huasheng Paper / Padome* 11.9.2014. (T-444/11) (275. punkts). Tiesa atgādina, ka Savienības iestādēm ir rīcības brīvība, kā tas ir atzīts judikatūrā, attiecībā uz kuru vērtējuma pārbaudei tiesā ir jāaprobežojas ar acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

([12]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1519 (2015. gada 14. septembris), ar ko piemēro galīgos kompensācijas maksājumus Amerikas Savienoto Valstu izcelsmes biodīzeļdegvielas importam (OV L 239, 15.9.2015., 99. lpp. (20. punkts), Komisija izveidoja izlasi no trim ražotājiem eksportētājiem, kuriem bija vislielākais iekšzemes un eksporta pārdošanas apjoms);
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/2287 (2021. gada 17. decembris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārveidotās alumīnija folijas importam un groza Īstenošanas regulu (ES) 2021/2170, ar ko nosaka galīgos antidempinga maksājumus Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārveidotās alumīnija folijas importam (OV L 458, 22.12.2021., 344. lpp.);
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/72 (2022. gada 18. janvāris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas optiskas šķiedras kabeļu importam (OV L 012, 19.1.2022., 34. lpp., (49. punkts), Komisija ņēma vērā arī uzņēmumu ģeogrāfisko izplatību**);**
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/969 (2017. gada 8. jūnijs), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam (OV L 146, 9.6.2017., 17. lpp., (28. punkts), Komisija uzskatīja, ka četras izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas ir reprezentatīvas ne tikai apjoma ziņā, bet arī attiecībā uz to tiesībām saņemt sūdzībā apgalvotās subsīdijas, kā arī attiecībā uz subsīdiju praksi, kas izmeklēta saskaņā ar paziņojumu par procedūras sākšanu);
Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1690 (2018. gada 9. novembris), ar ko nosaka galīgos kompensācijas maksājumus tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121 (OV L 283, 12.11.2018., 1. lpp. (41. punkts), "(..) *izlases izveides mērķis ir pārstāvēt visu riepu ražošanas nozari ĶTR saistībā ar tiesībām saņemt visus iespējamos subsīdiju veidus.*");
Padomes Regula (EK) Nr. 930/2003 (2003. gada 26. maijs), ar ko izbeidz antidempinga un antisubsidēšanas procedūras attiecībā uz saimniecībās audzētu Norvēģijas izcelsmes Atlantijas lašu importu un antidempinga procedūru attiecībā uz Čīles un Farēru salu izcelsmes saimniecībās audzētu Atlantijas lašu importu (OV L 133, 29.5.2003., 1. lpp., (25. punkts)). Kritēriji, kas arī tika atzīti par svarīgiem Čīles izlases veidošanā, bija reprezentatīvi pārdošanas apjomi iekšzemes tirgū un ievērojama ražošana.

(55) Atlasot ražotājus eksportētājus, tika ņemts vērā ne tikai eksporta apjoms, bet arī dažādos tirgus segmentos pārdoto *BEV* modeļu dažādība (t. i., ražojumu veidi), uzņēmumu/grupu reprezentativitāte attiecībā uz iespējamo atbilstību shēmām, kas iekļautas ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, un kopējā ražošanas jauda, arī neizmantotā jauda. Ņemot vērā visus šos faktorus kopā, izveidotā izlase tika uzskatīta par visreprezentatīvāko izlasi, ko atvēlētajā laikā varēja pienācīgi izmeklēt. Izlases veidošana pilnībā atbilda pamatregulas 27. panta noteikumiem, ņemot vērā lietas īpatnības. Ņemot vērā izlases lielo reprezentativitāti, 49. apsvērumā uzskaitītos kritērijus un izmeklēšanai atvēlēto laiku, Komisija neuzskatīja, ka būtu lietderīgi izlasē iekļaut vēl vienu ražotāju eksportētāju. Tāpēc *Tesla* pieprasījums par iekļaušanu izlasē tika noraidīts.

(56) Turklāt ĶV apgalvoja, ka Komisija nav sniegusi prasītos precizējumus par ražotāju eksportētāju atlasi, jo īpaši attiecībā uz to četru kritēriju ņemšanu vērā un relatīvo svarīgumu, kas ņemti vērā izlases veidošanā, pamatu eksporta pārdošanas apjoma noteikšanai dažādos tirgus segmentos, pamatu, lai novērtētu ražotāju eksportētāju grupu iespējamo atbilstību subsīdiju shēmām un neizmantotās jaudas pieejamību, kā arī to, ko nozīmē Komisijas lēmums atlases vajadzībām izmantot atlases veidlapās sniegtās atbildes, neskarot un neatkarīgi no tā, vai tās var būt saistītas ar citām ražotāju eksportētāju grupām.

(57) Komisija uzskatīja, ka izvēlētās trīs uzņēmumu grupas ir visreprezentatīvākais apjoms, ko tā varēja izmeklēt atvēlētajā laikā, un, lai novērtētu izlases reprezentativitāti tā ne tikai aplūkoja absolūtos ražošanas, pārdošanas un eksporta rādītājus, bet ņēma vērā vairākus papildu elementus, tai skaitā dažādos tirgus segmentos pārdoto *BEV* modeļu dažādību, uzņēmumu/grupu reprezentativitāti attiecībā uz iespējamo atbilstību shēmām, kas iekļautas ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, un kopējo ražošanas jaudu, arī neizmantoto jaudu, pamatojoties uz atlases veidlapā sniegto informāciju. Novērtējot šos elementus, tika izmantota visaptveroša pieeja, kurā neviens no atsevišķajiem elementiem netika uzskatīts par izšķirošu. Tirgus segmenti tika ņemti vērā, pamatojoties uz publiski pieejamo informāciju par modeļiem, ko ražotāji eksportētāji pārdod Savienības tirgū. Kā izklāstīts paziņojumā par ražotāju eksportētāju galīgo izlasi, Komisija uzskatīja, ka izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju atbilstība subsīdiju shēmām ir objektīvs kritērijs, ar ko nodrošināt, ka izlase ir reprezentatīva attiecībā uz subsidēšanas līmeni attiecīgajā valstī. Atlase tika veikta, pamatojoties uz atlases veidlapām, kuras saņemtas no ražotājiem eksportētājiem, kas sadarbojās, un kurās būtu jāiekļauj visas ar tiem saistītās personas, kas ir būtiskas izmeklēšanai. Tā kā šīs atbildes ir pašdeklarētas, Komisija skaidri norādīja, ka jebkāds turpmāks novērtējums attiecībā uz šo izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju saistītajām personām varētu būt pamatots.

(58) ĶV un *CCCME* norādīja, ka galīgajā lēmumā par atlasi netika sniegts pamatojums lielākā Ķīnas ražotāja eksportētāja *Tesla* izslēgšanai no ražotāju eksportētāju izlases.

(59) Izmeklēšanas periodā *Tesla* patiešām bija viens no lielākajiem ražotājiem eksportētājiem eksporta uz Savienību apjoma ziņā. Tomēr pretēji *CCCME* apgalvojumam un kā paskaidrots 54. un 57. apsvērumā, atlases pamatā vajadzētu būt ne tikai lielākajam ražošanas, pārdošanas vai eksporta apjomam, bet arī lielākajam reprezentatīvajam apjomam. Kā izklāstīts paziņojumā par ražotāju eksportētāju galīgo izlasi, tika uzskatīts, ka galīgā izlase ir pietiekami reprezentatīva attiecībā uz *BEV* ražotājiem eksportētājiem, kas darbojas Ķīnā, un tās pamatā bija lielākais reprezentatīvais ražošanas, pārdošanas vai eksporta apjoms uz Savienību izmeklēšanas periodā, ko atvēlētajā laikā varēja pienācīgi izmeklēt, ņemot vērā 57. apsvērumā izklāstītos elementus. Tāpēc Komisija noraidīja ĶV un *CCCME* apgalvojumus.

(60) Turklāt *Tesla* apgalvoja, ka Komisija nav atlasījusi pilnas grupas, bet ir atlasījusi tikai dažus izlasē iekļauto grupu ražotājus eksportētājus un saistītos uzņēmumus.

(61) Šī piezīme neatbilst faktiem. Komisija veica atlasi, pamatojoties nevis uz atsevišķiem subjektiem, bet gan uz grupām, kas norādītas atbildēs uz atlases veidlapas jautājumiem sniegtajā informācijā. Visi ražotāji subjekti, kas pieder pie šādām grupām, ir iekļauti izlasē neatkarīgi no tā, vai tie ir atsevišķi minēti paziņojumā par ražotāju eksportētāju galīgo izlasi.

(62) Turklāt gan ĶV, gan *CCCME* norādīja, ka, atlasot trīs Ķīnai piederošus uzņēmumus un neatlasot nevienu ārvalstu uzņēmumu vai kopuzņēmumu, tiek diskriminēti Ķīnas zīmoli. ĶV, *BYD* un *Tesla* norādīja, ka ziņojums par pierādījumu pietiekamību, uz ko Komisija balstīja savu novērtējumu par potenciālo atbilstību subsīdiju shēmām un atlasi, ir neobjektīvs un mērķtiecīgi identificēts un vērsts uz konkrētiem ĶTR ražotājiem. ĶV, *CCCME*, *Tesla* un *GWM* apgalvoja, ka, veidojot izlasi pēc kritērijiem, kas varētu nonākt pie apstiprinoša secinājuma par kaitējuma draudiem, Komisija nav izpildījusi pamatregulas 8. panta 1. punktā noteikto pienākumu veikt objektīvu kaitējuma pārbaudi. Visas ieinteresētās personas, kas iesniedza piezīmes, uzsvēra, ka metodikā un analīzē, kas tika izmantota, lai izveidotu izlasi, nav pietiekamas informācijas.

(63) Komisija noraidīja argumentu, ka tā rīkojās diskriminējošā veidā. Kā paskaidrots paziņojumā lietas materiālos par galīgās izlases izveidi, pirmkārt, dažām izlasē iekļautajām grupām ir kopuzņēmumi ar Eiropas automobiļu ražotājiem. Otrkārt, jebkurš izmeklēšanas rezultātā noteikts pasākums attiektos uz visiem *BEV*, kas ražoti ĶTR un eksportēti no tās, neatkarīgi no tā, kam ražotāji eksportētāji pieder. Treškārt, lielākā daļa uzņēmumu/grupu, kas pieteicās iekļaušanai izlasē, pilnībā vai daļēji pieder Ķīnai un/vai tiem ir kopuzņēmumu nolīgumi ar ārvalstu partneriem.

(64) Iespējamā atbilstība shēmām, kas iekļautas ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, bija viens no vairākiem elementiem, ko Komisija ņēma vērā, lai nodrošinātu *BEV* ražotāju lielāko reprezentativitāti un pamatotu izlases reprezentativitāti saskaņā ar pamatregulas 27. pantu. Turklāt subsīdiju shēmu iespējamā attiecināmība ir elements, kas nebūt nav neobjektīvs, bet ir objektīvs kritērijs, kas paredzēts, lai nodrošinātu, ka izlase ir reprezentatīva attiecībā uz subsidēšanas līmeni attiecīgajā valstī. Tādējādi, izmantojot potenciālo atbilstību kā kritēriju, lai izvēlētos ražotājus eksportētājus, kas sadarbojās, Komisija neatlasīja uzņēmumus ar vislielāko subsīdiju apjomu, jo laikā, kad tika pieņemts lēmums par atlasi, nebija zināmas konkrētas summas, kuras saņēma šie uzņēmumi. Turklāt tas, ka uzņēmums *a priori* var būt potenciāli tiesīgs saņemt subsīdiju no konkrētas shēmas, automātiski nenozīmē, ka šādam uzņēmumam izmeklēšanas periodā piešķirts ieguvums no šādas shēmas. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka uzņēmumi nav pierādījuši, kādā veidā Komisija, atlasot izlasē iekļautos eksportētājus, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā ([13]), kas būtu novedusi pie maldinošiem rezultātiem un ir uzskatāma par pienākuma veikt objektīvu kaitējuma pārbaudi (kurā, kā Komisija atgādina, tai ir arī plaša rīcības brīvība ([14])) pārkāpumu.

(65) Visbeidzot, pretēji dažu personu argumentiem atlases metodika jau tika sīki izskaidrota 2023. gada 25. oktobrī publicētajā paziņojumā par provizorisko izlasi.

(66) Ražotājs eksportētājs *GWM* lūdza to iekļaut izlasē un izslēgt vienu izlasē iekļauto uzņēmumu, apgalvojot, ka atlasītais uzņēmums nav pietiekami reprezentatīvs visai *BEV* nozarei ĶTR attiecībā uz tā galvenā uz Savienību eksportētā *BEV* modeļa zīmolu, tehnoloģiju un cenu noteikšanu. *GWM* apgalvoja, ka tas jāiekļauj izlasē, jo tas bija viens no nedaudzajiem ražotājiem eksportētājiem, kas savlaicīgi iesniedza pieprasīto atlases informāciju, un viens no lielākajiem reprezentatīvajiem *BEV* eksportētājiem ĶTR, ņemot vērā ievērojami atšķirīgos *BEV* modeļus, ko tas eksportēja uz Savienību, tā ģeogrāfisko atrašanās vietu, atbilstību ražojumu drošuma un vides aizsardzības tehnoloģiju prasībām, ievērojamos ieguldījumus pētniecībā un izstrādē un piegādes ķēdes sistēmas vertikālo integrāciju.

([13]) Lieta T-30/19 un T-72/19 *CRIA un CCCMC/Komisija*, 4.5.2022. (T-30/19) (115. punkts, jāatgādina, ka kaitējuma esamības un tā apmēra noteikšana Savienības ražošanas nozarei, kā arī cēloņsakarības noteikšana ir saistīta ar sarežģītu ekonomisko situāciju izvērtēšanu, kurās Savienības iestādēm ir plaša rīcības brīvība).

([14]) Turpat.

(67) Visi uzņēmumi, kas pieteicās atlases procedūrā, iesniedza atbildes paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajā termiņā vai termiņā, par kuru bija panākta vienošanās pēc pamatotiem pagarinājuma pieprasījumiem. Kā izklāstīts 53.–57. apsvērumā, Komisija uzskatīja, ka izveidotā izlase ir visreprezentatīvākā izlase, kuru atvēlētajā laikā varētu pienācīgi izmeklēt. Izlases veidošana pilnībā atbilda pamatregulas 27. panta noteikumiem, vienlaikus ņemot vērā lietas īpatnības. Tā kā neviens no *GWM* izvirzītajiem argumentiem neatspēkoja Komisijas veikto atlasi, *GWM* lūgums par iekļaušanu izlasē tika noraidīts.

(68) *CCCME*, *BYD*, *GWM* un *Tesla* arī apgalvoja, ka neizmantoto jaudu nevar uzskatīt par faktoru, kas izmantojams izlases izveidei, bet gan par faktoru, kas būtu jānovērtē izmeklēšanas gaitā.

(69) Šīs izmeklēšanas pamatā ir kaitējuma radīšanas draudi. Tāpēc, veidojot reprezentatīvu izlasi, tika uzskatīts, ka ir svarīga informācija par ražotāju eksportētāju potenciālo pārdošanas apjomu tuvākajā nākotnē. Tas, ka neizmantotā jauda ir viens no elementiem, kuri pamato Komisijas lēmumu par izlasi, nebija par iemeslu tam, lai šo faktoru neizvērtētu izmeklēšanas gaitā nolūkā noteikt būtiska kaitējuma radīšanas draudus Savienības ražošanas nozarei.

(70) Ņemot vērā iepriekš minētos iemeslus, Komisija nolēma saglabāt ierosināto izlasi kā galīgo izlasi.

(71) Piezīmēs pēc lēmuma par izlasi *NIO* pieprasīja papildu skaidrojumus par tā īpašo situāciju izlasē neiekļauto ražotāju vidū.

(72) Komisija savas piezīmes ietvēra atsevišķā dokumentā, ko nosūtīja tikai uzņēmumam.

(73) Pēc atlases procedūras 2023. gada 8. novembrī notika *Smart* uzklausīšana, kas lūdza to uzskatīt nevis kā *Geely Group* daļu, bet kā atsevišķu ražotāju eksportētāju. Pamatojot šo lūgumu, *Smart* jo īpaši atsaucās uz Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta konstatējumiem apvienošanās procedūrā attiecībā uz *Smart BEV* ražošanu ĶTR ([15]).

(74) Komisija noraidīja šo apgalvojumu. Pirmkārt, lēmumi par apvienošanos tiek pieņemti, pamatojoties uz citu juridisko pamatu nekā pamatregula, kas nosaka atšķirīgus mērķus un prasa dažādus novērtējuma veidus. Otrkārt, lēmumā par apvienošanos tika noteikts, ka *Daimler* un *Geely* kopuzņēmums ir pilnībā funkcionāls kopuzņēmums, bet netika izdarīts secinājums par tā atkarību no *Geely Group*. Faktiski lēmumā norādīts, ka *Smart* ražošanas un izplatīšanas darbības ĶTR veic kopuzņēmums ar *Geely*. Turklāt kopuzņēmums nodarbojas arī ar pārdošanu un mārketingu Savienībai. Turklāt, ņemot vērā esošās darījumu attiecības starp *Smart* un *Geely Group*, abas puses nepārprotami šķita saistītas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 ([16]) 127. panta nozīmē. Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka *Smart* būtu jāuzskata par daļu no *Geely Group*.

(75) *CCCME* uzskatīja, ka izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem noteiktās ziņošanas prasības ir pārāk apgrūtinošas, jo īpaši attiecībā uz informāciju, kas pieprasīta no saistītajiem izejmateriālu piegādātājiem, un gada pārskatu tulkošanu.

(76) Ziņojumā par pierādījumu pietiekamību norādīts, ka ĶV veiktā subsidēšana aptver visu *BEV* ražošanas nozares ražošanas un piegādes ķēdi un cita starpā tiek īstenota, nodrošinot detaļas un sastāvdaļas par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo. Komisija uzskatīja, ka no izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju saistītajām personām pieprasītā informācija ir nepieciešama, lai novērtētu, vai pastāv kompensējamas subsīdijas attiecībā uz *BEV* detaļām un sastāvdaļām, tai skaitā akumulatoru baterijām, un tāpēc noraidīja *CCCME* apgalvojumu.

([15]) Lieta M.9360 — *Daimler/Geely/JV*, Komisijas 2019. gada 10. decembra lēmums saskaņā ar Padomes Regulas Nr. 139/2004 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu un Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 57. pantu.

([16]) OV L 343, 29.12.2015., 558.–893. lpp.

1.5.4. *Atbildes uz anketas jautājumiem un pārbaudes apmeklējumi*

(77) Komisija nosūtīja anketas ĶV, trim izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju grupām, četriem izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem un diviem lietotājiem.

(78) Komisija saņēma atbildes uz anketas jautājumiem no ĶV, trim izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju grupām, četriem izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem un diviem lietotājiem.

(79) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu subsidēšanu, no tās izrietošo kaitējumu (tostarp kaitējuma draudus) un Savienības intereses.

(80) Pārbaudes apmeklējumi saskaņā ar pamatregulas 26. pantu tika veikti turpmāk minēto uzņēmumu telpās.

Savienības ražotāji un to saistītie uzņēmumi:

— uzņēmums Nr. 7

— uzņēmums Nr. 17

— uzņēmums Nr. 18

— uzņēmums Nr. 27

Lietotāji:

— *Leasys Luxembourg S.A.*,

— Leasys Mobility Portugal SA.

ĶTR ražotāji eksportētāji un saistītie uzņēmumi:

— *BYD Group*:

  — *Anyang BYD Industrial Co., Ltd.*, Aņjana, Ķīna,

  — *Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd.*, Bengbu, Ķīna,

  — *BYD Auto Co., Ltd.*, Sjiaņa, Ķīna,

  — *BYD Auto Industry Co., Ltd.*, Šeņdžeņa, Ķīna,

  — *BYD Auto Sales Co., Ltd.*, Šeņdžeņa, Ķīna,

  — *BYD Europe B.V.*, Nīderlande,

  — *BYD Lithium Battery Co., Ltd.*, Šeņdžeņa, Ķīna,

  — *BYD Co., Ltd.*, Šeņdžeņa, Ķīna,

  — *BYD (Shenzhen) Supply Chain Management*, Šeņdžeņa, Ķīna,

  — *BYD Hong Kong*, Honkongas Īpašās Pārvaldes Apgabals,

  — *Changsha BYD Auto Co. Ltd.*, Čanša, Ķīna,

  — *Changsha FinDreams Battery Co., Ltd.*, Čanša, Ķīna,

  — *Changsha Xingchao Auto Co. Ltd.*, Čanša, Ķīna,

  — *Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd.*, Čuncjina, Ķīna,

  — *Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd.*, Čuncjina, Ķīna,

  — *Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd.*, Fudžou, Ķīna,

  — *Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd.*, Fudžou, Ķīna,

— *Hefei BYD Co., Ltd.*, Hefei, Ķīna,

— *Hengyang BYD Industrial Co., Ltd.*, Henjana, Ķīna,

— *Jinan BYD Auto Co., Ltd.*, Dzinaņa, Ķīna,

— *Jinan FinDreams Battery Co., Ltd.*, Dzinaņa, Ķīna,

— *Nanjing BYD Co., Ltd.*, Naņdzjina, Ķīna,

— *Shanghai BYD Co., Ltd.*, Šanhaja, Ķīna,

— *Taiyuan BYD Auto Co., Ltd.*, Taijuaņa, Ķīna,

— *Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd.*, Uvei, Ķīna,

— *Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd.*, Sjiaņa, Ķīna,

— *Xi'an BYD Electronics Co., Ltd.*, Sjiaņa, Ķīna,

— *Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd.*, Sjiaņa, Ķīna,

— *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 filiāle,

— *Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.*, Uhaņas filiāle,

— *Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.*, Čendu filiāle,

— *Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.*, galvenais birojs,

— *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*, Gēteborga, Zviedrija,

— *Smart Europe GmbH*, Štutgarte, Vācija,

— *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) Kā uzsvērts 3.3. iedaļā, Komisija saskārās ar sadarbības problēmām, jo vairākas izlasē iekļautās Ķīnas grupas nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem par konkrētiem uzņēmumiem vai iesniedza nepilnīgu informāciju, vai nesniedza nekādu informāciju par savu uzņēmuma struktūru vai ražošanas izmaksām. Pamatojoties uz to, Komisijai nebija pilnīga pārskata ne par uzņēmumiem, kuriem būtu jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem, ne par to, kādu daļu no kopējām ražošanas izmaksām tie veido.

(82) Tāpēc, pamatojoties uz lietā esošo informāciju, Komisija nolēma koncentrēties uz *BEV* ražotājiem, galveno izejresursu piegādātājiem un citiem uzņēmumiem, kuri bija iesaistīti finansēšanas un pētniecības un izstrādes darbībās, kuri sniedza atbildes uz anketas jautājumiem un kurus varēja pārbaudīt laikposmā pirms pagaidu pasākumu noteikšanas.

(83) Lai gan Komisija saņēma atbildes uz anketas jautājumiem arī no citiem saistītiem uzņēmumiem, kuru darbība ietilpa to darbību tvērumā, kuru dēļ bija jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem, Komisija nevarēja novērtēt šīs atbildes laikposmā pirms pagaidu pasākumu noteikšanas. Komisija patur tiesības vērtēt attiecīgās atbildes līdz šīs procedūras galīgajam posmam.

1.5.5. *Apgalvojumi attiecībā uz pārredzamību un procedūru*

(84) Saskaņā ar ĶV sniegto informāciju fakts, ka *MLex*, šķiet, bija vairāk informācijas par Savienības *BEV* ražotāju izlasi nekā ieinteresētajām personām, apstiprināja, ka izmeklēšana nebija pārredzama un skar ieinteresēto personu tiesības uz pienācīgu procesu.

(85) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Kā norādīts iepriekš 43. apsvērumā, Komisija nevar sniegt piezīmes par ziņojumu presei saturu, un attiecīgā informācija ir iekļauta šīs izmeklēšanas lietas materiālos. Komisija izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem savlaicīgi pievienoja visu attiecīgo informāciju un deva ieinteresētajām personām plašas iespējas sniegt piezīmes. Visas saņemtās piezīmes Komisija pienācīgi novērtēja izmeklēšanas gaitā, un tās ir izskaidrotas šīs regulas attiecīgajā iedaļā.

(86) *CCCME* apgalvoja, ka Komisija novilcināja Savienības ražošanas nozares atbilžu uz anketas jautājumiem iekļaušanu izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos, kas bija krasā pretstatā tam, cik ātri Komisija augšupielādēja Ķīnas ražotāju eksportētāju iesniegto atbilžu uz anketas jautājumiem nekonfidenciālās versijas. *CCCME* apgalvoja, ka šī vilcināšanās ir veicinājusi pārredzamības trūkumu attiecībā uz Savienības *BEV* ražošanas nozari un izmeklēšanā iekļautajiem kaitējuma aspektiem.

(87) Komisija nepiekrīt šim apgalvojumam. Kā paskaidrots 12. un 13. apsvērumā, Savienības ražotājiem tika piešķirta anonimitāte. Tāpēc Komisijai bija rūpīgi jāpārbauda, vai Savienības ražošanas nozares iesniegtajos dokumentos nav nejauši atklāta Savienības ražotāju identitāte un tādējādi apdraudēta piešķirtā anonimitāte. Šādas pārbaudes bija laikietilpīgas. *CCCME* un citām ieinteresētajām personām bija pietiekami daudz laika sniegt piezīmes par atbildēm uz anketas jautājumiem, tiklīdz tās tika pievienotas izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem.

(88) *CCCME* apgalvoja, ka tas, ka nekonfidenciālajos lietas materiālos starp Komisiju un *ACEA* nenotika sarakste, skaidri liecina par pārredzamības trūkumu izmeklēšanā, jo datus par makroekonomiskajiem rādītājiem parasti iesniedza tirdzniecības asociācijas. *CCCME* lūdza Komisiju precizēt, kā izmeklēšanā tiks vākti un izvērtēti makroekonomiskie dati.

(89) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Komisijai nav noteikta juridiska prasība iegūt datus par makroekonomiskajiem rādītājiem no tirdzniecības asociācijas, piemēram, *ACEA*. Komisija var izmantot arī citus informācijas avotus. Šie avoti un makroekonomisko rādītāju novērtējums ir sniegts iedaļā "*Kaitējums*". Komisija nevarēja izpaust makroekonomisko rādītāju novērtējuma avotu un metodiku pirms izmeklēšanas pabeigšanas pagaidu posmā.

(90) *CCCME* norādīja, ka uzņēmums Nr. 29 iesniedza noteiktu informāciju tikai konfidenciālā versijā un ka līdz ar to ieinteresētajām personām tika liegta iespēja saprast uzņēmuma Nr. 29 iesniegto informāciju un sniegt par to piezīmes. Tāpēc *CCCME* lūdza Komisiju darīt šo informāciju pieejamu nekonfidenciālajos lietas materiālos.

(91) Komisija pārbaudīja šo informāciju un secināja, ka to nevar jēgpilni apkopot. Turklāt Komisija šajā izmeklēšanā neizmantoja šo konkrēto informāciju. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

(92) Komisija izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos pievienoja izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem anketas tabulās prasītās galvenās informācijas nekonfidenciālo versiju — indeksētā un konsolidētā līmenī (t. i., izlasē iekļauto Savienības ražotāju dati tika apkopoti). Komisija uzskatīja, ka ir lietderīgi nepievienot katra Savienības ražotāja attiecīgo tabulu nekonfidenciālo versiju atsevišķi, lai aizsargātu izlasē iekļauto Savienības ražotāju identitātes anonimitāti, jo pastāvēja risks, ka katra uzņēmuma indeksu tendences varētu netīši atklāt izlasē iekļauto Savienības ražotāju identitāti un tādējādi apdraudēt anonimitāti.

(93) Šajā sakarā *CCCME* lūdza Komisiju paskaidrot: i) kā Komisijas prakses maiņas pamatojums, kas paskaidrots 92. apsvērumā, tika pamatots ar faktiem lietas materiālos, jo katrs izlasē iekļautais Savienības ražotājs iesniedza individuāli indeksētus datus par vairākiem ekonomiskajiem rādītājiem (tai skaitā par ražošanas jaudu, ražošanas apjomu, pārdošanas apjomu un vērtību saistītām un nesaistītām personām un nodarbinātību) par attiecīgo periodu atlases veidlapas atbildēs, kas tika darītas pieejamas izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos, ii) kā individuāli indeksētie dati un to tendences attiecībā uz pārējiem kaitējuma rādītājiem varētu atklāt Savienības *BEV* ražotāja identitāti un iii) kā četru Savienības ražotāju individuāli indeksēto datu dēļ varētu tikt atklāta to identitāte, ja dati, kas attiecas uz ekonomiskajiem rādītājiem un konkrēti uz *BEV*, nebija publiski pieejami Savienības *BEV* ražotāju gada ziņojumos vai citos dokumentos, kamēr lielākā daļa *BEV* Savienības ražotāju ražo arī citus transportlīdzekļu veidus, nevis tikai *BEV*.

(94) Tāpēc *CCCME* lūdza Komisiju izmeklēšanas nekonfidenciālajos lietas materiālos pievienot par katru uzņēmumu indeksētos datus, kuri attiecas uz četriem izlasē iekļautajiem Savienības *BEV* ražotājiem, jo, pamatojoties uz minētajiem datiem, nebija riska identificēt Savienības *BEV* ražotājus. Turklāt *CCCME* atgādināja, ka šī informācija ir būtiska *CCCME* aizstāvības izklāstam šādu iemeslu dēļ: i) izlasē iekļauto Savienības *BEV* ražotāju identitāte tika turēta slepenībā, un nebija iespējams uzzināt, kā uzņēmumi faktiski darbojas un vai tiem draud kaitējums Ķīnas *BEV* importa dēļ, ii) apkopotie indeksētie dati, kurus Komisija darīja pieejamus, nesniedza nekādu jēgpilnu informāciju un faktiski šķita nepareizi, iii) indeksētie dati par konkrētiem uzņēmumiem ļautu *CCCME* izprast izlasē iekļauto Savienības ražotāju ekonomisko situāciju, jo to dati kalpos par pamatu mikroekonomisko rādītāju un cenu samazinājuma / mērķa cenas samazinājuma novērtēšanai, un iv) lai gan *CCCME* nevarēja pārbaudīt Savienības *BEV* ražotāju sniegto datu precizitāti, izmantojot indeksāciju, kas attiecas uz konkrētiem uzņēmumiem, *CCCME* vismaz varētu salīdzināt datus, kuri sākotnēji sniegti atlases veidlapas atbildēs un pēc tam anketas atbildēs.

(95) Komisija norādīja, ka Savienības *BEV* tirgu veido neliels skaits ražotāju grupu. Par Savienības *BEV* ražošanas nozari ir pieejams ievērojams daudzums publiskas informācijas, kā arī maksas abonēšanas ceļā ir iegūstama ļoti detalizēta informācija, kurai *CCCME* var piekļūt. Tāpēc pastāv liels risks, ka Komisijas anketā pieprasītā ekonomisko un finanšu tendenču informācija kopā ar noteiktu publisku un maksas abonēšanas ceļā iegūtu informāciju varētu padarīt attiecīgos subjektus atpazīstamus un tādējādi tiktu apdraudēta anonimitāte.

(96) Turklāt atlases veidlapās pieprasītā informācija bija ievērojami mazāk detalizēta nekā anketā prasītā informācija. Piemēram, attiecībā uz ekonomisko un finanšu informāciju atlases veidlapā tika pieprasīta informācija par i) ražošanas apjomu, ii) ražošanas jaudu, iii) kopējo pārdošanas apjomu un vērtību Savienībā, iv) pārdošanas apjomu un vērtību saistītiem uzņēmumiem un v) darbinieku skaitu. Papildus šai informācijai attiecīgajos lietas materiālos ar konsolidētiem rādītājiem, kas tika pievienoti izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem, bija iekļauta arī informācija par i) kopējā pārdošanas apjoma vidējo pārdošanas cenu nesaistītiem klientiem un saistītiem klientiem Savienības tirgū, ii) eksporta pārdošanas apjomu, vērtību un cenām nesaistītiem un saistītiem klientiem, iii) vidējām vienības ražošanas izmaksām, iv) peļņu pirms nodokļu nomaksas Savienībā nesaistītiem un saistītiem klientiem, v) jaudas izmantojumu, vi) krājumu apjomu perioda beigās, vii) *BEV* ražojošā darbaspēka izmaksām, viii) naudas plūsmu, ix) kopējo pamatlīdzekļu apjomu, kas izmantots izmeklējamā ražojuma ražošanā, x) ienākumiem no ieguldījumiem, xi) kopējiem ieguldījumiem izmeklējamajā ražojumā un xii) izmeklējamā ražojuma kopējo nolietojumu.

(97) Turklāt Komisija attiecīgos lietas materiālus pievienoja izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem pēc tam, kad izlasē iekļautie Savienības ražotāji iesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Līdz ar to attiecīgā lieta bija balstīta uz nepārbaudītiem datiem. Kad dati tika pārbaudīti, Komisija izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem pievienoja pārskatītu dokumentu. Komisija analizēja šo apgalvojumu, ņemot vērā pārskatīto informāciju, un konstatēja, ka tas vairs nav piemērojams. Turklāt pēc tam, kad tika pārbaudīti izlasē iekļauto Savienības ražotāju iesniegtie dati, Komisija lietas materiālos pievienoja arī reprezentatīvās procentuālās daļas, kas balstīta uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas un ražošanas apjomiem.

(98) Tāpēc, pamatojoties uz iepriekš minēto, pieprasījums tika noraidīts.

(99) *CCCME* arī pieprasīja, lai papildus 94. apsvērumā paustajam pieprasījumam Komisija sniegtu četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju apkopotos datus par katru kaitējuma rādītāju absolūtos skaitļos vai skaitliskos diapazonos.

(100) Kā paskaidrots 95. apsvērumā, Komisija iedaļā "*Kaitējums*" ir norādījusi mikroekonomiskos rādītājus absolūtās vērtībās. Kā paskaidrots iedaļā "*Kaitējums*", pārējie makroekonomiskie rādītāji, ko Komisija arī norādīja iedaļā "*Kaitējums*", ir balstīti ne tikai uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju datiem, bet arī uz visas Savienības datiem. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

(101) Attiecībā uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjomu *CCCME* lūdza Komisiju norādīt i) četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjoma procentuālo daļu tieši neatkarīgiem klientiem un saistītiem uzņēmumiem attiecīgajā periodā Savienībā un ārpus Savienības; ii) Savienības ražotāju pārdošanas apjomu saistītām un nesaistītām personām ģeogrāfisko aptvērumu, iii) vai visi ES pārdošanas apjomi saistītām personām bija veikti saistītiem subjektiem, kas atbildējuši uz anketas I pielikuma jautājumiem, un iv) kāda procentuālā daļa no četru izlasē iekļauto Savienības ražotāju kopējā ES ražošanas apjoma tika eksportēta attiecīgā perioda katrā gadā. Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka, ja visi saistītie uzņēmumi nav aizpildījuši I pielikumu, tas nozīmētu, ka pārdošanas apjoms neatkarīgiem klientiem nebūtu vienāds ar 38 % no pārdošanas apjoma Savienībā, kā Komisija norādījusi paziņojumā lietas materiālos par Savienības ražotāju izlasi.

(102) Attiecībā uz pārdošanas apjomiem nesaistītiem un saistītiem uzņēmumiem Savienībā Komisija sniedza papildu skaidrojumus 2024. gada 4. jūnija paziņojumā lietas materiālos ([17]), kurā tā norādīja, ka šos pārdošanas apjomus tā ir apkopojusi pēc cenas pirmajam nesaistītajam klientam un konsolidējusi šos pārdošanas apjomus ar izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjomiem nesaistītiem klientiem. Attiecībā uz pārdošanas apjomiem ārpus Savienības jāatgādina, ka izmeklēšanas mērķis cita starpā ir novērtēt Savienības ražošanas nozares ražošanas un pārdošanas ekonomisko un finansiālo stāvokli Savienībā, nevis ārpus Savienības. Savienības ražošanas nozares eksporta ietekme ir izskaidrota 1183.–1185. apsvērumā. Turklāt izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdošanas apjomu ģeogrāfiskais aptvērums pēc būtības bija konfidenciāls, un arī Ķīnas ražotājiem eksportētājiem netika prasīts iesniegt šādu informāciju nekonfidenciālajos lietas materiālos. Turklāt *CCCME* nepaskaidroja, kāpēc šī konkrētā informācija bija būtiska.

(103) *CCCME* arī lūdza Komisiju sniegt informāciju par *BEV* un citu veidu transportlīdzekļu ražošanas jaudas un ražošanas attiecību attiecīgajā periodā.

(104) Komisija atgādināja, ka pašreizējā izmeklēšana attiecas tikai uz *BEV*, tāpēc izlasē iekļauto Savienības ražotāju citu veidu transportlīdzekļu ražošanas jaudai un ražošanas apjomam nav nozīmes. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

(105) *CCCME* lūdza Komisiju iesniegt to dalībvalstu sarakstu, kurās darbojas izlasē iekļautie Savienības ražotāji, apgalvojot, ka gadījumos, kad Savienības ražotājiem tiek nodrošināta anonimitāte, izlasē iekļauto Savienības ražotāju ģeogrāfiskā atrašanās vieta tiek izpausta.

(106) Komisija atgādināja, ka Savienībā ir neliels skaits *BEV* ražotāju grupu. Turklāt to ražošanas vieta ir publiska informācija. Tāpēc šajā gadījumā Komisija nevarēja atklāt izlasē iekļauto Savienības ražotāju atrašanās vietu, jo tas varētu padarīt attiecīgos subjektus atpazīstamus un tādējādi tiktu apdraudēta anonimitāte. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

(107) *CCCME* arī lūdza Komisiju norādīt i) apvienoto sarakstu ar tādu ražojumu kontroles numuriem (RKN), kurus attiecīgajā periodā Savienībā un ārpus Savienības pārdevuši četri izlasē iekļautie Savienības ražotāji, nošķirot pārdošanas apjomus saistītiem uzņēmumiem un nesaistītiem uzņēmumiem, ii) tirgus segmentus, uz kuriem attiecas Savienības *BEV* ražotāju pārdošanas apjomi saistītiem un nesaistītiem subjektiem Savienībā un ārpus Savienības, un iii) ražojuma īpašības, kas pieprasītas Savienības ražotāju anketas tabulā "Ražojuma īpašības".

(108) Komisija norādīja, ka anketā tā informāciju RKN līmenī pieprasīja tikai par izmeklēšanas periodu, nevis par visu attiecīgo periodu. Tas tika darīts gan attiecībā uz izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem, gan izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem. Tāpēc Komisija nevar sniegt *CCCME* informāciju, kas tai nav pieejama. Turklāt informācija par katra izlasē iekļautā Savienības ražotāja un Ķīnas ražotāja eksportētāja RKN un ražojuma īpašībām pēc būtības ir konfidenciāla, tāpēc to nevarēja pievienot izmeklēšanas nekonfidenciālajiem lietas materiāliem. RKN parasti tiek izpausti izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem un Savienības ražotājiem individuāli izpaustajā informācijā, ja RKN nav konfidenciāli. Attiecībā uz tirgus segmentiem, kā paskaidrots 1040.–1048. apsvērumā, Komisija neuzskatīja par nepieciešamu veikt tirgus segmentācijas analīzi. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

([17]) t24.004547.

1.5.6. *Piezīmes par procedūras sākšanu*

(109) Piezīmes par procedūras sākšanu tika saņemtas no ĶV, *CCCME* un uzņēmuma Nr. 24.

(110) ĶV apgalvoja, ka izmeklēšana ir tīri politiska un diskriminējoša un ka ES pēdējos gados pati ir piešķīrusi miljardiem euro lielas subsīdijas, lai izveidotu *BEV* piegādes ķēdi, un ka tā arī turpmāk turpinās subsidēt savu *BEV* ražošanas nozari. ĶV uzskatīja, ka šī izmeklēšana kaitē globālās *BEV* ražošanas nozares attīstībai, jo īpaši tāpēc, ka Ķīnas un Savienības *BEV* piegādes ķēdes ir savstarpēji atkarīgas un dziļi integrētas un radīs šķēršļus divpusējiem centieniem cīnīties pret klimata pārmaiņām.

(111) Ne visas subsīdijas ir kompensējamas saskaņā ar SKP nolīgumu, un pašreizējā izmeklēšana attiecas tikai uz subsīdijām, kas piešķirtas Ķīnā, piešķirot ieguvumu attiecīgā ražojuma ražotājiem eksportētājiem. Jebkurā gadījumā ĶV apgalvojumi neietekmē Komisijas pagaidu konstatējumus, ka ĶV ir piešķīrusi subsīdijas *BEV* ražotājiem eksportētājiem, kas ir kompensējamas saskaņā ar SKP nolīgumu un pamatregulu. Pretēji ĶV apgalvojumam Ķīnas kompensējamās subsīdijas rada negodīgu konkurenci, kas tikai kavētu globālās *BEV* ražošanas nozares, jo īpaši Savienības ražošanas nozares, attīstību. Divpusējos centienus cīņā pret klimata pārmaiņām nevar balstīt uz negodīgu konkurenci, ko rada subsidēti *BEV* par zemām cenām, bet to pamatā vajadzētu būt vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem, kuros godīga konkurence un inovācija veicinās zaļo pārkārtošanos. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(112) ĶV apgalvoja, ka tai netika nodrošināta jēgpilna un pienācīga iespēja SKP nolīguma 13. panta 1. punkta nozīmē apspriesties pirms izmeklēšanas sākšanas, jo Komisija publiski paziņoja par izmeklēšanas sākšanu, pirms tā aicināja ĶV uz apspriešanos, kas bija paredzēta valsts svētku laikā Ķīnā, tādējādi apdraudot ĶV spējas pienācīgi apspriesties. ĶV arī apgalvoja, ka tai netika sniegta nekāda informācija vai pierādījumi par ražojuma tvērumu, īpašajiem apstākļiem, kas pamatotu pēc savas iniciatīvas sāktu izmeklēšanu, Savienības ražošanas nozares sastāvu, informācija un pierādījumi, kuri pamatotu apgalvojumus par subsidēšanu, datus par kaitējuma draudiem un datus par cēloņsakarību. Turklāt apspriešanās pirms izmeklēšanas sākšanas neaptvēra visas iespējamās subsīdiju shēmas.

(113) Saskaņā ar pamatregulas 10. panta 7. punktu un SKP nolīguma 13. panta 1. punktu Komisija pirms izmeklēšanas sākšanas aicināja ĶV uz apspriešanos, lai noskaidrotu situāciju attiecībā uz iespējamām subsīdijā. Komisijas priekšsēdētājas 2023. gada 13. septembra runā par stāvokli Savienībā paustais paziņojums par to, ka Komisija sāk attiecībā uz Ķīnā ražotiem elektriskajiem transportlīdzekļiem, nav uzskatāma par izmeklēšanas sākumu. ĶV 2023. gada 22. septembrī saņēma verbālnotu, kurā ĶV tika paziņots par Eiropas Komisijas lēmumu pēc savas iniciatīvas sākt antisubsidēšanas procedūru. Tas notika pirms valsts svētku perioda Ķīnā. Kopā ar šo verbālnotu ĶV tika iesniegts kopsavilkums par subsidēšanu un kaitējuma draudiem, sniedzot pietiekamus pierādījumus par kompensējamu subsīdiju, kaitējuma un cēloņsakarības pastāvēšanu. Ne pamatregulas 11. panta 8. punktā, ne SKP nolīguma 13. panta 1. punktā nav noteikts, ka Komisijai pirms izmeklēšanas sākšanas pēc savas iniciatīvas jānosūta ĶV visi lietas materiāli. Shēmas, uz kurām, iespējams, neattiecās apspriešanās, nav citas identificētās subsīdijas, bet tās ietilpst shēmās, par kurām Komisija un ĶV diskutēja apspriešanās laikā. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(114) ĶV apgalvoja, ka Komisijas atteikums pienācīgi pagarināt termiņu ietekmēja tās tiesības uz aizstāvību, vienlaikus ĶV norādīja vairākus šāda pagarinājuma iemeslus.

(115) Paziņojuma par procedūras sākšanu 9. iedaļā noteikts, ka termiņu pagarinājumi būtu jāpieprasa tikai ārkārtas apstākļos, un tos piešķirs tikai tad, ja tie ir pienācīgi pamatoti, norādot pārliecinošus iemeslus. Turklāt tajā norādīts, ka termiņu tādas informācijas iesniegšanai, kas nav atbildes uz anketas jautājumiem, pagarinājumi nepārsniedz trīs dienas, ja vien netiek pierādīts, ka ir bijuši ārkārtas apstākļi. ĶV nepierādīja, ka pastāv šādi ārkārtas apstākļus, kas attaisnotu termiņa pagarinājumu par vairāk nekā trim dienām. Nedēļas nogales dēļ, kurā iekrita šis trīs dienu pagarinājums, ĶV tika piešķirts četru kalendāro dienu pagarinājums. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(116) Turklāt ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka nav izpildītas prasības attiecībā uz izmeklēšanas sākšanu pēc savas iniciatīvas saskaņā ar pamatregulas 10. panta 8. punktu. ĶV un *CCCME* norādīja, ka Komisija, nesaņēmusi rakstisku sūdzību no Savienības ražošanas nozares vai tās vārdā, nekonstatēja nekādus īpašus apstākļus, kas pamatotu izmeklēšanas sākšanu. ĶV apgalvoja, ka Savienības *BEV* ražošanas nozare būtu varējusi pati iesniegt sūdzību un ka nebija skaidru pierādījumu tam, ka nepastāv izņēmuma un īpaši apstākļi, kas pamatotu izmeklēšanas sākšanu pēc savas iniciatīvas. ĶV arī apgalvoja, ka saskaņā ar preses ziņojumiem Savienības *BEV* ražotāji publiski iebilda pret pašreizējo izmeklēšanu un ka tas ir skaidrs pierādījums tam, ka nepastāv izņēmuma un īpaši apstākļi, kas pamatotu lietas sākšanu pēc savas iniciatīvas.

(117) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija pietiekami pamatoja sākšanu pēc savas iniciatīvas. Jo īpaši Komisija uzskatīja, ka Ķīnas zemo cenu un subsidētā *BEV* importa straujā izplatība tirgū, kas var radīt neatgriezenisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, ir īpašs stāvoklis, kas pamato izmeklēšanas sākšanu pēc savas iniciatīvas. Ķīnas *BEV* nozares subsidēšana izraisīja lielu un strauju Ķīnā ražoto *BEV* importa pieplūdumu Savienības tirgū par cenām, kas nospiež cenas vai novērš cenu pieaugumu (kurš citādi būtu noticis), draudot Savienības *BEV* ražošanas nozarei nodarīt būtisku kaitējumu, kurš varētu būt neatgriezenisks tehnoloģiju attīstības un nepieciešamā pētniecības un izstrādes finansējuma līmeņa dēļ. Iespēja, ka Savienības *BEV* ražošanas nozare pati būtu varējusi iesniegt sūdzību, neietekmē Komisijas konstatējumu, ka šajā konkrētajā gadījumā pastāvēja īpaši apstākļi, kas pamato izmeklēšanas sākšanu pēc savas iniciatīvas. Turklāt Komisija nekomentē paziņojumus presei. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(118) ĶV apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā nav pierādījumu par preferenciāliem aizdevumiem un eksporta kredītu apdrošināšanu, ir nepietiekami pierādījumi par dotāciju piešķiršanu, nav pierādījumu par preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu par neatbilstoši zemu atlīdzību, nav pierādījumu, lai izmeklētu negūtos vai neiekasētos valdības ieņēmumus, un ir nepareiza izpratne par eksporta nodokļa atlaidēm.

(119) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā iekļautie pierādījumi bija informācija, kas Komisijai pamatoti bija pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Kā norādīts ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, kurā ietverts Komisijas veiktais visu to ar Ķīnu saistīto pierādījumu novērtējums, kas ir Komisijas rīcībā, un uz kura pamata Komisija sāka izmeklēšanu, izmeklēšanas sākumposmā bija pietiekami daudz pierādījumu, ka iespējamās subsīdijas ir kompensējamas to pastāvēšanas, apjoma un veida ziņā. Attiecībā uz visām dažādajām shēmām, kas minētas izmeklēšanas sākšanas dokumentā, Komisija sniedza juridisko pamatu, šo subsīdiju shēmu specifiskumu *BEV* nozarei un, ciktāl Komisijai bija piekļuve šai informācijai, detalizētu informāciju no publiski pieejamiem avotiem par subsīdiju summām, ko ĶV ir piešķīrusi *BEV* ražotājiem eksportētājiem. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka tai ir pietiekami daudz pierādījumu par kompensējamām subsīdijām saskaņā ar pamatregulu un SKP nolīgumu.

(120) ĶV norādīja, ka izmeklēšanās, kas sāktas, pamatojoties uz Savienības ražošanas nozares sūdzību, Komisija parasti pārbauda jautājumus par Savienības ražotāju importu no valsts, uz kuru attiecas izmeklēšana, un to attiecībām ar ražotājiem eksportētājiem, kā arī to darbību Savienībā, veicot stāvokļa pārbaudi pirms izmeklēšanas sākšanas. Tāpēc ĶV lūdza Komisiju i) precizēt, vai Komisija izmeklēšanas sākšanas dokumentā iekļautajā Savienības *BEV* ražošanas nozares definīcijā ir ņēmusi vērā to, ka daži Savienības ražotāji ražo Ķīnā, ka daži no tiem pieder Ķīnas uzņēmumiem vai ka to ražošanas apjoms Savienībā ir neliels, ii) sniegt informāciju par Savienības *BEV* ražošanas nozares sastāvu ražotāju un ražotāju grupu skaita ziņā, Savienības *BEV* ražošanas kopējo apjomu un Savienības *BEV* ražošanas nozares pārdošanas kopējo apjomu un vērtību attiecīgā perioda katrā gadā, iii) precizēt, vai Komisija ir izslēgusi kādu Savienības *BEV* ražotāju no izmeklēšanas sākšanas dokumentā minētā 12 ražotāju saraksta, iv) sniegt informāciju par Savienības *BEV* ražotāju kopējo importa apjomu un vērtību no Ķīnas un citām valstīm, izņemot Ķīnu, un v) sniegt informāciju par Savienības *BEV* ražotāju no Ķīnas veiktā importa apjomu un vērtību, pat ja tā izteikta diapazonos, salīdzinājumā ar to kopējo ES saražoto un pārdoto apjomu.

(121) Komisija norādīja, ka pašreizējā izmeklēšana tika sākta pēc tās iniciatīvas, nevis pamatojoties uz sūdzību. Tāpēc šajā izmeklēšanā Komisijai nebija jāveic stāvokļa pārbaude. No tā izriet, ka ĶV lūgumi sniegt paskaidrojumus un informācijas pieprasījumi, kas saistīti ar izmeklēšanas sākšanas dokumentu, šajā sakarā nebija būtiski un tāpēc tie tika noraidīti.

(122) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka Komisija izmeklēšanas sākšanas dokumentā dažādiem kaitējuma novērtējuma aspektiem selektīvi un nepamatoti izmantoja vairākas datubāzes, piemēram, *Global Trade Atlas* (*"GTA"*), *Eurostat* un *S&P Global Mobility*, nemēģinot saskaņot informāciju vai paskaidrot, kā un kāpēc konkrēta datu kopa ir piemērota konkrētai kaitējuma novērtējuma daļai.

(123) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija izmantoja informāciju, kas bija tās rīcībā pirms izmeklēšanas sākšanas. Izņemot *Eurostat*, pārējās divas datubāzes nepieder Komisijai, tāpēc Komisija nevarēja pilnībā salīdzināt šajās datubāzēs iekļauto informāciju. Turklāt izmeklēšana sākšanas dokumentā Komisija paskaidroja, ka, kad tas bija iespējams, tā salīdzināja informāciju šajās datubāzēs un vajadzības gadījumā koriģēja šo informāciju ar citu tās rīcībā esošo informāciju. Komisija arī paskaidroja, ka *S&P Global Mobility* dati sniedz detalizētāku priekšstatu par Savienības tirgū pārdoto *BEV* veidiem, un izskaidroja abus izmantotos datu moduļus. Turklāt attiecībā uz *BEV* importa apjomu no Ķīnas tika izmantota Eurostat datubāze, savukārt *GTA* tika izmantota attiecībā uz Ķīnas eksporta apjomu uz Savienību. *BEV* importa apjoms no Ķīnas Savienībā un *BEV* eksporta apjoms no Ķīnas uz Savienību nav vienāds, jo to pamatā ir dažādu muitas dienestu paziņotie dati. Turklāt neatkarīgi no informācijas avota secinājums bija tāds pats, t. i., izmeklēšanas sākšanas dokumenta aptvertajā periodā *BEV* importa/eksporta apjoms no Ķīnas palielinājās. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(124) ĶV apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija ir salīdzinājusi pusgada datus par 2023. gadu ar iepriekšējiem pilniem gadiem, piemēram, 2020., 2021. un 2022. gadu, lai izdarītu secinājumus par Ķīnas importa cenām un tirgus daļu un to ietekmi uz Savienības *BEV* ražošanas nozari, lai aplēstu šā importa turpmāko ietekmi uz cenām, kā arī stāvokli Savienības *BEV* ražošanas nozarē, un ka šāds novērtējums nav objektīvs.

(125) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija kā novērtējuma periodu izmantoja visu 2020., 2021. un 2022. gadu un 2023. gada pirmo pusgadu, ņemot vērā, ka izmeklēšana tika sākta 2023. gada oktobrī, kā paskaidrots 1. apsvērumā. Lai novērtētu kaitējuma apjoma rādītāju tendences, piemēram, importa, pārdošanas, eksporta, ražošanas un patēriņa apjomu, Komisija aprēķināja indeksu tikai par pilniem gadiem, par bāzes gadu uzskatot 2020. gadu. Komisija nav aprēķinājusi indeksu 2023. gada pirmajam pusgadam, par bāzes gadu izmantojot pilnu 2020. gadu, jo attiecībā uz apjoma rādītāju novērtējuma periodam un bāzes gadam jābūt identiskiem (t. i., pusgadu nevar salīdzināt ar pilnu gadu). Vidējās cenas nav apjoma rādītājs, tāpēc Komisija aprēķināja indeksu arī 2023. gada pirmajam pusgadam, par bāzes gadu izmantojot visu 2020. gadu. Šāds novērtējums ir pilnīgi objektīvs tādām nozarēm kā *BEV* ražošanas nozare, kurā pārdošanas cena nemainās pa sezonām un tik ilgi, kamēr tiek atklāts attiecīgais laikposms. Attiecībā uz tirgus daļām Komisija aprēķināja tirgus daļas katrā pilnā gadā (2020., 2021. un 2022. gadā), kā arī 2023. gada pirmajā pusē un paskaidroja, kā tirgus daļa šajā periodā mainījās. Attiecībā uz secinājumiem, ko Komisija izdarījusi izmeklēšanas sākšanas dokumentā par Ķīnas importa cenu ietekmi uz Savienības *BEV* ražošanas nozari un šā importa aplēsto turpmāko ietekmi uz cenām, ĶV nepaskaidroja, kas tieši Komisijas secinājumos nebija objektīvs. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(126) ĶV apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma un pārdošanas cenu dati ir balstīti uz dažādiem datu avotiem un kopām un ka tāpēc Komisijas novērtējums nav objektīvs. *CCCME* apgalvoja, ka tas, ka Komisija dažādiem kaitējuma novērtējuma aspektiem izmantoja dažādus datu kopumus, neļāva iegūt precīzu priekšstatu par Savienības *BEV* ražošanas nozares stāvokli.

(127) Komisija nepiekrita šiem apgalvojumiem. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā iekļautā informācija ir balstīta uz informāciju, kas Komisijai pamatoti pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisijai bija jāizmanto vairākas datubāzes, piemēram, *Eurostat*, *GTA* un *S&P Global Mobility*, jo nebija vienotas datubāzes, kurā būtu iekļauta visa informācija, kas Komisijai bija vajadzīga tās novērtējuma veikšanai. Tas, ka Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma novērtējums nebija balstīts uz to pašu datubāzi kā pārdošanas cenu novērtējums, nepadara Komisijas novērtējumu par neobjektīvu. Kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā, datubāzē, ko Komisija izmantoja, lai novērtētu Savienības ražošanas nozares cenu tendences, nebija norādīta automobiļa izcelsme. Tas bija īpaši svarīgi *Tesla* grupas ražotajiem *BEV*, kuriem noteiktus *BEV* modeļus varēja ražot gan Ķīnā, gan Savienībā. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(128) ĶV un *CCCME* lūdza Komisiju i) sniegt sīkāku informāciju par *S&P Global Mobility* datu moduļiem un ziņojumiem, ko Komisija izmantoja izmeklēšanas sākšanas dokumentā, proti, par *S&P Global Mobility* pārdošanas apjoma un vērtības datu vākšanas metodiku, tai skaitā datu vākšanas pamatu, avotu un to, vai dati ietver jebkādas aplēses un, ja ietver, aplēšu raksturu; un ii) atklāt pamatā esošos *S&P Global Mobility* datus, kurus Komisija ir sašķirojusi/atlasījusi, pamatojoties uz konkrētiem parametriem. Turklāt tika norādīts, ka, lai gan *S&P Global Mobility* bija maksas publikācija, to var pielīdzināt *GTA* un ka tāpat kā antidempinga izmeklēšanā Komisija izpauž detalizētus datus no *GTA* (reprezentatīvās valsts atlases kontekstā), līdzīgi kā *GTA*, Komisijai būtu jāsniedz detalizēti dati par *S&P Mobility* moduļiem. *CCCME* arī apgalvoja, ka pamatā esošie *S&P Global Mobility* dati un informācija par avotu un metodiku, kas izmantota datu vākšanā attiecībā uz *BEV* pārdošanas apjomu un vērtību un to izcelsmi, ir būtiski, lai ieinteresētās personas varētu pārbaudīt Komisijas izmantoto datu ticamību un uzticamību. *CCCME* apgalvoja, ka nav skaidrs, vai *S&P Global Mobility* dati atbilst abiem Komisijas izmantotajiem moduļiem un aptver visus Ķīnas un ES ražoto *BEV* pārdevumus Savienībā.

(129) Kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā, Komisija, lai novērtētu Ķīnas *BEV* importu Savienībā, izmantoja divus *S&P Global Mobility* datu moduļus. Viens datu modulis (1. modulis) bija balstīts uz datiem par ražošanas apjomu pārdošanai Savienības tirgū. Šajā modulī Komisija spēja noteikt precīzu ražošanas vietu konkrētam *BEV* modelim, kuru bija paredzēts pārdot Savienības tirgū. Tas jo īpaši attiecās uz tiem *BEV* modeļiem, kas tika pārdoti Savienības tirgū, bet ražoti vairākās valstīs (ne tikai Ķīnā), piemēram, *Tesla* grupas modeļiem. Vēl viens datu modulis (2. modulis) bija balstīts uz datiem par *BEV* pārdošanu Savienības tirgū. Tomēr šajā modulī nebija iespējams precīzi noteikt konkrēta automobiļa modeļa ražošanas vietu. Kā uzsvērusi ĶV, *S&P Global Mobility* ir apmaksāta publikācija, tāpēc Komisija nevar izpaust pamatā esošos datus. *S&P Global Mobility* datu līmenis (ražošana pārdošanai Savienībā par katru ražotāju, transportlīdzekļa modeli u.c.) nav salīdzināms ar Komisijas izpausto informāciju no *GTA* (importa dati) reprezentatīvās valsts atlasei antidempinga izmeklēšanā. Tomēr ĶV un *CCCME* var iegādāties datus no *S&P Global Mobility*. Jebkurā gadījumā Komisija konstatēja, ka *CCCME* jau bija piekļuve *S&P Global Mobility* 2. moduļa datiem, jo šie dati tika izmantoti analīzē, kas iesniegta *CCCME* 2023. gada 20. decembra iesnieguma I pielikumā. Tāpēc šis pieprasījums tika noraidīts.

(130) *CCCME* apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija klasificēja Savienības *BEV* dažādos segmentos, bet nesniedza nekādu informāciju par Ķīnas *BEV* un par to, vai tie ir salīdzināmi ar Savienības *BEV* katrā segmentā. Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā nav ņemta vērā konkurence un aizstājamība starp Ķīnas *BEV* un Savienības ražotāju Savienībā ražotajiem *BEV* katrā segmentā. Turklāt *CCCME* apgalvoja, ka katrā segmentā varētu būt dažādi *BEV* modeļi un virsbūves tipi, piemēram, automobiļi un *SUV*, un šī virsbūves veidu atšķirība ietekmēja cenu salīdzināmību, un virsbūves veidu atšķirības citu faktoru starpā arī padara *BEV* modeļus konkrētā segmentā, iespējams, nesalīdzināmus.

(131) Segmentus (ražojumu veidu ziņā), ko Komisija izmantoja cenu salīdzināšanai, Komisija neveidoja šajā izmeklēšanā. Informācija par segmentiem bija pieejama datos, kas izgūti no *S&P Global Mobility*, jo visus Savienības tirgū pārdotos *BEV* šādos segmentos klasificē citas trešās personas, piemēram, ražotāji, automobiļu tirgotāji, nomas uzņēmumi u. c. Šie segmenti attiecas gan uz Savienības ražošanas nozares ražotajiem *BEV*, gan uz *BEV*, kas importēti no Ķīnas. Turklāt izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisijai nebija jāveic padziļināts salīdzinājums starp no Ķīnas importētajiem *BEV* un Savienības ražošanas nozares ražotajiem *BEV*. Šāds salīdzinājums tiek veikts izmeklēšanas gaitā, pamatojoties uz RKN, ko izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem un izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem tiek lūgts iesniegt. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(132) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka Ķīnas *BEV* cenu dinamikai Savienības tirgū Komisija ir izmantojusi Eurostat datus, kas ietvēra Savienības ražošanas nozares pašimportu, un secināja, ka 2020. gadā un 2023. gada pirmajā pusē cenas samazinājās par 2 %, bet ignorēja faktu, ka *S&P Global Mobility* dati liecināja par Ķīnas *BEV* importa vidējās svērtās pārdošanas cenas pieaugumu par 3 % laikposmā no 2022. gada līdz 2023. gada pirmajam pusgadam. Turklāt ĶV arī apgalvoja, ka, tā kā, pamatojoties uz Eurostat datiem, lielāko daļu importa no Ķīnas veica Savienības ražošanas nozare par transfertcenām, nav iespējams jēgpilni novērtēt Ķīnas *BEV* importa cenas.

(133) Komisija norādīja, ka ĶV ir sniegusi pretrunīgus apgalvojumus. No vienas puses, tā apgalvoja, ka Komisija nevarēja objektīvi salīdzināt vidējās cenas pusgada periodā ar vidējām viena gada cenām, kā paskaidrots 124. apsvērumā, un, no otras puses, tā kritizēja Komisiju par to, ka tā savā analīzē nav ņēmusi vērā cenu pieaugumu 2023. gada pirmajā pusē salīdzinājumā ar 2022. gadu. Turklāt, novērtējot importa cenu tendenci, Komisijai ir jāņem vērā viss imports no Ķīnas, pat ja daļa no tā tika veikta par transfertcenām. Turklāt *S&P Global Mobility* dati neziņoja par importa cenu no Ķīnas, bet gan no Ķīnas importēto *BEV* vidējo svērto cenu galapatērētājam. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(134) ĶV apgalvoja, ka vidējā svērtā vienības importa cena, pamatojoties uz Eurostat datiem, ir nodalīta no *S&P Global Mobility* ziņotās faktiskās *BEV* pārdošanas cenas patērētājam, un tāpēc tā norādīja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā ietvertais cenu novērtējums nebija objektīvs vai balstīts uz tiešiem pierādījumiem.

(135) Cenas abās datubāzēs Eurostat un *S&P Global Mobility* ir atšķirīgas, jo tās ir cenas dažādiem klientu veidiem un dažādos tirdzniecības līmeņos. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(136) ĶV apgalvoja, ka Komisijas apgalvojums izmeklēšanas sākšanas dokumentā, ka *S&P Global Mobility* 2. modulī, ko izmantoja Savienības ražošanas nozares un Ķīnas importa cenu salīdzināšanai, ir iekļauta lielākā daļa no visa *BEV* pārdošanas apjoma Savienības tirgū galvenajās dalībvalstīs, rada šaubas par *S&P Global Mobility* datu apjomu un tvērumu. Šo apgalvojumu atkārtoja *CCCME*, kura arī lūdza Komisiju paskaidrot savu datu avotu izvēli un izmantoto datu reprezentativitāti.

(137) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisijai nebija pienākuma veikt visu Savienības ražošanas nozares *BEV* un Ķīnas *BEV* cenu salīdzinājumu. Kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā, *S&P Global Mobility* 2. modulī bija iekļauta lielākā daļa no visa *BEV* pārdošanas apjoma Savienības tirgū galvenajās dalībvalstīs, tāpēc tas bija reprezentatīvs. Turklāt, tā kā izmeklēšana tika sākta pēc savas iniciatīvas, Komisijai izmeklēšanas sākšanas dokumentā nebija datu no Savienības ražošanas nozares, un tāpēc tā izmantoja labāko pieejamo informāciju cenu salīdzināšanai, t. i., datus no *S&P Global Mobility*, kas ir uzticams informācijas avots, kuru izmanto automobiļu ražotāji.

(138) Turklāt ĶV un *CCCME* norādīja, ka, tā kā Komisija neatklāja Ķīnas un Savienības *BEV* apjomu, kas ņemts vērā attiecībā uz ietekmi uz cenām kopumā un pa segmentiem, tās nevarēja saprast, vai konkrētajam segmentam aprēķinātā, kā arī kopējā aprēķinātā cenu starpība ir reprezentatīva.

(139) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija neveica cenu novērtējumu pa segmentiem tirgus segmentācijas nozīmē. Komisija izmantoja segmenta faktoru cenu salīdzināšanai ražojuma veidu nozīmē, lai salīdzinājums būtu jēgpilns, ņemot vērā Savienības tirgū pārdoto *BEV* dažādos modeļus, jo šajā sakarā nebija pieejama cita informācija. Tāpēc Komisijai nebija jāatklāj Ķīnas un Savienības *BEV* apjoms, kas ņemts vērā saistībā ar ietekmi uz cenām. Tāpēc apgalvojums tika noraidīts.

(140) Turklāt ĶV apgalvoja, ka Komisija nav precizējusi, vai Komisijas norādītos un cenu salīdzināšanai aplūkotos vieglo pasažieru automobiļu segmentus ir izveidojusi Komisija vai tos izmantojusi arī *S&P Global Mobility*.

(141) Komisija atgādināja, ka informācija par segmentiem bija pieejama *S&P Global Mobility* 2. modulī.

(142) ĶV un *CCCME* arī apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā nav sniegts cenu salīdzinājums attiecībā uz dažiem segmentiem un netika sniegti paskaidrojumi par to izslēgšanu. ĶV un *CCCME* turklāt apgalvoja, ka gadījumā, ja Ķīnas *BEV* netiktu pārdoti šajos segmentos Savienības tirgū, šie *BEV* veidi būtu jāizslēdz no ražojuma tvēruma.

(143) Kā paskaidrots 139. apsvērumā, Komisija neveica cenu salīdzinājumu pa segmentiem segmentācijas nozīmē. Turklāt izmeklēšana aptvēra visus akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļus, tāpēc tam, vai Ķīnas ražotāji eksportētāji neeksportēja uz Savienības tirgu *BEV* konkrētos segmentos, nebija nozīmes. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(144) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka cenu salīdzinājumā Komisijai bija jāņem vērā citi faktori, kas ietekmē salīdzināmību, piemēram, pārdošanas apjomu atšķirības klientiem un tirdzniecības līmenis.

(145) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisijai nav pienākuma veikt cenu salīdzinājumu, kurā ņemti vērā visi faktori, kas ietekmē salīdzināmību, jo pirms izmeklēšanas sākšanas Komisijai nav piekļuves šādai detalizētai informācijai. Šāds aprēķins tiek veikts izmeklēšanas gaitā, pamatojoties uz detalizēto informāciju, ko iesnieguši izlasē iekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji un izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(146) ĶV, *CCCME* un uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka cenu salīdzinājums, ko Komisija veica izmeklēšanas sākšanas dokumentā, nav objektīvs, jo tas izslēdza *Tesla* grupas pārdošanas apjomus, lai gan šie pārdošanas apjomi bija ievērojami.

(147) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā, *S&P Global Mobility* datubāzē, ko Komisija izmantoja cenu salīdzināšanai, *Tesla* grupas pārdošanas apjomu izcelsme Savienības tirgū netika norādīta. Turklāt izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisijai nebija pienākuma veikt cenu salīdzinājumu attiecībā uz visiem eksporta pārdošanas apjomiem un visiem Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomiem. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā sniegtā informācija ir balstīta uz informāciju, kas Komisijai bija pamatoti pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(148) ĶV apgalvoja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija ir veikusi cenu salīdzinājumu par 2022. gadu un 2023. gada pirmo pusgadu un nav ņēmusi vērā datus par 2020. un 2021. gadu, kā arī nav ņēmusi vērā Ķīnas un Savienības *BEV* cenu mijiedarbību laika gaitā, un šajā sakarā atsaucās uz Apelācijas institūcijas ziņojumiem lietā *Ķīna — "HP-SSST" (ES un Japāna)* ([18]). *CCCME* atkārtoja šo apgalvojumu 2023. gada 20. decembra iesniegumā un atsaucās arī uz ekspertu grupas ziņojumu lietā *Maroka — galīgie antidempinga pasākumi attiecībā uz mācību grāmatām (Tunisija)* ([19]).

([18]) Apelācijas institūcijas ziņojumi, *China — Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from Japan* / *China — Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes ("HP-SSST") from the European Union* (Ķīna — pasākumi, ar kuriem piemēro antidempinga maksājumus augstas veiktspējas nerūsējoša tērauda bezšuvju caurulēm ("*HP-SSST*") no Japānas / Ķīna — pasākumi, ar kuriem piemēro antidempinga maksājumus par augstas veiktspējas nerūsējoša tērauda bezšuvju caurulēm ("*HP-SSST*") no Eiropas Savienības), WT/DS454/AB/R un 1. papildinājums / WT/DS460/AB/R un 1. papildinājums, pieņemts 2015. gada 28. oktobrī, *DSR* 2015:IX, 4573. lpp., 5.159.–5,160. punkts.

([19]) Ekspertu grupas ziņojums *Morocco — Definitive Anti-Dumping Measures on School Exercise Books from Tunisia* (Maroka — galīgie antidempinga pasākumi attiecībā uz skolu mācību grāmatām no Tunisijas), WT/DS578/R un 1. papildinājums, kas izplatīts PTO dalībvalstīm 2021. gada 27. jūlijā, pārsūdzēts 2021. gada 28. jūlijā, 7.218.-7.220. punkts.

(149) Komisija norādīja, ka abi PTO ziņojumi attiecas uz cenu analīzi, kas veikta izmeklēšanas laikā, nevis uz to, kas sniegta sūdzībā vai izmeklēšanas sākšanas dokumentā, kurā pierādījumu standarts ir zemāks. Komisija uzskatīja, ka pirms izmeklēšanas sākšanas izmeklēšanas sākšanas dokumentā sniegtā cenu analīze ir pietiekama. Padziļināta analīze tiek veikta izmeklēšanas gaitā, pamatojoties uz izlasē iekļauto Ķīnas eksportētāju un izlasē iekļauto Savienības ražotāju iesniegtajiem datiem. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(150) ĶV un *CCCME* arī apgalvoja, ka, lai salīdzinātu cenas, Komisija nav ņēmusi vērā Savienības *BEV* ražotāju importu un ka Savienības ražotāju cenu noteikšanas stratēģiju attiecībā uz Ķīnā ražotajiem *BEV*, visticamāk, ietekmēja Savienības ražotāju vispārējā uzņēmējdarbības stratēģija.

(151) Cenu salīdzinājumam Komisija no cenu salīdzinājuma izslēdza tikai *Tesla* pārdošanas apjomus, jo tās rīcībā esošajā informācijā nevarēja nošķirt *BEV*, ko *Tesla* ražojis Ķīnā no tiem, ko tas ražojis Savienībā, kā paskaidrots 147. apsvērumā. Turklāt Komisija norādīja, ka ĶV un *CCCME* nepamatoja savu apgalvojumu par Savienības ražošanas nozares cenu noteikšanas stratēģiju. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(152) ĶV un *CCCME* arī apgalvoja, ka, lai salīdzinātu cenas, Komisija nav ņēmusi vērā zīmola faktoru, nepaskaidrojot, kā Komisijai šis faktors būtu jāņem vērā cenu salīdzinājumā. Turklāt ĶV un *CCCME* arī apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenu pieaugums saistībā ar pārdošanas apjoma pieaugumu rada jautājumus par to, cik lielā mērā Ķīnas zīmola *BEV* konkurē ar Savienības ražošanas nozari, un ka, iespējams, zemākas Ķīnas *BEV* importa cenas pašas par sevi neliecina par cenu apspiešanu vai nospiešanu. ĶV un *CCCME* norādīja, ka ekspertu grupa lietā *Maroka — galīgie antidempinga pasākumi attiecībā uz mācību grāmatām (Tunisija)* ([20]) norādīja, ka ietekmes uz cenām pārbaudē izmeklēšanas iestādei ir jāņem vērā atšķirības starp trim ietekmēm uz cenām, jo elementi, kas ir svarīgi, lai ņemtu vērā būtisku cenu samazinājumu, atšķiras no elementiem, kas ir svarīgi, lai ņemtu vērā būtisku cenu nospiešanu un apspiešanu. ĶV un *CCCME* arī norādīja, ka netika veikta neatkarīga analīze par cenu nospiešanu un apspiešanu un ka apgalvojums par cenu nospiešanu nav pamatots, jo Savienības ražošanas nozares cenas attiecīgajā periodā palielinājās. Uzņēmums Nr. 24 kā faktorus, ko Komisija attiecībā uz cenu analīzi nav ņēmusi vērā izmeklēšanas sākšanas dokumentā, pievienoja arī i) tirgus segmentus un ii) citus faktorus, kuri ietekmē konkurences dinamiku autobūves nozarē, bet neprecizēja šos faktorus.

(153) Komisija uzskatīja, ka dokumentā par izmeklēšanas sākšanu tā ir sniegusi pietiekamu informāciju par cenām, kuras pamatā bija informācija, kas Komisijai pamatoti bija pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Izmeklēšanas gaitā Komisija veiks padziļinātu cenu analīzi, pamatojoties uz informāciju, ko iesnieguši izlasē iekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji un izlasē iekļautie Savienības ražotāji.

(154) Attiecībā uz Savienības *BEV* ražošanas nozares iespējamās neaizsargātības novērtējumu ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka i) izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija selektīvi koncentrējās uz konkrētiem Savienības ražošanas nozares ekonomiskajiem rādītājiem, piemēram, ražošanas apjomu, pārdošanas apjomu, tirgus daļu, pārdošanas cenām un nodarbinātību, vienlaikus neņemot vērā citus rādītājus, kas ir būtiski Savienības *BEV* ražošanas nozares situācijas un perspektīvu novērtēšanai, piemēram, ražošanas jaudu, jaudas izmantojumu, ražošanas izmaksas, faktorus, kas ietekmē pārdošanas cenas, rentabilitāti un ienākumus no ieguldījumiem, ii) rādītāji, ko Komisija izmantoja izmeklēšanas sākšanas dokumentā, liecināja par veselīgu Savienības ražošanas nozari, jo Savienības ražošanas nozarei attiecīgajā periodā piederēja lielākā tirgus daļa, un ka sešu mēnešu laikā novērotais nelielais tirgus daļas samazinājums nav izmantojams par ticamu neaizsargātības rādītāju, jo Savienības *BEV* ražotāji sekmīgi pārdeva visu savu produkciju un palielināja ražošanu un vienlaikus piedzīvoja ievērojamu pārdošanas apjoma pieaugumu tirgū, kas paplašinās, iii) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms 2020.–2022. gadā palielinājās straujāk nekā Savienības patēriņa pieauguma temps, iv) Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas, kas palielinājās par 30 %, liecina, ka Savienības ražotāji spēja saglabāt savu tirgus daļu un paaugstināt cenas, neraugoties uz *BEV* importu no Ķīnas, un v) pieaugošā nodarbinātība liecina, ka Savienības ražošanas nozare ir optimistiska attiecībā uz tās nākotnes perspektīvām, un vi) Savienības ražošanas nozares eksports palielinājās. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozare nav neaizsargātā stāvoklī, ka tā faktiski aug, jo datiem par pārdošanas apjomu, ražošanu un eksportu ir pozitīva tendence, savukārt dati par tirgus daļu neliecina par skaidru tendenci, lai gan kopš 2021. gada tirgus situācija ir uzlabojusies.

([20]) Ekspertu grupas ziņojums *Morocco — Definitive AD Measures on Exercise Books (Tunisia)* (Maroka — galīgie antidempinga pasākumi attiecībā uz mācību grāmatām (Tunisija)), 7.195.-7.196. punkts.

(155) Tā kā izmeklēšana tika sākta pēc savas iniciatīvas, izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija sniedza publiski pieejamo informāciju. Komisija uzskatīja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā tā ir sniegusi pietiekamu informāciju par Savienības ražošanas nozares neaizsargātību. Proti, Komisija paskaidroja, ka Savienības ražošanas nozares stāvoklis neliecina par būtisku kaitējumu, ko radītu imports no Ķīnas. Tomēr Ķīnas eksportētāji ļoti īsā laikposmā ir ievērojami palielinājuši savu iekļūšanu Savienības tirgū par cenām, kas ir ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, tādējādi nospiežot cenas vai novēršot cenu pieaugumu, kas citādi būtu noticis, un tādējādi radot ievērojamu spiedienu uz Savienības pārdošanas apjomu, tirgus daļām un peļņas normu. Tas bija īpaši svarīgi situācijā, kad Savienības ražošanas nozarei būs jāsasniedz lielāki pārdošanas apjomi *BEV* tirgū, lai absorbētu apjomīgos ieguldījumus, kas tai jāiztērē, lai saglabātu konkurētspēju pārejā uz pilnīgu elektrifikāciju. Ķīnas izcelsmes *BEV* importa pieaugums par zemām cenām, iegūstot ievērojamas tirgus daļas augošā tirgū, izraisītu Savienības ražošanas nozarei lielus zaudējumus, tā strauji varētu kļūt neilgtspējīga.

(156) Attiecībā uz kaitējuma draudiem ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka Komisija nav sniegusi nekādus pierādījumus un skaidrojumus par juridisko prasību pamatregulas 8. panta 8. punkta ievaddaļā attiecībā uz apstākļu maiņu, kuras rezultātā kaitējums ir skaidri paredzams un nenovēršams, un ka Komisija nav veikusi perspektīvas analīzi.

(157) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija sniedza pietiekamus pierādījumus, kas liecina, ka subsidētā importa attīstība radītu nenovēršamus kaitējuma draudus jau tā neaizsargātai Savienības ražošanas nozarei. Proti, Komisija sniedza pierādījumus, ka Ķīnas *BEV* lielo apjomu un tirgus daļu par ļoti zemām cenām kombinācija varētu apdraudēt Savienības *BEV* ražošanas nozares izdzīvošanu. Ķīnas *BEV* ražotāji eksportētāji uzskata, ka Savienības tirgus ir ļoti pievilcīgs, ņemot vērā skaidro elektrifikācijas plānu, tirgus lielumu un cenas. Turklāt attiecībā uz prognožu analīzi Komisija norādīja, ka kaitējuma draudu analīze pēc būtības ir prognozējoša un ka elementu analīze izmeklēšanas sākšanas dokumenta 6. iedaļā ir uz nākotni vērsta analīze. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(158) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka, lai izmeklēšanas sākšanas dokumentā novērtētu importa no Ķīnas pieauguma tempu, Komisija ņēma vērā tikai Ķīnas zīmolu tirgus daļu, bet tai būtu vajadzējis iekļaut visu importu no Ķīnas.

(159) Komisija nepiekrīt šim apgalvojumam. Izmeklēšanas sākšanas dokumenta sadaļā par kaitējumu Komisija aprēķināja visa Ķīnas importa tirgus daļu. Kaitējuma draudu sadaļā Komisija papildināja informāciju par tirgus daļu, kas norādīta minētajā sadaļā, un paskaidroja, ka *BEV* importu no Ķīnas var iedalīt trīs kategorijās, piemēram, Eiropas zīmols, Amerikas zīmols un Ķīnas zīmoli, un tā norādīja arī Ķīnas zīmolu tirgus daļu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(160) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisija izmeklēšanas sākšanas dokumentā nav pienācīgi paskaidrojusi metodiku, kā aprēķināt ievērojamo subsīdiju importa pieaugumu Savienības tirgū. Proti, uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisija lielā mērā ir paļāvusies uz Ķīnas *BEV* eksporta datiem no *GTA* datubāzes un nav izskaidrojusi *GTA* datubāzes pamatā esošo metodiku, ņemot vērā būtiskās atšķirības starp *GTA* datiem un citiem avotiem, piemēram, *Eurostat* un *S&P Global Mobility*.

(161) Komisija nepiekrita uzņēmuma Nr. 24 nepamatotajam secinājumam, ka tā lielā mērā ir paļāvusies uz *GTA* datiem, lai novērtētu subsīdiju importa Savienībā pieauguma tempu. Turklāt nav skaidrs, kādu metodiku Komisijai vajadzēja izskaidrot attiecībā uz *GTA*. Lai novērtētu Ķīnas *BEV* importa/eksporta pieaugumu uz Savienību, Komisija izmantoja trīs avotus, kas bija tās rīcībā pirms izmeklēšanas sākšanas: Eurostat, *S&P Global Mobility* un *GTA*. Komisija savā novērtējumā nepiešķīra īpašu nozīmīgumu nevienai no šīm datubāzēm. Kā uzsvēris pats uzņēmums Nr. 24, *GTA* sniedza datus par Ķīnas eksportu uz Savienības tirgu. Eurostat sniedza datus par importu Savienības tirgū no Ķīnas. Eksporta apjoms var atšķirties no importa apjoma, jo īpaši gadījumos, kuros datus sniedz dažādi muitas dienesti. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(162) ĶV apgalvoja, ka, pamatojoties uz vairākiem datu avotiem, Komisijas aprēķinātajā Ķīnas zīmolu tirgus daļā, šķiet, apzināti ir ticis pārvērtēts Ķīnas zīmolu īpatsvars, lai radītu nepatiesu iespaidu par ievērojamu Ķīnas zīmolu importa pieauguma tempu Savienībā, jo Komisijas aprēķinātā tirgus daļa bija lielāka nekā attiecīgā *ACEA* paziņotā tirgus daļa.

(163) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam. Komisija nevar komentēt *ACEA* iesniegtos datus par tirgus daļu, to avotus un metodiku, jo tai nebija piekļuves detalizētajam datu kopumam, ko šajā sakarā izmantojusi *ACEA*. Tomēr, salīdzinot *ACEA* paziņoto tirgus daļu ar Komisijas aprēķināto tirgus daļu Ķīnas zīmoliem, šķiet, ka *ACEA* šajā aprēķinā neiekļāva importu no Ķīnas *Geely Group*, jo īpaši *Polestar* pārdošanas apjomu.

(164) ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka Komisijas novērtējums nav objektīvs, jo, novērtējot importa no Ķīnas pieauguma tempu nākotnē un novērtējot Savienības pārdošanas apjomu, tika izslēgts Savienības ražošanas nozares pašimports.

(165) Novērtējot importa no Ķīnas pieaugumu nākotnē, Savienības ražošanas nozares veiktais imports netika izslēgts. Turklāt kaitējuma analīzē Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam jāietver tikai Savienībā ražoto *BEV* apjoms, no Ķīnas importēto *BEV* apjoms faktiski ir Savienības ražošanas nozares tālākpārdošana Savienības tirgū, jo šāda veida pārdošanas gadījumā Savienības ražošanas nozare darbojas kā tirgotājs Savienības tirgū, nevis kā ražotājs. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(166) ĶV un uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisija nav veikusi objektīvu pārbaudi, jo Ķīnas *BEV* importa novērtējums netika veikts pa segmentiem, kā tas tika darīts, lai analizētu ietekmi uz cenām.

(167) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija neveica cenu ietekmes analīzi pa segmentiem. Komisija vienkārši salīdzināja Savienības ražošanas nozares *BEV* cenas ar Ķīnas *BEV* dažādos segmentos ražojuma veidu nozīmē, lai cenu salīdzinājums būtu jēgpilns, ņemot vērā vairākus Savienības ražošanas nozares pārdoto *BEV* veidus. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(168) Attiecībā uz Ķīnas zīmolu tirgus daļu, kas izmeklēšanas sākšanas dokumentā noteikta, pamatojoties uz *S&P Global Mobility*, ĶV lūdza Komisiju i) apstiprināt, vai norādītie tirgus daļas diapazoni ir pareizi, ii) precizēt, kāpēc ir norādīti diapazoni, lai gan faktiski saskaņā ar izmeklēšanas sākšanas dokumentu Komisijai bija precīzi dati un Ķīnas zīmolu precīza tirgus daļa par 2021. gadu (t. i., 3 %).

(169) Ķīnas zīmolu tirgus daļa tika norādīta diapazonos, jo Komisija izmantoja divus *S&P Global Mobility* datu moduļus, kuru datu vākšanas pamats bija atšķirīgs, kā tas bija skaidri paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā. Komisijas norādītie diapazoni norādīja tirgus daļu aprēķina rezultātu, pamatojoties uz šiem diviem moduļiem. Attiecībā uz 2021. gadu Komisija nenorādīja diapazonu, jo tirgus daļas aprēķina rezultāts abiem datu moduļiem bija vienāds.

(170) ĶV un *CCCME* arī apgalvoja, ka Komisijas apgalvojumi par Ķīnas jaudas pārpalikumu ir neprecīzi un ka ievērojamu daļu no *BEV* ražošanas jaudas Ķīnā var attiecināt uz Savienības *BEV* ražošanu. Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisijas analīzē par Ķīnā neizmantoto jaudu trūka detalizācijas, jo tajā nav ņemti vērā dažādie segmenti tirgū un politikas norises Ķīnā un trešās valstīs, kas nākotnē visos segmentos palielinās *BEV* pieprasījumu. Turklāt ĶV un *CCCME* apgalvoja, ka Komisija nav novērtējusi paredzamo Ķīnas iekšzemes pieprasījuma pieaugumu, lai gan Ķīna ir pasaulē lielākais *BEV* tirgus, ka lielākā daļa *BEV* produkcijas Ķīnā bija paredzēta Ķīnas iekšzemes tirgum un citu tirgu absorbcijas spējai. Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisija nav pietiekami novērtējusi norises un tendences *BEV* tirgos trešās valstīs.

(171) Komisija uzskatīja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā tā ir sniegusi pietiekamu informāciju par jaudu un neizmantoto jaudu Ķīnā. Proti, Komisija paskaidroja, ka vairāki avoti norādīja, ka neizmantotā jauda Ķīnā ir aptuveni 50 %, un paredzams, ka nākotnē tā palielināsies, jo tiek būvēts vairāk rūpnīcu. Lai gan Ķīna patiešām ir lielākais *BEV* tirgus, tas ir orientēts arī uz eksportu. Liels skaits Ķīnas *BEV* uzņēmumu ir publiski pauduši interesi eksportēt *BEV* uz Savienību, un tie veido *BEV* modeļus īpaši Savienības tirgum, kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā. Turklāt izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija paskaidroja, ka trešais lielākais *BEV* tirgus pēc Ķīnas un Savienības ir ASV, kas faktiski tika slēgts Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, ņemot vērā 27,5 % kopējos ievedmuitas nodokļus (2,5 % muitas nodokļi un 25 % nodokļi ([21]) saskaņā ar 1974. gada Tirdzniecības likuma 301. iedaļu ([22])). Arī citos mazākos tirgos, piemēram, Turcijā un Indijā, *BEV* importam no Ķīnas bija augsti ievedmuitas nodokļi. Izmeklēšanas laikā Komisija padziļināti novērtēs citu Ķīnas neizmantotās jaudas tirgu absorbcijas jaudu.

(172) *CCCME* apgalvoja, ka Komisija nav izvērtējusi, vai no Ķīnas importētie *BEV* un Savienības *BEV* ir konkurences attiecībās un savstarpēji aizstājami tā, ka no Ķīnas importētie *BEV* varētu radīt kaitējuma draudus Savienības *BEV* ražošanas nozarei. CCCME šajā sakarā atsaucās uz Apelācijas institūcijas ziņojumiem lietā *Ķīna — HP-SSST (Japāna un ES)* ([23]).

(173) Komisija norādīja, ka atsauce uz attiecīgo novērtējumu, kas Komisijai jāveic izmeklēšanas laikā, ir šajā ziņojumā, nevis sūdzībā vai izmeklēšanas sākšanas dokumentā, kuriem pierādījumu līmenis ir zemāks nekā izmeklēšanas laikā. Turklāt izmeklēšanas sākšanas dokumenta 5.4.2. iedaļā Komisija norādīja Ķīnas *BEV* un Savienības *BEV* cenu salīdzinājumu, pamatojoties uz segmentiem ražojuma veidu nozīmē, 5.4.4. iedaļā Komisija paskaidroja *BEV* ražošanas izmaksu komponentus, kas Ķīnas ražotājiem eksportētājiem un Savienības ražotājiem ir vienādi, 5.5. iedaļā Komisija secināja, ka Ķīnas *BEV* ražotāji ļoti īsā laikposmā ir ievērojami palielinājuši savu klātbūtni ES tirgū par cenām, kas ir ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, tad 6.2. un 6.3. iedaļā Komisija paskaidroja, kāpēc Savienības tirgus ir pievilcīgs Ķīnas ražotājiem, jo īpaši konkrētiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, ko Komisija izklāstījusi 6.3. iedaļā. Turklāt 7.1. iedaļā par cēloņsakarību Komisija paskaidroja, ka Ķīnas automobiļu klātbūtne Savienības tirgū lielos apjomos par ievērojami zemākām cenām nekā Savienības ražošanas nozares cenas neļaus Savienības ražošanas nozarei izveidot pienācīgu *BEV* ražošanas nozari Savienības tirgū. Tāpēc izmeklēšanas sākšanas posmā bija pietiekami pierādījumi, kas liecināja, ka Ķīnas *BEV* un Savienības *BEV* tieši konkurē un ir savstarpēji aizstājami. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(174) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka nav pierādījumu, kas liecinātu, ka apgalvotais subsidēto *BEV* imports no Ķīnas radītu būtiska kaitējuma draudus Savienības *BEV* ražošanas nozarei, ņemot vērā i) augošo Savienības *BEV* ražošanas nozari, kas saskaņā ar uzņēmuma Nr. 24 sniegto informāciju nebija neaizsargātā stāvoklī, ii) paredzamo Savienības *BEV* tirgus izaugsmi un iii) importa no citām trešām valstīm attīstību. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā vieglo pasažieru automobiļu tirgus segmentāciju, lai gan šis elements ir būtisks, jo tas izskaidrotu, ka Ķīnas *BEV* zemās cenas vienā tirgus segmentā nevar radīt kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei, kas darbojas dažādos tirgus segmentos. Turklāt uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka, pat ja pastāv kaitējuma draudi Savienības ražošanas nozarei, šāds apdraudējums nav saistāms ar *BEV* importu no Ķīnas, jo i) liela daļa ES ražošanas nozares koncentrējās uz iekšdedzes motora (*ICE*) automobiļiem, attiecībā uz kuriem tām bija konkurences priekšrocības, un tikai nesen sāka ieguldīt *BEV* tirgū, ii) ir mazi ieguldījumi globālajā elektrisko akumulatoru bateriju piegādes ķēdē un iii) ir izmaksu ziņā pieejamu izejvielu trūkums akumulatoru bateriju ražošanai un augstas enerģijas cenas, ko saasināja ārējie satricinājumi, jo īpaši Krievijas agresija Ukrainā.

(175) ĶV apgalvoja, ka Komisija nav pienācīgi novērtējusi i) importu no trešām valstīm, ii) Savienības *BEV* ražotāju veikto *BEV* pašimportu no Ķīnas — uz to norādīja arī *CCCME*, un iii) izmaiņas patēriņa paradumos.

([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]) Apelācijas institūcijas ziņojums *Ķīna — HP-SSST (Japāna un ES)*, 5.262. punkts.

(176) *CCCME* apgalvoja, ka Komisija nav pienācīgi ņēmusi vērā citus zināmus faktorus, kuri varētu radīt kaitējumu Savienības *BEV* ražotājiem nākotnē, piemēram, i) Savienības *BEV* ražotāju paļaušanos uz akumulatoru baterijām un citām sastāvdaļām trešās valstīs, kas ietekmē to konkurētspēju gan kopumā, gan tad, ja rodas piegādes ķēdes traucējumi, piemēram, tādi kā Covid-19 pandēmijas un Krievijas un Ukrainas kara laikā, ii) inflācijas spiedienu un augstās enerģijas cenas Savienībā, iii) ES politiku biodegvielu veicināšanai, iv) konkurenci *ICE* automobiļu un *BEV* starpā, v) to, ka vairāku Savienības *BEV* ražotāji ir jaunuzņēmumi un tiem ir ierobežots ražošanas apjoms, un vi) tradicionālo ES automobiļu zīmolu ražotāju, kas ražo *BEV*, cenu politiku un ES iekšējo konkurenci.

(177) Savienības *BEV* ražošanas nozare patiešām palielinājās atbilstoši Savienības tirgum, kas pakāpeniski pāriet no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*. Tomēr izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija sīkāk paskaidroja, ka pieejamā informācija liecina, ka Savienības *BEV* ražošanas nozare savā *BEV* uzņēmējdarbībā būs tuvu peļņas un rentabilitātes līmenim, un paredzams, ka aptuveni 2025. gadā tā sasniegs rentablu līmeni. Nozares zemais sniegums galvenokārt bija saistīts ar augstajām akumulatoru bateriju izmaksām un dārgajiem pētniecības un izstrādes centieniem, kas joprojām bija salīdzinoši neliela apjoma. Savienības *BEV* nozarei, lai saglabātu konkurētspēju, bija pastāvīgi jāiegulda jo īpaši akumulatoru bateriju ražotnēs un jaunu *BEV* modeļu pētniecībā un izstrādē. Lai gan situācija pašlaik ir ilgtspējīga, jo lielākā daļa Savienības *BEV* ražotāju var veikt šķērskompensēšanu, izmantojot lielāku peļņu, ko tie gūst no *ICE* transportlīdzekļu pārdošanas, tomēr šī iespēja pakāpeniski izzudīs, kad Savienības tirgus pāries uz pilnīgu elektrifikāciju. Citiem vārdiem sakot, Savienības *BEV* ražošanas nozares rentabilitāte nākotnē lielā mērā būs atkarīga no tā, vai tā nodrošinās lielus *BEV* ražošanas un pārdošanas apjomus. Turklāt, kā paskaidrots izmeklēšanas sākšanas dokumentā, Savienības ražošanas nozarei ir jāturpina palielināt *BEV* pārdošanu Savienības tirgū lielos apjomos. Ķīnas *BEV* klātbūtne Savienības tirgū lielos apjomos ar ievērojami zemākām cenām nekā Savienības ražošanas nozares cenas neļaus Savienības ražošanas nozarei izveidot pienācīgu *BEV* ražošanas nozari Savienības tirgū.

(178) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā sniegto datu pamatā bija informācija, kas Komisijai bija publiski pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Pirms izmeklēšanas sākšanas Komisijai nebija tādas informācijas, kas liecinātu, ka ir vajadzīga segmentu analīze. Izmeklēšanas gaitā Komisija turpināja izmeklēt šo jautājumu un secināja, ka šajā lietā segmentu analīze nav ne pamatota, ne lietderīga, kā paskaidrots 1041.–1049. apsvērumā.

(179) Turklāt Komisijai izmeklēšanas sākšanas dokumentā nebija jāiekļauj izsmeļošs saraksts ar faktoriem, kas varētu radīt kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei, jo izmeklēšanas sākšanas dokumentā nepieciešamo pierādījumu līmenis ir ievērojami zemāks nekā izmeklēšanas laikā, kad tiek piemēroti kompensācijas pasākumi. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija novērtēja importa no trešām valstīm attīstību un citus faktorus, kas ietekmē Savienības ražošanas nozares darbību, piemēram, pusvadītāju trūkumu, grūtības iegūt pietiekami daudz izejvielu un uzlādes infrastruktūru. Izmeklēšanas laikā Komisija sīki novērtēs šādus faktorus, kā norādīts 6.2. iedaļā. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(180) Attiecībā uz Savienības interesēm, atzīstot, ka Komisija izmeklēšanas sākšanai parasti neņēma vērā Savienības intereses, ĶV apgalvoja, ka šajā izmeklēšanā šāds novērtējums būtu bijis būtisks un atbilstīgs, jo izmeklēšana tika sākta pēc savas iniciatīvas un Savienības *BEV* ražotāji, šķiet, to neatbalsta. ĶV uzskatīja, ka šīs izmeklēšanas sākšana no ES viedokļa nav saprātīga un ka pasākumu noteikšana būtu pretrunā Savienības interesēm, jo: i) izmeklēšana nedotu labumu Savienības *BEV* ražošanas nozarei, un, ja pasākumi tiktu noteikti, rastos problēmas saistībā ar *BEV* pieejamību cenas ziņā un pieejamību Savienībā, un ii) izmeklēšana neatbilda ES klimata un zaļās enerģijas mērķiem.

(181) Attiecībā uz izmeklēšanām, kas uzsāktas pēc savas iniciatīvas, nav juridiskas prasības ne sūdzībā, ne izmeklēšanas sākšanas dokumentā iekļaut Savienības interešu novērtējumu. Turklāt Komisija noteikti nepiekrita 180. apsvērumā minētajiem ĶV apgalvojumiem. Izmeklēšanas gaitā Komisija detalizēti pievērsās Savienības interešu aspektiem un izklāstīja savus konstatējumus iedaļā "Savienības intereses".

(182) Izmeklēšanas sākšanas dokumentā iekļautie pierādījumi bija informācija, kas Komisijai pamatoti bija pieejama pirms izmeklēšanas sākšanas. Tā kā izmeklēšana tika sākta pēc savas iniciatīvas, Komisijai nebija pieejama tāda pati informācija kā gadījumos, kad izmeklēšana tiek sākta, pamatojoties uz sūdzību. Konkrēta informācija, piemēram, precīzi dati par ražošanas izmaksām un līdz ar to rentabilitāti, nav publiski pieejami. Tomēr izmeklēšanas sākšanas dokumentā bija pietiekami pierādījumi, kas liecina, ka pastāv kaitējuma draudi Savienības ražošanas nozarei un cēloņsakarība starp kaitējuma draudiem Savienības ražošanas nozarei un *BEV* importu no Ķīnas, ko izraisīja subsidētais imports. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka tai ir pietiekami pierādījumi kaitējuma draudiem, ko rada subsidēts imports, saskaņā ar pamatregulu un SKP nolīgumu.

1.6. **Individuāla pārbaude**

(183) ĶTR ražotājs eksportētājs *Tesla (Shanghai) Co., Ltd.*, saskaņā ar pamatregulas 27. panta 3. punktu iesniedza pieprasījumu veikt individuālu pārbaudi. Pēc tam tas iesniedza arī atbildes uz anketas jautājumiem. Šis pieprasījums tiek izskatīts šajā procedūras posmā.

2. **IZMEKLĒJAMAIS RAŽOJUMS, ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS**

2.1. **Izmeklējamais ražojums**

(184) Izmeklējamais ražojums ir jauni akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku (ieskaitot autovadītāju) pārvadāšanai, izņemot Regulā (ES) Nr. 168/2013 ([24]) noteiktās L6 un L7 kategorijas transportlīdzekļus, un kurus darbina (neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita) tikai ar vienu vai vairākiem elektromotoriem, ieskaitot tos, kas aprīkoti ar iekšdedzes nobraucamā attāluma palielinātāju (palīgspēkiekārtu), un kurus patlaban klasificē ar KN kodu ex 8703 80 10 (*TARIC* kods 8703 80 10 10) ("izmeklējamais ražojums"). No šīs izmeklēšanas ir izslēgti motocikli.

(185) Paziņojumā par procedūras sākšanu izmeklējamā ražojuma definīcijā netika iekļauta skaidra atsauce uz nobraucamā attāluma palielinātāju. Tomēr Komisija uzskatīja par nepieciešamu precizēt, ka *BEV* veids ietver arī transportlīdzekļus, kuriem ir nobraucamā attāluma palielinātājs (palīgspēkiekārta), kas sastāv no maza iekšdedzes motora, kurš savienots ar elektrisko ģeneratoru, ko izmanto akumulatora baterijas uzlādei laikā, kad transportlīdzeklis tiek darbināts. Šāda veida *BEV* ir tādas pašas fizikālās īpašības un lietojums, un tie konkurē ar citu veidu *BEV*, kuriem nav nobraucamā attāluma palielinātājs. Attiecīgajā periodā šāda veida *BEV* tika importēti no Ķīnas un Savienībā ražoti nelielos apjomos. Tādējādi Komisijas analīzē kopš procedūras sākšanas bija iekļauti dati par šāda veida *BEV*.

2.2. **Attiecīgais ražojums**

(186) Attiecīgais ražojums ir Ķīnas izcelsmes izmeklējamais ražojums ("attiecīgais ražojums").

2.3. **Līdzīgais ražojums**

(187) Izmeklēšana liecina, ka visiem turpmāk minētajiem ražojumiem ir vienas un tās pašas fizikālās un tehniskās pamatīpašības, kā arī vieni un tie paši pamatlietojumi:

attiecīgajam ražojumam, ko eksportē uz Savienību,

(a) Ķīnā ražotajam un tās iekšzemes tirgū pārdotajam izmeklējamajam ražojumam, kā arī

(b) izmeklējamajam ražojumam, ko Savienības ražošanas nozare ražo un pārdod Savienībā.

(188) Komisija nolēma, ka šīs izmeklēšanas nolūkos minētie ražojumi tādējādi ir līdzīgi ražojumi pamatregulas 2. panta c) punkta nozīmē.

([24]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

2.4. **Piezīmes par ražojuma tvērumu**

(189) Piezīmes par ražojuma tvērumu tika saņemtas no *Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd*. ("*XEV*") un *Green World Mobility*.

(190) *XEV* ir Ķīnas ražotājs eksportētājs, kas ražo kvadriciklus, kurus tirgo ar zīmolu "*XEV*" un eksportē uz Savienību. Tā galvenais modelis ir *XEV YOYO*.

(191) *XEV* apgalvoja, ka *XEV YOYO* ir pilnībā elektrisks L7 kategorijas kvadricikls saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 168/2013 ([25]) I pielikumā definētajām transportlīdzekļu kategorijām. Tādējādi*XEV* uzskata, ka tas atšķiras no mehāniskajiem transportlīdzekļiem pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai, kas tiek dēvēti par M kategorijas transportlīdzekļiem atbilstīgi Regulas 2018/858 ([26]) 4. pantā definētajām transportlīdzekļu kategorijām. Turklāt *XEV* apgalvoja, ka L7 kategorijas kvadricikliem fizisku un tehnisku atšķirību dēļ nav līdzības ar *BEV*, uz kuriem attiecas izmeklēšana. *XEV* parādīja, ka vienam no tiem, proti, *XEV YOYO*, ir ne tikai citādas licencēšanas prasības un citādi numura zīmes izmēri, bet arī mazāka jauda, akumulatoru bateriju kapacitāte, maksimālais nobraucamais attālums, pašmasa un maksimālais ātrums nekā dažiem maziem M kategorijas *BEV*. *XEV* arī norādīja uz dažādiem lietojumiem un patērētāju uztveri.

(192) Tāpēc *XEV* lūdza Komisiju apstiprināt, ka šajā izmeklēšanā kvadriciklus, piemēram, *XEV YOYO*, neuzskata par *BEV*, un tāpēc uz tiem neattiecas izmeklējamā ražojuma definīcija.

(193) Komisijas veiktā analīze apliecināja, ka kvadricikliem (L6 un L7 kategorija) patiešām nav tādu pašu fizisko un tehnisko īpašību kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas izmeklēšana. Proti, papildus fiziskajiem un tehniskajiem raksturlielumiem kvadriciklu definīcija ietver ierobežojumus attiecībā uz maksimālo ātrumu, svaru, motora jaudu un sēdekļiem, savukārt akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas izmeklēšanas darbības joma, šādu ierobežojumu nav. Tādējādi Komisija secināja, ka kvadricikli nav daļa no izmeklējamā ražojuma un tāpēc uz tiem izmeklēšana neattiecas. Tādējādi tika konstatēts, ka šī izmeklēšana neattiecas uz kvadriciklu eksportu uz Savienību, ko cita starpā veica *XEV*.

(194) *Green World Mobility* importē no Ķīnas elektriskos mopēdus un īpašus elektrotransportlīdzekļus, kas paredzēti personām ar invaliditāti. *Green World Mobility* apgalvoja, ka šādi transportlīdzekļi atšķiras no izmeklējamā ražojuma. Patiešām, mopēdi ietilpst L6 kategorijā, kas definēta Regulā (ES) Nr. 168/2013, savukārt elektrotransportlīdzekļi, kas paredzēti personām ar invaliditāti un ko importē *Green World Mobility*, iepriekš tika klasificēti ar KN kodu 8713 90 00. Tomēr Nīderlandes muitas iestādes vēlāk pārklasificēja tos ar KN kodu 8703 80 10. Ar šādiem transportlīdzekļiem var pārvadāt ne vairāk kā divus cilvēkus, un pa koplietošanas ceļu tie var pārvietoties ar maksimālo ātrumu 45 km/h. Visbeidzot, *Green World Mobility* apstiprināja, ka tie ir klasificēti arī L kategorijā, kā definēts Regulā (ES) Nr. 168/2013.

(195) Komisijas veiktā analīze apstiprināja, ka mopēdiem un tādu veidu elektrotransportlīdzekļiem, kas paredzēti personām ar invaliditāti un ko importē *Green World Mobility*, nepiemīt tādas pašas fiziskās un tehniskās īpašības kā akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas izmeklēšanas darbības joma. Tādējādi Komisija secināja, ka šie ražojumi nav daļa no izmeklējamā ražojuma un tāpēc uz tiem izmeklēšana neattiecas.

([25]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

([26]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

3. SUBSIDĒŠANA

3.1. Ievads. Valdības plānu, projektu un citu dokumentu izklāsts

(196) Pirms Komisija analizēja apgalvojumu par subsidēšanu subsīdiju vai subsīdiju programmu veidā, tā novērtēja valdības plānus, projektus un citus dokumentus, kuri attiecās uz izmeklēto subsīdiju programmu analīzi.

(197) Vispirms Komisija norādīja, ka Ķīnas vispārējo ekonomisko struktūru raksturo īpaši spēcīga valsts loma, savukārt valsts iestādes kontrolē Ķīnas Komunistiskā partija ("ĶKP"), kam valstī ir valdošā politiskā loma. Tā rezultātā uzņēmumi Ķīnā darbojas īpašā vidē, kurā atšķirībā no Rietumu ekonomikām, kurās tirgus spēki ir dominējošās organizācijas princips, ir daudz mehānismu, kas nodrošina ĶV būtisku kontroli pār jebkuru saimnieciskās darbības aspektu valstī. Šī stingrā kontrole liedz ekonomikas dalībniekiem darboties kā racionāliem tirgus dalībniekiem, kas cenšas maksimāli palielināt peļņu, un faktiski liek tiem darboties kā valdības struktūrai, kura īsteno tās politiku un plānus.

(198) ĶV politikas lēmumu pārnešanā uz ekonomikas dalībnieku ikdienas uzņēmējdarbību vissvarīgākās ir šādas iezīmes: *i)* sociālistiskās tirgus ekonomikas doktrīna, *ii)* ĶKP vadošā loma, *iii)* rūpniecības plānošanas sistēma, *iv)* finanšu sistēma.

(199) Sociālistiskās tirgus ekonomikas doktrīna, kas ietverta Ķīnas Konstitūcijā ([27]), piešķir valstij neatņemamu un visaptverošu kontroli pār ekonomiku, kas pārsniedz tradicionālos standartus, proti, noteikt tiesisko regulējumu, kura ietvaros tirgus dalībnieki var brīvi darboties. Proti, saskaņā ar Konstitūcijas 6. pantu: "*Ķīnas Tautas Republikas sociālistiskās ekonomiskās sistēmas pamatā ir sociālistiskas valsts īpašumtiesības uz ražošanas līdzekļiem* (..). *Sociālisma sākumposmā valsts atbalsta ekonomikas pamatsistēmu, kurā dominē valsts īpašumtiesības un līdzās tām attīstās dažādas īpašumtiesību formas, saglabājot sadales sistēmu, kurā dominē sadale atkarībā no darba un līdzās pastāv dažādi sadales veidi*". Turklāt saskaņā ar Konstitūcijas 15. pantu: "*valsts īsteno sociālistisku tirgus ekonomiku. Valsts stiprina tiesību aktus ekonomikas jomā, uzlabo makroregulāciju un kontroli. Valsts saskaņā ar tiesību aktiem aizliedz jebkurai organizācijai vai indivīdam traucēt sociālekonomisko kārtību*". Turklāt ar Konstitūcijas 11. pantu valstij piešķir interventes lomu, kas pārsniedz nevalstisko sektoru tiesību un interešu aizsardzību, jo valsts "*veicina, atbalsta un vada tautsaimniecības nevalstisko sektoru attīstību un saskaņā ar likumu veic tautsaimniecības nevalstisko sektoru uzraudzību un kontroli*".

(200) Šie konstitucionālie pamatprincipi ir atspoguļoti visos attiecīgajos tiesību aktos ([28]), kuros uzsvērta sociālistiskā tirgus ekonomika kā vadošais princips, kas ir Ķīnas ekonomikas pamatā. Turklāt valsts ĶKP vadībā patiešām plaši izmanto dažādus instrumentus — gan stimulējošus, gan ierobežojošus —, lai virzītu ekonomiku uz sociālistisku modernizāciju, t. i., uz ĶV izvirzītajiem mērķiem (tai skaitā rūpniecības politikas mērķiem).

([27]) ĶTR Konstitūcija, pieņemta 1982. gada 4. decembrī, ar grozījumiem; pieejami vietnē http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm.

([28]) Skatīt, piemēram, ĶTR Civilkodeksa 1. un 206. pantu, saskaņā ar kuriem: "*šis likums ir izstrādāts* (..), lai *aizsargātu civiltiesību subjektu likumīgās tiesības un intereses, reglamentētu civiltiesiskās attiecības, uzturētu sociālo un ekonomisko kārtību, apmierinātu vajadzības attīstīt sociālismu ar Ķīnas īpatnībām un virzītu uz priekšu sociālistiskās pamatvērtības*" un "[v]*alsts atbalsta un pilnveido sociālistiskās ekonomikas pamatsistēmas, piemēram, īpašumtiesību sistēmu, kurā līdzās attīstās dažādas īpašumtiesību formas un kuras pamatā ir valsts īpašumtiesības, sadales sistēmu, kurā līdzās pastāv dažādas sadales formas un kuras pamatā ir sadale atkarībā no darba, kā arī sociālistiskās tirgus ekonomikas sistēmu. Valsts konsolidē un attīsta ekonomikas publisko sektoru, kā arī veicina, atbalsta un virza ekonomikas sektora, kas nav publiskais sektors, attīstību. Valsts īsteno sociālistisku tirgus ekonomiku* (..)"; pieejami vietnē https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china-/. Līdzīgi saskaņā ar ĶTR Uzņēmējdarbības likuma 1. pantu: "*Ķīnas Tautas Republikas Uzņēmējdarbības likums* (..) *ir pieņemts lai standartizētu uzņēmumu organizāciju un darbību, aizsargātu uzņēmumu, kapitāla daļu īpašnieku un kreditoru likumīgās tiesības un intereses, aizsargātu sociālo un ekonomisko kārtību un veicinātu sociālistiskās tirgus ekonomikas attīstību*"; pieejami vietnē http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.

(201) Lai gan ĶKP vadība ir oficiāli nostiprināta valsts Konstitūcijā ([29]), kā arī attiecīgajos sekundārajos tiesību aktos un pašas partijas konstitūcijā ([30]), praksē tai ir dažādas formas: jo īpaši tāpēc, ka Ķīnā nepastāv varas dalīšana un partija pilnībā kontrolē valsts aparāta likumdošanas ([31]), izpildvaras ([32]), kā arī tiesu ([33]) iestādes; turklāt partija pārrauga būtiskas ekonomikas jomas, tai skaitā finanšu nozari un rūpniecības nozares, kas tiek uzskatītas par stratēģiskām, jo īpaši, izmantojot īpašumtiesības un/vai ieceļot un rotējot galveno personālu; turklāt visos uzņēmumos, kuros ir vairāk nekā trīs partijas biedri ([34]) (skatīt arī 785. apsvērumu), gan valstij piederošos, gan privātos, ir obligāti jāizveido partijas pirmorganizācijas, un partijas struktūras uzņēmumos bieži pieprasa tiesības piedalīties lēmumu pieņemšanā par uzņēmumu darbību (skatīt arī 786. apsvērumu). Visi šie kontroles mehānismi nodrošina ciešu ĶKP kontroli pār valsts ekonomiku un ļauj partijai formulēt un īstenot savu ekonomikas politiku saskaņā ar saviem stratēģiskajiem apsvērumiem un prioritātēm.

(202) Ķīnas ekonomikas virzību lielā mērā nosaka sarežģīta plānošanas sistēma, kurā noteiktas prioritātes un izvirzīti mērķi, uz kuriem jākoncentrējas centrālajai un vietējām valdībām. Attiecīgi plāni ir visos valdības līmeņos, un tie aptver visas ekonomikas nozares. Plānošanas instrumentos noteiktajiem mērķiem ir saistošs raksturs, un katra administratīvā līmeņa iestādes uzrauga, kā plāni tiek īstenoti attiecīgajā zemākā pārvaldes līmenī. Kopumā ĶTR plānošanas sistēmas rezultātā resursi tiek piešķirti nozarēm, kuras valdība uzskata par stratēģiskām vai citādi politiski nozīmīgām, nevis tiek piešķirti saskaņā ar tirgus spēkiem ([35]).

(203) Lai piešķirtu resursus saskaņā ar ĶV politikas prioritātēm, Ķīnas iestādēm ir ļoti svarīgi izmantot finanšu nozari. Ķīnas finanšu sistēmā joprojām dominē banku nozare, un valsts kontrolē banku nozari (skatīt arī 3.5.1. iedaļu, jo īpaši 3.5.1.3. apakšiedaļu), izmantojot īpašumtiesības (skatīt 465. apsvērumu), kā arī personiskas saites. Attiecīgi ĶV kā dominējošai/kontrolējošai kapitāla daļu īpašniecei ir pilnvaras iecelt svarīgāko amatu ieņēmējus vadošajās valsts īpašumā esošajās politikas īstenošanas bankās (skatīt 454. apsvērumu), kā arī bankās, kas daļēji vai pilnībā pieder valstij vai valstij piederošām juridiskām personām (skatīt 468. apsvērumu).

(204) Turklāt lielāko Ķīnas banku statūtos noteikti ir iekļauta īpaša nodaļa par partijas komitejas izveidi ([36]). Piemēram, saskaņā ar Ķīnas Rūpniecības un komercbankas ("*ICBC*") statūtiem "*bankas valdes priekšsēdētājs un partijas komitejas sekretārs ir viena un tā pati persona*" ([37]). 53. pantā ir uzskaitīti partijas komitejas pienākumi, arī partijas un valsts lēmumu praktiskās īstenošanas uzraudzība bankā. Partijas komiteja kopā ar direktoru padomi piedalās arī

([29]) Skatīt Konstitūcijas 1. pantu: "*sociālistiskā sistēma ir Ķīnas Tautas Republikas pamatsistēma. Ķīnas Komunistiskās partijas vadība ir noteicošā Ķīnas sociālisma iezīme. Ikvienai organizācijai un indivīdam ir aizliegts kaitēt sociālistiskajai sistēmai.*"

([30]) Skatīt ĶKP Konstitūcijas Vispārējo programmu, saskaņā ar kuru: "*Ķīnas Komunistiskās partijas vadība ir visbūtiskākā Ķīnas sociālisma iezīme un šīs sistēmas lielākais spēks. Partija ir augstākais politiskās vadības spēks. Partija vispārēji vada visas darbības jomas visās valsts daļās*"; pieejama vietnē https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html (skatīts 2024. gada 3. jūnijā).

([31]) Attiecībā uz Nacionālā tautas kongresa sastāvu un tā saistību ar Ķīnas Komunistisko partiju skatīt, piemēram, vietni: https://npcobserver.com/about-npc/.

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

([33]) Skatīt ĶTR Tiesnešu likuma 12. pantu, kurā noteikts, ka tiesnešiem "[j]*āatbalsta* (..) *Ķīnas Tautas Republikas Konstitūcija, Ķīnas Komunistiskās partijas vadība un sociālistiskā sistēma*"; pieejams vietnē www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law.

([34]) Skatīt ĶKP Konstitūcijas 30. pantu: "*pirmā līmeņa partijas organizāciju izveido jebkurā uzņēmumā* (..), *valdības struktūrā* (..) *un jebkurā citā primārajā līmenī* [organizācijā, kurā strādā cilvēki], *ja ir trīs vai vairāk pilntiesīgi partijas biedri.*"

([35]) Komisijas dienestu darba dokuments *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations*, 2017. gada 20. decembris, SWD(2017) 483 final/2 ("Ķīnas 2017. gada ziņojums"), 4. nodaļa, 41. un 42. lpp., 83. lpp. Skatīt arī atjaunināto Komisijas dienestu darba dokumentu *On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations*, 2024. gada 10. aprīlis, SWD(2024) 91 final ("Ķīnas ziņojums"), 4. nodaļa, 57.–59. lpp., 99. lpp.

([36]) *ICBC* statūti, 6. nodaļa, 52. un 53. pants; pieejami vietnē http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf.

([37]) Turpat, 52. pants.

personāla atlasē un novērtēšanā. Visbeidzot, partijas komitejai ir jāiesaistās diskusijās *par "galvenajiem darbības un vadības jautājumiem un galvenajiem jautājumiem, kas saistīti ar darbinieku interesēm, kā arī jāsniedz piezīmes un ierosinājumi"* ([38]). Turklāt saskaņā ar noteikumiem par direktoru padomi pirms lēmumu pieņemšanas par būtiskiem jautājumiem ir jāapspriežas ar partijas komiteju ([39]). Ķīnas Lauksaimniecības bankas statūtu 58. pantā ir ietverti identiski formulējumi attiecībā uz partijas komitejas izveidi un 161. pantā — par komitejas līdzdalību svarīgāko jautājumu apspriešanā ([40]).

(205) Papildus ĶV spējai kontrolēt banku nozari, izmantojot īpašumtiesības un organizatorisko struktūru, ĶV īsteno kontroli pār nozari, arī ņemot vērā piemērojamos Ķīnas tiesību aktus (attiecīgo regulatīvo dokumentu analīzi skatīt 3.5.1.5. punktā), saskaņā ar kuriem bankām, pieņemot finanšu lēmumus, ir jāpieskaņojas valsts rūpniecības politikas mērķiem.

(206) Visbeidzot, visi šie elementi liecina, ka ĶTR juridiskās un politiskās sistēmas struktūra ir atkarīga no valdības ciešas ietekmes uz visiem ekonomikas un tirdzniecības aspektiem, jo tos centralizēti pārvalda un uzrauga ĶV. Ekonomikas dalībnieki ir šīs sistēmas neatņemama sastāvdaļa nevis kā brīvā tirgus dalībnieki, kam mērķis ir pieņemt uzņēmējdarbības lēmumus, kuru pamatā ir tikai ekonomiskā loģika un peļņas maksimizācija, bet gan kā daļa no neatņemamiem dalībniekiem, kas īsteno ĶV centrālajā līmenī noteikto visaptverošo politiku un tās konkrētos mērķus.

3.2. **Valdības plāni un politika BEV ražošanas nozares atbalstam**

(207) Ņemot to vērā, Komisija konstatēja, ka visas novērtējamās subsīdijas vai subsīdiju programmas ir daļa no ĶV centrālās plānošanas *BEV* nozares veicināšanai turpmāk minēto iemeslu dēļ.

(208) ĶV uzskata, ka *BEV* ražošanas nozare ir stratēģiski svarīga, un ĶV vismaz kopš 2010. gada ir konsekventi uzsvērusi politisko atbalstu paātrinātajai nozares attīstībai. Šādai iedalīšanai kategorijās ir būtiska nozīme, jo tā ļauj uz konkrētām nozarēm attiecināt dažādas īpašas politikas un atbalsta pasākumus, kas paredzēti katras nozares attīstības veicināšanai ([41]).

(209) Tas izriet no vairākiem rūpniecības politikas dokumentiem, kas ir secīgi ieviesti vismaz kopš 2010. gada un ir uzskaitīti turpmāk.

Valsts padomes Lēmums Nr. 40 par "Pagaidu noteikumu par rūpniecības struktūras pielāgošanas veicināšanu" izsludināšanu un īstenošanu.

(210) Ķīnas Tautas Republikas Valsts padomes Lēmums Nr. 40 ir 2005. gadā izdots juridisks dokuments, kura mērķis ir veicināt rūpniecības struktūras pielāgošanu Ķīnā, veicinot augsto tehnoloģiju nozaru attīstību un novecojušu ražošanas jaudu likvidēšanu. "Rūpniecības struktūras pielāgošanas vadlīniju katalogs", ar ko īsteno Lēmumu Nr. 40, nosaka pamatu ieguldījumu virzībai, nosaucot rūpniecības nozares, kurām būtu jāsaņem ieguvums no privileģētas piekļuves kredītiem. Tajā arī dots uzdevums ĶV pārvaldīt ieguldījumu projektus, kā arī izstrādāt un īstenot politiku tādās jomās kā publiskās finanses, nodokļi, kreditēšana, zemes izmantošana, imports un eksports. Valsts attīstības un reformu komisija ("VARK") 2013. gada februārī un 2019. gadā publicēja un vēlāk grozīja Rūpniecības struktūras pielāgošanas vadlīniju katalogu.

(211) Gan 2013., gan 2019. gada dokumentos *NEV* nozare, kas ietver *BEV*, ir minēta kā veicināta nozare.

([38]) Turpat, 53. panta 3. daļa.
([39]) Turpat, 144. pants.
([40]) Sabiedrības *ABC* statūti; pieejami vietnē https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/announcements/201811/W020181126632885896610.pdf.
([41]) Ķīnas 2017. gada ziņojums, 2. nodaļa, 17. un 20. lpp.

Valsts padomes 2010. gada Lēmums par stratēģisko jauno nozaru attīstības paātrināšanu

(212) 2010. gada Valsts padomes Lēmumā par stratēģisko jauno nozaru attīstības paātrināšanu ([42]) ĶV noteica, ka *NEV* nozare ir viena no tām nozarēm, kas prioritārā kārtā jāmodernizē.

(213) Saskaņā ar lēmuma II pantu ĶV apņēmās "*prioritāri veicināt un* attīstīt *tādas nozarēs kā energotaupība, vides aizsardzība, jaunās paaudzes informācijas tehnoloģijas, bioloģija, augstas klases aprīkojuma ražošana, jauni energoresursi, jauni materiāli, jauno energoavotu automobiļi u. c.*".

(214) Lēmumā bija ietverts arī skaidrs nozares ilgtermiņa attīstības mērķis, kas ietver arī pasaules mērogā aktīvu lielu uzņēmumu izveidi: "*līdz 2020. gadam* (..) *jauni enerģijas resursi, jauni materiāli un jauno energoavotu automobiļu rūpniecība kļūs par valsts ekonomikas celmlaužu nozarēm. Inovācijas spējas būs ievērojami uzlabojušās, mēs kontrolēsim virkni svarīgāko un pamata tehnoloģiju kopumu, un dažās jomās būs sasniegts pasaules vadošais līmenis. Tiks izveidota ietekmīga lielo uzņēmumu grupa un spēcīgu mazo un vidējo uzņēmumu grupa*" ([43]).

(215) *NEV* noteikšana par stratēģisku nozari visiem valdības līmeņiem norādīja uz to, cik lielu nozīmi ĶV piešķir nozarei, tādējādi skaidri norādot, ka papildu politika nozares atbalstam tiks īstenota centrālajā līmenī un tiek sagaidīta valsts pārvaldes zemākajos līmeņos.

Energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plāns (2012.–2020. gads)

(216) Atbalsts *NEV* nozares attīstībai jau tika iekļauts valsts 12. piecgades plānā ([44]) 2011.–2015. gadam, un tas tika konkrētāk formulēts Energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānā (2012.–2020. gadam) ([45]), kurā norādīts, ka "*šajā plānā minētie jauno energoavotu transportlīdzekļi galvenokārt ietver pilnībā elektriskus transportlīdzekļus, no elektrotīkla uzlādējamus hibrīda transportlīdzekļus un degvielas elementa transportlīdzekļus. Energotaupīgi transportlīdzekļi apzīmē transportlīdzekļus ar iekšdedzes motoru kā galveno energosistēmu* (..)" ([46]).

(217) Plānā arī norādīts, ka, lai gan "*Ķīnas jauno energoavotu transportlīdzekļi galvenokārt ir pamats industrializācijas attīstībai, un ir panākts ievērojams progress tādās svarīgās tehnoloģijās kā akumulatoru baterijas, motori, elektroniskā vadība un sistēmu integrācija, un tirgū nelielā apjomā ir sākuši nonākt pilnībā elektriskie transportlīdzekļi un no elektrotīkla uzlādējami hibrīda transportlīdzekļi*", joprojām pastāv būtiski šķēršļi nozares attīstībai: "*Ķīnas jauno energoavotu transportlīdzekļu galvenās tehnoloģijas un dažas pamatsastāvdaļas vēl nav pietiekami attīstītas, ražojumu izmaksas ir augstas,* NEV *nozares atbalsta pasākumi nav perfekti un* NEV *nozares industrializācija un tās veidošanās par tirgū balstītu nozari ir ierobežotas; nav pilnībā apgūtas galvenās automobiļu energotaupības pamattehnoloģijas* (..)".

(218) Ņemot vērā iepriekš minēto, ĶV ir formulējusi šādu nozares vispārējo rūpniecības politikas mērķi: "*mums ir jāizmanto izdevība, jāizmanto izvietojums, jāpaātrina energotaupīgu un jauno energoavotu automobiļu ražošanas nozares sākotnējā sagatavošana un attīstība, jāveicina automobiļu rūpniecības optimizācija un modernizācija un jāīsteno pāreja no lielas automobiļu nozares uz jaudīgu automobiļu nozari*".

(219) Plānā ir noteiktas arī metodes šo *mērķu* sasniegšanai — to pamatā galvenokārt ir valsts atbalsta mehānismi: "*ņemt vērā gan valdības norādījumus, gan tirgus virzību. Nozares sākotnējās sagatavošanas periodā mēs aktīvi sniegsim plānošanas norādījumus un politikas stimulus, apkoposim zinātniskos, tehnoloģiskos un rūpnieciskos resursus, veicināsim energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu izstrādi un ražošanu, kā arī virzīsim patēriņu tirgū. Pēc nozares brieduma perioda iestāšanās pilnībā izmantot tirgus virzītājspēka lomu rūpniecības attīstībā* (..)" ([47]).

([42]) Pieejams vietnē http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big.
([43]) Skatīt lēmuma II panta 3. punktu.
([44]) Skatīt plāna 10. nodaļas 3. iedaļu; pieejams vietnē 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]) Pieejams vietnē www.gov.cn/zwgk/2012-07/09/content_2179032.htm.
([46]) Skatīt plāna 1. pantu.
([47]) Skatīt plāna 2. panta 2. punktu.

(220) Šajā plāna pantā ir noteikts, ka ĶV norādījumi par tirgu attiecas ne tikai uz gatavu *NEV ražošanu*, bet arī to detaļām: "*veikt gan rūpniecības nozaru attīstīšanu, gan atbalsta mehānismu stiprināšanu. Neskatoties uz to, ka galvenais ir viss transportlīdzeklis kopumā, veicina un virza paātrinātu visas rūpniecības ķēdes attīstību, piemēram, jaudas akumulatoru bateriju, motoru, automobiļu elektronikas, modernu iekšdedzes motoru un augstas efektivitātes transmisiju jomā*" ([48]).

(221) Pēc mērķu un to sasniegšanas metožu precizēšanas plānā tika noteikti konkrēti (rezultatīvie) mērķrādītāji: "*līdz 2015. gadam pilnībā elektrisku transportlīdzekļu un no elektrotīkla uzlādējamu hibrīda transportlīdzekļu kopējais ražošanas un pārdošanas apjoms sasniegs 500 000 vienību; līdz 2020. gadam pilnībā elektrisku transportlīdzekļu un no elektrotīkla uzlādējamu hibrīda transportlīdzekļu ražošanas jauda sasniegs 2 miljonus vienību, un kopējais ražošanas un pārdošanas apjoms pārsniegs 5 miljonus vienību* (..)" ([49]). Visbeidzot, plānā bija uzskaitīti valsts atbalsta mehānismi, uz kuriem varētu pretendēt *NEV* nozare un kuri ietver tādas jomas kā palīdzība, kas saistīta ar starptautisko standartu noteikšanu vai pieņemšanu darbā un talantu izkopšanu, valsts atbalsts bija vērsts uz dažādiem finansiālā atbalsta veidiem, kas sadalīti šādi:

— dotācijas ("*Centrālā valdība nodrošina līdzekļus, lai sniegtu pienācīgu atbalstu energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu tehnoloģiju inovāciju projektu īstenošanai, palīdzētu uzņēmumiem palielināt ieguldījumus tehnoloģiju attīstībā, inženierzinātnēs, standartu formulēšanā, piemērošanā tirgū un citos attīstības posmos un izveidotu tehnoloģisko inovāciju sistēmu, kas apvieno ražošanu, izglītību un pētniecību; nodrošina subsīdijas energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu demonstrējumiem sabiedrisko pakalpojumu jomā un jauno energoavotu transportlīdzekļu privātai iegādei un mudina patērētājus iegādāties un izmantot energotaupīgus transportlīdzekļus* (..).")*,*

— nodokļu politikas atbalsts (*"Energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu un to galveno daļu un sastāvdaļu uzņēmumi, kas atzīti par tiesīgiem saņemt augsto tehnoloģiju uzņēmumu ienākuma nodokļa atvieglojumus, var izmantot attiecīgu preferenciālu politiku saskaņā ar tiesību aktiem.*")*,*

— finanšu pakalpojumu atbalsts (*"norādījumu sniegšana finanšu iestādēm kredītu* pārvaldības *un aizdevumu novērtēšanas sistēmas izveidē, lai veicinātu energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu ražošanas nozaru attīstību, aktīvi veicinātu finanšu produktu inovāciju, piemēram, intelektuālā īpašuma ķīlu finansēšanu un rūpniecības ķēdes finansēšanu, paātrinātu daudzlīmeņu garantiju sistēmas izveidi, arī finanšu iemaksas un sociālā kapitāla ieguldījumus, visaptveroši izmantotu riska kompensācijas un citas politikas jomas un veicinātu lielāku finansiālo atbalstu.*"), kā arī

— iespējkapitāla atbalsts (*"jauno energoavotu transportlīdzekļu iespējkapitāla fonds —, kas atbilst* prasībām, *var pieteikties centralizētai finansiālai līdzdalībai saskaņā ar noteikumiem un dažādos veidos virzīt sociālos fondus uz ieguldījumiem energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozarē*").

Vadlīnijas par jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas paātrināšanu

(222) 2014. gadā Valsts padome izdeva "Vadlīnijas par jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas paātrināšanu" ([50]) (*Guobanfa* [2014] Nr. 35) (dēvētas arī par "*NEV* vadlīnijām"). *NEV* vadlīniju mērķis ir "*apvienot dominējošu stāvokli tirgū ar valsts atbalstu*" ([51]) un paredzēt dažādus valsts atbalsta veidus nozares attīstībai, piemēram, vietējos plānus *NEV* popularizēšanai, subsīdijas iegādei, finansiālo atbalstu, obligācijas u. c.

(223) Mērķi un norādījumi, kas ietverti 14. piecgades plānos, ir bieži papildināti ar īstenošanas plāniem, rīcības plāniem, vadlīnijām, pamatnostādnēm u. c. Vadlīnijas ir valdības izdoti dokumenti, kuru mērķis ir virzīt nozares rīcību, lai sasniegtu ĶV politikas mērķus konkrētās nozarēs. Lai gan vadlīnijas Ķīnas tiesību sistēmā tiek uzskatītas par norādījumu dokumentiem, tās norāda uz konkrētu valsts iejaukšanos, ko veic, lai veidotu dažādas Ķīnas ekonomikas nozares ([52]). Tas jo īpaši attiecas uz *NEV* vadlīnijām, kas ietver gan lejupējus norādījumus vietējām pašvaldībām izstrādāt *NEV* veicināšanas plānus un stimulus, gan arī centrālā līmeņa direktīvas par līdzekļu

([48]) Turpat.
([49]) Skatīt plāna 3. panta 2. punktu.
([50]) Pieejamas vietnē http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm.
([51]) Skatīt *NEV* vadlīniju I iedaļas 1. punktu.
([52]) Skatīt, piemēram, OV L 228, 15.9.2023., 217.–220. lpp., un 14. piecgades plānu valsts ekonomikas un sociālajai attīstībai un ilgtermiņa mērķus 2035. gadam.

piešķiršanu ar mērķi apbalvot pilsētas un uzņēmumus, kuri guvuši īpaši labus rezultātus jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanā, kā arī nodokļu, finanšu un ieguldījumu stimulus, ko sniedz valsts iestādes, finanšu iestādes utt. Tādējādi vadlīnijas ir vēl viens instruments, ko valsts iestādes izmanto, lai tiešā veidā kontrolētu to, kā *NEV* nozare attīsta *Ķīnas valsts 13. piecgades plānu.*

(224) Līdzīgs formulējums attiecībā uz atbalstu nozarei ir atrodams visos jaunākajos valdības politikas dokumentos, sākot ar valsts 13. piecgades plānu ("13. piecgades plāns") 2016.–2020. gadam ([53]). Saskaņā *ar* 13. piecgades plāna 23. nodaļas 1. iedaļu ĶV plānoja "*atbalstīt nākamās paaudzes informācijas tehnoloģiju, jauno energoavotu transportlīdzekļu, biotehnoloģijas, zaļo un mazoglekļa tehnoloģiju, augstas klases aprīkojuma un materiālu un digitālo radošo nozaru attīstību*".

(225) Turklāt tajā pašā 13. piecgades plāna nodaļā bija uzskaitīti vairāki politikas virzieni, kurus ĶV plānoja īstenot, lai atbalstītu nozares, sākot no vitāli svarīgiem izejresursiem līdz gatavajam ražojumam, pilnīgu attīstību, proti: "*i) veicināt jauno energoavotu transportlīdzekļu izmantošanu; ii) veicināt jauno energoavotu transportlīdzekļu izmantošanu pilsētas sabiedriskajam transportam un taksometru pakalpojumiem; iii) izstrādāt pilnībā elektriskus transportlīdzekļus un hibrīdelektriskus transportlīdzekļus, galveno uzmanību pievēršot progresam tādās svarīgās tehnoloģiju jomās kā akumulatoru bateriju enerģijas blīvums un akumulatoru bateriju temperatūras pielāgojamība; iv) veicināt tādu uzlādes iekārtu un pakalpojumu tīkla izveidi, kas ir savstarpēji saderīgi un atbilst vienotiem standartiem (..); v) nodrošināt, ka kopējie jauno energoavotu transportlīdzekļu ražošanas un pārdošanas rādītāji Ķīnā sasniedz piecus miljonus; vii) stiprināt centienus reģenerēt un likvidēt jauno energoavotu transportlīdzekļu izlietotās akumulatoru baterijas*" ([54]).

Ražots Ķīnā 2025

(226) ĶV 2015. gadā publicēja savu visaptverošo ilgtermiņa rūpniecības stratēģiju "Ražots Ķīnā 2025" ([55]). Šajā stratēģijā ir noteikti starpposma mērķrādītāji valsts izvēlēto ražošanas nozaru modernizācijai līdz 2020. un 2025. gadam un atkārtoti pausts ĶV nodoms "[t]*urpināt atbalstīt elektrotransportlīdzekļu un degvielas elementu transportlīdzekļu attīstību, apgūt mazoglekļa, informatizētās un intelektiskās automobiļu pamattehnoloģijas, uzlabot pamattehnoloģiju, piemēram, starteru akumulatoru bateriju, piedziņas motoru, augstas efektivitātes iekšdedzes motoru, progresīvu transmisiju, vieglo materiālu un inteliģento vadības ierīču inženierijas un industrializācijas spējas, izveidot pilnīgu rūpniecisko sistēmu un inovāciju sistēmu no galvenajām sastāvdaļām līdz pabeigtiem transportlīdzekļiem un veicināt energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu integrāciju ar neatkarīgiem zīmoliem starptautiski augstā līmenī*" ([56]) un attiecīgi "[o]*rganizēt un īstenot vairākus īpašus projektus un lielus inovāciju un industrializācijas projektus lieliem lidaparātiem, lidaparātu dzinējiem un gāzes turbīnām, civilajai aviācijai, viediem "zaļajiem" vilcieniem, energotaupīgiem un jauno energoavotu transportlīdzekļiem, jūras inženiertehniskajām iekārtām un augsto tehnoloģiju kuģiem, pilnīgiem aprīkojuma komplektiem viedajiem tīkliem, augstas klases* CNC *iekārtām, kodolenerģijas iekārtām un augstas klases medicīniskām iekārtām*" ([57]).

(227) Lai sasniegtu šos mērķus, dokumentā "Ražots Ķīnā 2025" bija uzsvērts, ka ir "[j]*āpadziļina reforma finanšu jomā, jāpaplašina ražošanas nozares finanšu kanāli un jāsamazina finanšu izmaksas, jāizmanto politikas finansējuma, attīstības finansējuma un komercfinansējuma priekšrocības, kā arī jāpalielina atbalsts jaunās paaudzes informācijas tehnoloģijām, augstas klases aprīkojumam, jauniem materiāliem, jāatbalsta Ķīnas Eksporta un importa banka, lai palielinātu pakalpojumus ražošanas nozarei, kas darbojas savas uzņēmējdarbības ietvaros, kā arī jāmudina Ķīnas Attīstības banka palielināt aizdevumu apjomu ražošanas uzņēmumiem un jāvirza finanšu iestādes atbalstīt inovatīvus ražojumus un uzņēmumus, kas atbilst ražošanas uzņēmumu raksturojumam*" ([58]).

([53]) Pieejams vietnē https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf.
([54]) Skatīt piecgades plāna 23. nodaļas 8. izcēlumu.
([55]) Skatīt vietnē https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; tulkojums angļu valodā pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.
([56]) Skatīt dokumenta "Ražots Ķīnā 2025" 3.6.6. iedaļu.
([57]) Turpat, 5. izcēlums.
([58]) Turpat, 4.3. iedaļa.

(228) Stratēģijā arī paredzēts izmantot fiskālos instrumentus: "[p]*ilnībā izmantot esošos kanālus, stiprināt finanšu līdzekļu atbalstu ražošanas nozarei, koncentrēties uz svarīgākajām ražošanas nozares pārveides un modernizācijas jomām, piemēram,* (..) *augstas klases aprīkojumu,* (..) *un radīt ražošanas nozares attīstībai labvēlīgu politisko vidi. Izmantot publiskā un privātā sektora partnerības* (..) *veidu, lai novirzītu sociālos fondus dalībai lielu projektu būvniecībā, uzņēmumu tehnoloģiskajā inovācijā un ražošanas nozares svarīgākās infrastruktūras būvniecībā. Ieviest jauninājumus finansiālā atbalsta jomā, pāriet no "atbalsta būvniecībai" uz "darbības atbalstu" un uzlabot finanšu līdzekļu izmantošanas efektivitāti*" ([59]).

Noteikumi par automobiļu jaudas akumulatoru baterijas nozares standartiem

(229) Komisija arī konstatēja, ka 2015. gadā Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrija izdeva "Noteikumus par automobiļu jaudas akumulatoru bateriju nozares standartiem" ([60]) ("*Noteikumi par standartiem*"), lai *"virzītu un regulētu automobiļu jaudas akumulatoru bateriju nozares veselīgu attīstību.* (..) *Valsts mudina automobiļu jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumus kļūt labākiem un spēcīgākiem, izstrādāt ražojumu ražošanas specifikācijas un kvalitātes nodrošināšanas sistēmas, stiprināt tehnoloģisko un pārvaldības inovāciju, uzlabot ražojumu pētniecību un izstrādi un ražošanas līmeņus, kā arī uzlabot ražojumu veiktspēju un kvalitāti, lai apmierinātu jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības vajadzības"* ([61]). Noteikumos ir noteiktas prasības automobiļu jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumiem saistībā ar pieteikšanos iekļaušanai to uzņēmumu katalogā, kas atbilst prasībām, no kurām viena ir *"automobiļu ražojumu ražotājs un piegādātājs ir Ķīnas Tautas Republikas teritorijā (izņemot Taivānu, Honkongu un Makao)"* ([62]). Rezultātā *"[p]aziņojumā iekļautais uzņēmumu saraksts tiks izmantots par pamatu attiecīgam politikas atbalstam"* ([63]). Pēc šā paziņojuma ir publicētas četras tādu uzņēmumu kataloga sērijas, kas atbilst Noteikumos par standartiem izklāstītajiem nosacījumiem, un tajā nav iekļauts neviens ārvalstu jaudas akumulatoru bateriju ražotājs ([64]). Neraugoties uz to, ka ar Ķīnas Tautas Republikas Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrijas Paziņojumu Nr. 22 prasības 2019. gadā tika atceltas ([65]), var pieņemt, ka jaudas akumulatoru bateriju uzņēmumu kataloga pastāvēšana ir devusi Ķīnas akumulatoru bateriju ražotājiem konkurences priekšrocības salīdzinājumā ar ārvalstu ražotājiem, kad jaudas akumulatoru bateriju ražošanas nozare bija savā sākotnējā attīstības stadijā.

Rīcības plāns NEV *akumulatoru bateriju nozares attīstības veicināšanai*

(230) 2017. gada Rīcības plānā *NEV* akumulatoru bateriju nozares attīstības veicināšanai ([66]) ir paskaidrots, ka jaudas akumulatoru baterijas ir elektrotransportlīdzekļu kodols un svarīgs elements jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstībā. Pēc vairāk nekā 10 gadus ilgas attīstības valsts jaudas akumulatoru bateriju nozare ir guvusi ievērojamus panākumus. Tomēr jaudas akumulatoru bateriju ražojumu pašreizējā veiktspēja, kvalitāte un izmaksas vēl neatbilst jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un popularizēšanas vajadzībām, jo īpaši attiecībā uz svarīgākajiem pamatmateriāliem, sistēmu integrācijas tehnoloģijām, ražošanas iekārtām un procesiem utt. Plāns tika izstrādāts, lai paātrinātu valsts automobiļu jaudas akumulatoru bateriju nozares attīstības spēju un līmeņa uzlabošanu un veicinātu veselīgu un ilgtspējīgu jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstību.

([59]) Turpat, 4.4. iedaļa.
([60]) Ķīnas Tautas Republikas Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrijas (RITM) 2015. gada Paziņojums Nr. 22, RITM, pieejams vietnē http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml.
([61]) Noteikumu par standartiem 1. iedaļas 2. punkts.
([62]) Noteikumu par standartiem 1. iedaļas 4. punkts.
([63]) Noteikumu par standartiem 8. iedaļas 26. punkts.
([64]) Pirmā sērija: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; Otrā sērija: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; Trešā sērija: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html; Ceturtā sērija: http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html.
([65]) Ķīnas Tautas Republikas Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrijas 2019. gada Paziņojums Nr. 22, pieejams vietnē 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) RITM un Zinātnes un tehnoloģiju ministrijas (ZTM) īstenotais jaudas akumulatoru bateriju modernizācijas projekts ir balstīts uz valsts zinātnes un tehnoloģiju plāniem (īpašiem projektiem, fondiem) un citu veidu vispārējo atbalstu jaudas akumulatoru bateriju pētniecībai un izstrādei, lai 2020. gadā sasniegtu vienotu īpatnējo enerģiju, kas pārsniedz 300 Wh/kg apmērā, pastāvīgi uzlabotu ražojumu veiktspēju un paātrinātu augsta līmeņa ražojumu uzstādīšanu un izmantošanu. Mērķis bija mudināt vadošos jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumus sadarboties ar augšupējiem un lejupējiem augstākā līmeņa resursiem, koncentrēties uz sasniegumiem materiālu un sastāvdaļu, akumulatoru bateriju elementu un sistēmu pamattehnoloģijās, ievērojami uzlabot jaudas akumulatoru bateriju ražojumu veiktspēju un drošumu, kā arī panākt, lai viena vienība sasniegtu 350 Wh/kg, un jaunu litija jonu ražojumu ar 260 Wh/kg sistēmu industrializāciju un izmantošanu transportlīdzekļos.

(232) Plānā paredzēts arī palielināt politikas atbalstu, paļaujoties uz valdības ieguldījumu sociālajā kapitālā vadošo lomu, mudinot izmantot sociālo kapitālu, lai izveidotu jaudas akumulatoru bateriju nozares attīstības fondus, un palielinot atbalstu jaudas akumulatoru bateriju industrializācijas tehnoloģijai. Saskaņā ar plānu, ja jaudas akumulatoru bateriju ražojumi atbildīs nosacījumiem, tie saskaņā ar noteikumiem tiks atbrīvoti no patēriņa nodokļa, ja jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumi atbildīs nosacījumiem, tie varēs izmantot preferenciālu nodokļu politiku augsto tehnoloģiju uzņēmumiem, tehnoloģiju nodošanai un tehnoloģiju izstrādei saskaņā ar noteikumiem.

Ķīnas valsts 14. piecgades plāns

(233) Nenovirzoties no stratēģijas "Ražots Ķīnā 2025", valsts 14. piecgades plāns ([67]) 2021.–2026. gadam liecina, ka ĶV politika, kurā par prioritāti izvirzīta un tiek atbalstīta *NEV* nozare, *turpinājās* un faktiski pieauga. Saskaņā ar plāna IX pantu Ķīnas iestādes apņēmās "*palielināt stratēģisko jauno nozaru pievienoto vērtību līdz vairāk nekā 17 % no IKP*". Attiecībā uz *NEV* nozari, kas ir viena no stratēģiskajām jaunajām nozarēm, šī apņemšanās ietver "*veikt* izrāvienu *tādu galveno tehnoloģiju jomās kā, piemēram, augstas drošības jaudas akumulatoru baterijas, augstas efektivitātes piedziņas motori un augstas veiktspējas energosistēmas jauno energoavotu transportlīdzekļiem, un paātrināt galveno sastāvdaļu, piemēram, viedo (savienoto) transportlīdzekļu pamattehnoloģiju platformu, programmatūru un aparatūru sistēmu, vadāmo šasiju un viedo terminālu, pētniecību un izstrādi*" ([68]).

(234) Ņemot vērā Ķīnas plānošanas sistēmas būtību, visām attiecīgajām iestādēm ir jāveic turpmāki pasākumi un jāīsteno augstāka līmeņa plāni, piemēram, valsts 12., 13. vai 14. piecgades plāns. Valsts plānos šajā sakarā ir noteikti skaidri pienākumi, piemēram, valsts 14. piecgades plāna LXV pantā, saskaņā ar kuru ĶV "*stiprinās šā plāna īstenošanas organizāciju, koordināciju un uzraudzību un izveidos un uzlabos plānošanas un īstenošanas uzraudzību un izvērtēšanu, politikas nodrošināšanu un novērtēšanas un uzraudzības mehānismus*". Līdz ar to zemāka līmeņa iestādēm "*ir jārada labvēlīga politikas vide, institucionālā vide un tiesiskā vide. Ar gada plāniem īsteno šajā plānā ierosinātos attīstības mērķus un galvenos uzdevumus*" ([69]).

(235) Būtiski ir tas, ka ĶV nepārprotami apņemas sniegt finansiālu atbalstu plānā norādītajiem projektiem un nozarēm, kā arī atbalstu citu ražošanas faktoru, piemēram, zemes, veidā: "[m]*ēs ievērosim plāna principu, kas nosaka virzienu, paredzot fiskālos izdevumus kā garantiju, finansējumu kā atbalstu un koordināciju ar citām politikas jomām.* (..) *Mēs neatlaidīgi centīsimies panākt, lai valsts fiskālie izdevumi būtu pakļauti un kalpotu valsts politikai, palielināsim finansiālo atbalstu galvenajiem valsts stratēģiskajiem uzdevumiem, stiprināsim vidēja termiņa finanšu plānu un gada budžetu, valdības ieguldījumu plānu un šo plānu īstenošanas koordināciju, kā arī noteiksim prioritātes centrālajiem fiskālajiem līdzekļiem šajā plānā noteiktajiem galvenajiem uzdevumiem un galvenajiem inženiertehniskajiem projektiem. Mēs uzstāsim, lai projekti atbilstu plānam un lai līdzekļi un ražošanas faktori atbilstu projektiem, pamatojoties uz šo plānu, izstrādāsim galveno inženiertehnisko projektu sarakstu, vienkāršosim sarakstā iekļauto projektu apstiprināšanas procedūras un nodrošināsim, ka par prioritāti tiek izvirzīta teritorijas izvēles, zemes piedāvājuma un kapitāla vajadzību plānošana. Vajadzību pēc zemes atsevišķiem lielajiem inženiertehniskajiem projektiem vienoti garantē valsts*" ([70]).

([67]) Skatīt vietni: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm. Tulkojums angļu valodā ir pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

([68]) Skatīt plāna XI panta 4. tabulu.

([69]) Skatīt plāna LXV panta 1. iedaļu.

([70]) Skatīt plāna LXV panta 3. iedaļu.

(236) Tāpēc šā īstenošanas pilnvarojuma rezultātā attiecīgās valsts iestādes ir ieviesušas veselu papildu politikas instrumentu tīklu, jo īpaši valsts nozares ilgtermiņa plānu, proti, Jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānu (2021.–2035. gadam) ([71]), ar ko aizstāja attiecīgo plānu 2012.–2020. gadam, kā izklāstīts šā dokumenta 216.–224. apsvērumā.

Jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plāns (2021.–2035. gadam)

(237) Jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānā ir noteikts šāds redzējums: "*līdz 2025. gadam ievērojami uzlabosies Ķīnas jauno energoavotu transportlīdzekļu tirgus konkurētspēja, tiks gūti būtiski sasniegumi tādās svarīgās tehnoloģijās kā jaudas akumulatoru baterijas, piedziņas motori un transportlīdzekļu operētājsistēmas, un tiks visaptveroši uzlabots drošības līmenis. Jaunu pilnībā elektrisku pasažieru transportlīdzekļu vidējais elektroenerģijas patēriņš ir samazinājies līdz 12,0 kWh/100 km, jauno energoavotu transportlīdzekļu pārdošanas apjoms ir sasniedzis aptuveni 20 % no jauno transportlīdzekļu kopējā pārdošanas apjoma, un ļoti autonomi transportlīdzekļi ir guvuši komerciālu pielietojumu ierobežotās teritorijās un konkrētās situācijās, un ir ievērojami uzlabojusies uzlādes un maiņas pakalpojumu ērtība*" ([72]).

(238) Lai sasniegtu šo mērķi, plānā ir uzskaitīti dažādi veicamie pasākumi. Dažos no tām ir paredzēts horizontāls valsts atbalsts nozarei, piemēram, "*uzlabot publisko pakalpojumu, piemēram, tehnoloģiju nodošanas, informācijas pakalpojumu, talantu apmācības, projektu finansēšanas un starptautiskās apmaiņas, atbalsta spējas*" ([73]), "*efektīvi īstenot finanšu subsīdiju politiku*" ([74]) vai "[ī]*stenot preferenciālu nodokļu politiku saistībā ar jauno energoavotu transportlīdzekļiem*" ([75]). Citi ir vērsti uz konkrētām transportlīdzekļu sastāvdaļām vai atsevišķiem *NEV* vērtības ķēdes elementiem, piemēram, "[m]*udināt uzņēmumus uzlabot spēju garantēt galvenos resursus, piemēram, litiju, niķeli, kobaltu un platīnu*", "[s]*tiprināt enerģijas mijiedarbību starp jauno energoavotu transportlīdzekļiem un tīklu*" ([76]), "[p]*aātrināt uzlādes un maiņas infrastruktūras izveidi*" ([77]) vai "[a]*tbalstīt esošo vietu un iekārtu izmantošanu integrētu naftas, gāzes, ūdeņraža un elektroenerģijas piegādes pakalpojumu sniegšanai*" ([78]).

VARK īstenošanas atzinumi par jauno energoavotu transportlīdzekļu stiprināšanu

(239) VARK 2024. gada janvārī publicēja reformu ieteikumus par *NEV* integrēšanu Ķīnas elektrotīkla plānošanā. Papildus mijiedarbībai starp transportlīdzekļiem un tīkliem šie ieteikumi ietver arī inovācijas veicināšanu un standartu vienādošanu *NEV* nozarē, lai "*veicinātu galveno tehnoloģiju un pamatiekārtu pētniecību, stiprinātu uzņēmumu inovācijas galveno nozīmi un vadītu attīstību ar inovāciju. Paātrinātu standartu formulēšanu un pārskatīšanu un vadītu nozares sadarbīgu un standartizētu attīstību*" ([79]).

Provinču un pašvaldību plāni

(240) Atbalsta pasākumi, kas noteikti Jauno energoavotu transportlīdzekļu rūpniecības attīstības plānā 2021.–2035. gadam, ir atspoguļoti un izvērsti precīzākos virzienos attiecīgajos provinču un pašvaldību plānos ([80]).

(241) Provinču plānos ir sniegta sīkāka informācija par to, kā centrālo plānu mērķi būtu jāievieš atsevišķu provinču politikā, un to īsteno, izmantojot pasākumus, kas turpmāk minēti kā *piemēri*.

([71]) Pieejams vietnē https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123.
([72]) Skatīt plāna II nodaļas 3. iedaļu.
([73]) Skatīt plāna III nodaļas 3. iedaļu.
([74]) Skatīt plāna VIII nodaļas 1. iedaļu.
([75]) Skatīt plāna VIII nodaļas 2. iedaļu.
([76]) Skatīt plāna V nodaļas 1. iedaļu.
([77]) Skatīt plāna VI nodaļas 1. iedaļu.
([78]) Skatīt plāna VI nodaļas 3. iedaļu.
([79]) Valsts attīstības un reformu komisija un citi departamenti par jauno energoavotu transportlīdzekļu stiprināšanu. Īstenošanas atzinumi par integrāciju un mijiedarbību ar elektrotīklu, attīstības un reformu enerģētiku [2023] Nr. 1721. Pieejami vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html.
([80]) Kā atzīts VARK 2018. gada pārvaldības noteikumos, kas piemērojami automobiļu ieguldījumu projektiem. Saskaņā ar 38. pantu: pašvaldības visos līmeņos nedrīkst kavēt godīgu konkurenci tirgū, tās koncentrējas uz to, lai automobiļu ieguldījumu projektiem nodrošinātu nodokļu, kapitāla, zemes un citus preferenciālus nosacījumus.

(242) Vispārējā valdības kontrole pār nozari ir paredzēta, piemēram, 14. piecgades attīstības plānā jauno energoavotu transportlīdzekļu nozarei Aņhui provincē: "*valdības norādījumi, vadošā loma tirgū. Pilnībā izmantot valdības lomu dažādos aspektos, piemēram, augstākā līmeņa projektēšanā, platformu būvniecībā, demonstrējumos, pielietošanā un popularizēšanā utt. Stiprināt politikas atbalstu un vēl vairāk radīt vidi, kas virza augstas klases ražošanas faktorus, lai koncentrētos uz jauno energoavotu automobiļu nozari. Vadoties pēc tirgus pieprasījuma, pilnībā īstenot tirgus izšķirošo lomu resursu sadalē, stiprināt uzņēmumu galveno pozīciju tehnoloģisko ceļu izvēlē un ražojumu ražošanas jaudas izvietojumā, veicināt efektīvāku tirgus un labvēlīgas valdības izveidi un izveidot dinamisku attīstības vidi*" ([81]).

(243) Šajā provinces plānā bija sīkāk izklāstīti ražošanas mērķrādītāji: "*censties nodrošināt, lai līdz 2025. gadam pilsētas jauno energoavotu automobiļu nozares ražošanas apjoms pārsniegtu 700 miljardus RMB un pilnībā pabeigtu transportlīdzekļu ražošanas jauda pārsniegtu 3 miljonus, atbalstīt 10 uzņēmumus ar 10 miljardu RMB apjomu un nodrošināt, ka saražotās produkcijas vērtība un apjoms ieņem pirmo vietu valstī; izstrādāt jauno energoavotu transportlīdzekļu un detaļu rūpniecības sistēmu ar visaptverošu izkārtojumu un saprātīgu struktūru, akumulatoru bateriju gada ražošanas jaudai jāpārsniedz 300 GWh un piedziņas motoru sistēmu gada ražošanas jaudai jāpārsniedz 3 miljonu komplektu*" ([82]) un atbalstīt ieguldījumus iekārtās un projektos: "*līdz 2025. gadam valsts līmenī censties izveidot 1 jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares inovācijas centru, 5 publiskos inovācijas centrus un līdz 2025. gadam veicināt 1 uzņēmējdarbības modeļa inovācijas projektu, kā arī 10 jaunas inovācijas platformas, kas pārsniedz provinces līmeni*" ([83]).

(244) Turklāt Aņhui provinces 14. piecgades plāna augstas kvalitātes automobiļu rūpniecības attīstības plānā ir paredzēts atbalsts ieguldījumiem industriālajos parkos: "*paātrināt un veicināt* Xinqiao *Viedo elektrotransportlīdzekļu industriālā parka būvniecību un izveidot pasaules klases viedo elektrotransportlīdzekļu industriālo klasteri ar pilnīgu rūpniecības ķēdi, integrējot pētniecību, izstrādi un ražošanu, demonstrējumus un lietojumus, kā arī rūpniecību un atbalsta pakalpojumus. Atbalstīt* NIO *ilgtermiņa attīstības plānošanu un izvietojumu ap* Xinqiao *Industriālo parku, kā arī parkā izveidot pētniecības un izstrādes, ražošanas, tirgvedības un vadības grupas. Izveidot* NIO *pētniecības, izstrādes un inovācijas centru, veikt inovatīvu pētniecību un izstrādi attiecībā uz pilnībā pabeigtiem transportlīdzekļiem, pamatsastāvdaļām un autonomu braukšanu, izveidot globāli konkurētspējīgu un vadošu inovāciju ķēdi; piesaistīt pētniecības un izstrādes darbiniekus un tehniskos darbiniekus un censties izveidot inovatīvu vietu, kur pulcējas augsta līmeņa talanti.* (..) *Pēc parka pabeigšanas tiek lēsts, ka transportlīdzekļu galīgā ražošanas jauda būs 1 miljons transportlīdzekļu gadā un akumulatoru bateriju ražošanas jauda būs 100 GWh gadā*" ([84]).

(245) Tajā ir turpināta eksporta veicināšana: "*atbalstīt sastāvdaļu piegādātāju uzņēmumu e-komerciju, būvēt publiskas ārvalstu noliktavas eksporta ražojumiem, kopīgot kanālus uz ārvalstu tirgiem un pakalpojumu atbalsta sistēmas. Izveidot instrumentus, piemēram, importa un eksporta tirdzniecības platformas, aizjūras rūpniecības parkus, kā arī tirdzniecības parkus, un virzīt Ķīnas aizjūras ieguldījumu uzņēmumu klasteru attīstību.* (..) *Līdz 2025. gadam* Chery Automobile *jāeksportē 500 000 transportlīdzekļi, 5 miljardu USD eksporta vērtībā. Atbalstīt* Chery, *lai vēl vairāk uzlabotu tā starptautisko konkurētspēju,* (..) *galveno uzmanību pievēršot tādu stratēģisku tirgu kā Eiropa, Ziemeļamerika un* ASEAN *valstis* (..). *Atbalstīt* NIO *paplašināšanos Eiropas tirgū. Veicināt* NIO, *lai īstenotu "*Marco Polo *plānu", pieņemt diferencētu attīstības ceļu un pārvērst "*NIO *Ķīnas modeli" par "*NIO *aizjūras modeli" atbilstīgi vietējiem apstākļiem.* (..) *Atbalstīt* NIO, *lai tas turpinātu paplašināties Eiropas tirgū, līdz 2025. gadam paplašinātos piecu valstu tirgos un atlasītu iespējas būvēt rūpnīcas ārvalstīs*" ([85]).

(246) Guandunas provinces 14. piecgades plāna augstas kvalitātes ražošanas nozares attīstības plānā ir paredzēta valdības kontrole pār *NEV* nozares ģeogrāfisko sadalījumu: "*paļauties uz Guandžou, Šeņdžeņas, Džuhai, Fošaņas, Džaocjinas, Dunguaņas, Huidžou, Džaņdzjanas, Maominas, Šanvei, Junfu un citām pilsētām un paātrināt jauno energoavotu transportlīdzekļu attīstības tempu. Guandžou paātrina jauno energoavotu transportlīdzekļu ražošanas bāzes būvniecību un veicina jauno energoavotu transportlīdzekļu modeļu ātru industrializāciju. Šeņdžeņa, kuras centrā ir Pingšaņas rajons, veido valsts līmeņa jauno energoavotu transportlīdzekļu ražošanas bāzi. Džuhai, kuras centrā ir Jiņvanas rajons, galveno uzmanību pievērš jauno energoavotu transportlīdzekļu, litija akumulatoru bateriju materiālu, spēka pārvadu, uzlādes iekārtu un jauno energoavotu transportlīdzekļu galveno sastāvdaļu ražošanas attīstīšanai*" ([86]).

([81]) Hefei 14. piecgades attīstības plāns attiecībā uz jauno energoavotu transportlīdzekļu nozari. Pieejams vietnē https://www.ahchanye.com/zc/24046.html. Skatīt II nodaļas 2. iedaļu.

([82]) Skatīt II nodaļas 3. iedaļu. Galvenos attīstības rādītājus skatīt plāna 1. tabulā.

([83]) Turpat.

([84]) Aņhui provinces 14. piecgades plāna augstas kvalitātes automobiļu rūpniecības attīstības plāns, pieejams vietnē http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf. Skatīt III nodaļas 1. iedaļas 1. sleju.

([85]) Skatīt VI nodaļas 2. iedaļas 9. projektu.

([86]) Guandunas provinces 14. piecgades plāns augstas kvalitātes ražošanas nozares attīstībai. Pieejams vietnē http://www.gd.gov.cn/zwgk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html. Skatīt III nodaļas 1. iedaļas 4. sleju.

(247) Guidžou provinces 14. piecgades plānā jauno energoavotu automobiļu nozares attīstībai ir sīkāk izklāstīts atbalsts galvenajiem projektiem, kas saistīti ar detaļām un sastāvdaļām: "*[a]tbalstīt galveno projektu būvniecību. Paātrināt un veicināt* Guiyang BYD *akumulatoru bateriju projektu, kura gada ražošanas jauda ir 10 GWH,* Evergrande *jauno energoavotu akumulatoru bateriju projektu (pirmo posmu),* Dongfang Electric *ūdeņraža degvielas elementa projektu,* Anda Technology *30 000 tonnu litija dzelzs fosfāta gadā un atbalstīt būvniecības projektus, kā arī tā 20 000 tonnu litija dzelzs fosfāta gadā viedās ražošanas tehniskās pārveides un paplašināšanas projektu,* Anda Technology *50 000 tonnu gadā jauno energoavotu transportlīdzekļu akumulatoru bateriju atkritumu reciklēšanas tehniskās pārveides projektu,* Wuchuan Automobile *gada ražošanas apjomu 1 miljonu tonnu automobiļu alumīnija sakausējumu liešanas projektos,* Baike *automobiļu bremžu veidņu ražošanas līnijas projektu, vairākus nozīmīgus projektus, piemēram, Guidžou Aerokosmiskās viedās ražošanas nozares klastera bāzes projekts Guijanas ekonomiskās un tehnoloģiskās attīstības zonā, Dženjua jauno materiālu ražošanas līnijas būvniecības projekts ar 12 000 tonnu litija jonu akumulatoru bateriju katodu materiālu ražošanas apjomu gadā (*Shawen Phase II)" ([87]).

(248) Arī citos provinču un pašvaldību, piemēram, Pekinas ([88]), Šanhajas ([89]), Tiaņdzjiņas ([90]), Dzjansu ([91]) un Šaaņsji ([92]), plānos ir minēta stratēģisko jauno nozaru attīstība, starp kurām ir minēta elektrotransportlīdzekļu nozare.

(249) Dažos provinces piecgades plānos, piemēram, Īstenošanas plānā jauno energoavotu automobiļu nozares attīstības paātrināšanai Šanhajā, atbalsts paredzēts arī konkrētiem *NEV* uzņēmumiem: "*atbalstīt* SAIC Motor *jauno energoavotu transportlīdzekļu izstrādē. Līdz 2025. gadam pašiem piederošo zīmolu pasažieru transportlīdzekļu un jauno energoavotu transportlīdzekļu pārdošanas apjoms pārsniegs 30 %, bet grupas jauno energoavotu transportlīdzekļu pārdošanas apjoms pārsniegs 20 %, nodrošinot neatkarīgu pamattehnoloģiju kontroli un visaptverošu spēku un vadošo pozīciju iekšzemes tirgū. Mudināt spēcīgus iekšzemes un ārvalstu uzņēmumus ar vadošajām tehnoloģijām ieguldīt līdzekļus pilnībā pabeigtu transportlīdzekļu ražošanā un pētniecības un izstrādes projektos Šanhajā*" ([93]).

(250) Vadošie *NEV* un jo īpaši *BEV* uzņēmumi provinču un pašvaldību plānos bieži tiek noteikti kā paraugs turpmākai nozares attīstībai ar valsts atbalstu. Zīmola veidošanas plānā jauno energoavotu automobiļu nozarei *Pingšaņas* rajonā, Šeņdžeņā ([94]), *BYD* un *Kaiwo New Energy Automobile Group* ir norādīta kā pamats "galvenās mītnes pētniecības, izstrādes un augstas klases ražošanas" struktūras izveidei: "*Paļaujoties uz Pingšaņas apgabala jauno energoavotu automobiļu ražošanas nozares augstas kvalitātes uzņēmumu, piemēram,* BYD *un* Kaiwo*, spēcīgajām pētniecības un attīstības spējām, stiprināt koledžu un augstskolu, pētniecības iestāžu, valsts galveno laboratoriju, valsts inženierzinātņu laboratoriju un inženierzinātņu centru izveidi un uzlabot inovācijas reģionālā līmenī. Papildināt inovāciju ķēdi ap jauno energoavotu transportlīdzekļu rūpniecības ķēdi, uzlabot jauno energoavotu transportlīdzekļu, akumulatoru bateriju, sakaru barošanas avotu (*UPS*), uzlādes pistoļu, vadu un kabeļu, superkondensatoru ķīmisko vielu, pusvadītāju ķīmisko vielu u. c. augšupējās un lejupējās rūpniecības ķēdes, lai izveidotu pilnīgu rūpniecības ķēdi. Nodrošināt jauno energoavotu transportlīdzekļu rūpniecības augstu klasterizācijas pakāpi, turpināt veidot un ieviest vairākas tehnoloģiju nozares inovāciju platformas, kas cieši atbalsta jauno energoavotu transportlīdzekļu pētniecību, izstrādi un ražošanu, un paātrināt tādas tehnoloģisko inovāciju sistēmas izveidi, kurā ir dziļi integrēta ražošana, akadēmiskā vide, pētniecība un piemērošana. Koncentrēties uz "galveno mītņu, pētniecības, izstrādes un ražošanas integrāciju", izstrādāt pasākumus biržā kotētiem uzņēmumiem, lai tie iesakņotos, pasākumus galvenajiem uzņēmumiem, lai stabilizētu izaugsmi, un paātrināt "galvenās mītnes pētniecības, izstrādes un augstas klases ražošanas" funkcionālās struktūras izveidi*" ([95]).

([87]) Guidžou provinces 14. piecgades plāns jauno energoavotu automobiļu nozares attīstībai. Pieejams vietnē https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml. Skatīt III nodaļas 3. iedaļas 3. sleju.

([88]) Pekinas Pašvaldības partijas komitejas Ieteikumi 14. piecgades plāna un ilgtermiņa mērķu 2035. gadam formulēšanai. Pieejami vietnē https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html.

([89]) Šanhajas 14. piecgades plāns valsts ekonomikas un sociālajai attīstībai un ilgtermiņa mērķu izklāsts 2035. gadam. Pieejams vietnē https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf.

([90]) Tiaņdzjiņas pašvaldības tautas valdība par Tiaņdzjiņas 14. piecgades plāna valsts ekonomikas un sociālajai attīstībai izdošanu un 2035. gada redzējuma izklāstu. Pieejams vietnē https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html.

([91]) Dzjansu 14. piecgades plāns valsts ekonomikas un sociālajai attīstībai un ilgtermiņa mērķu izklāsts 2035. gadam. Pieejams vietnē http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf.

([92]) Izklāsts par Šaaņsji provinces 14. piecgades plānu valsts ekonomikas un sociālajai attīstībai un ilgtermiņa mērķiem 2035. gadam. Pieejams vietnē http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html.

([93]) Īstenošanas plāns jauno energoavotu automobiļu nozares attīstības paātrināšanai Šanhajā (2021.–2025. gadam). Pieejams vietnē https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm. Skatīt II nodaļas 2. iedaļas 1. punktu.

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

([95]) Skatīt IV nodaļas 1. iedaļas 3. punktu.

Autobūves nozares stabilas izaugsmes darba plāns (2023.–2024. gadam)

(251) RITM un septiņi citi departamenti 2023. gada augustā izdeva autobūves nozares izaugsmes stabilizācijas darba plānu (2023.–2024. gadam) ([96]) nolūkā noteikt autobūves nozares ekonomiskās attīstības galvenos *mērķus*. Pirmais no pasākumiem attiecas uz jauno energoavotu transportlīdzekļu patēriņa nodokli un paredz īstenot "*esošo preferenciālo politiku, piemēram, transportlīdzekļu un kuģu nodokļa un transportlīdzekļu iegādes nodokļa piemērošanu jauno energoavotu transportlīdzekļiem, sekmīgi izmantot un pārskatīt jauno energoavotu transportlīdzekļu subsīdijām piešķirtos līdzekļus un aktīvi palielināt jauno energoavotu transportlīdzekļu personīgā patēriņa īpatsvaru*". Turklāt paziņojumā ir iekļauti arī norādījumi par to, kā palielināt politikas atbalstu jauno energoavotu transportlīdzekļiem, piemēram: "*Īstenot transportlīdzekļa iegādes nodokļa preferenciālu politiku attiecībā uz jauno energoavotu transportlīdzekļiem, lai stabilizētu nozares prognozes. Veicināt sociālā kapitāla izmantošanu, lai izveidotu autobūves nozares attīstības fondus un palielinātu atbalstu pamattehnoloģiju pētniecībai. Uzņēmumu attīstības atbalstam izmantot dažādus finanšu instrumentus, piemēram, kredītus, obligācijas un apdrošināšanu.*"

(252) Tādējādi ir daudz dokumentētu pierādījumu, kas liecina par politisko atbalstu *BEV* ražošanas nozares paātrinātai attīstībai.

(253) Ņemot vērā iepriekš minētos plānus un programmas, *BEV* ražošanas nozari uzskata par vienu no galvenajām/stratēģiskajām nozarēm, kuras attīstību aktīvi veicina ĶV, kas ir atzinusi to par politikas mērķi. Ir redzams, ka *BEV* ražošanas nozare ir ārkārtīgi svarīga ĶV un saņem politisku atbalstu nozares attīstības paātrināšanai, sākot ar būtiskiem izejresursiem un beidzot ar gatavajiem izstrādājumiem. Pamatojoties uz šajā iedaļā minētajiem politikas dokumentiem, Komisija secināja, ka ĶV iejaucas *BEV* ražošanas nozarē, lai īstenotu saistītos politikas virzienus, un ietekmē tirgus spēku brīvu darbību *BEV* ražošanas nozarē, jo īpaši veicinot un atbalstot šo nozari ar dažādiem paņēmieniem un nozīmīgos ražošanas un tirdzniecības procesa posmos.

3.3. **Daļēja nesadarbošanās un pieejamo faktu izmantošana**

3.3.1. *Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana saistībā ar ĶV*

(254) Lai gan ĶV izmeklēšanas laikā sniedza atbildes uz dažiem Komisijas informācijas pieprasījumiem, bija arī gadījumi, kad ĶV acīmredzami nesadarbojās pietiekami. Konkrētāk, atbildēs uz valdībai paredzētās anketas jautājumiem ĶV nesniedza būtisku informāciju par dažādu shēmu sagatavošanu, uzraudzību un īstenošanu. Visi šie kritiski svarīgie elementi tika rūpīgi dokumentēti ĶV nosūtītajā vēstulē par 28. panta piemērošanu. Savā atbildē uz to ĶV iesniedza piezīmes, kuras Komisija aplūkoja turpmākajās iedaļās.

3.3.1.1. Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana saistībā ar preferenciāliem aizdevumiem

(255) Lai rezultatīvi iegūtu vajadzīgo informāciju no Ķīnas finanšu iestādēm un administratīvas ērtības labad Komisija lūdza ĶV pārsūtīt īpašas anketas visām finanšu iestādēm, kuras bija piešķīrušas aizdevumus vai eksporta kredītus izlasē iekļautajiem uzņēmumiem.

([96]) Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrijas un citu septiņu departamentu paziņojums par darba plāna izdošanu izaugsmes stabilizēšanai autobūves nozarē (2023.–2024. gadam). Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm.

(256) ĶV uzskatīja, ka Komisijas lūgums ĶV pārsūtīt īpašo anketu ir pretrunā SKP nolīguma 12. panta 1. un 9. punktam. ĶV uzskatīja, ka veikt izmeklēšanu un vākt informāciju no finanšu iestādēm ir izmeklēšanas iestādes pienākums, un tā nevar pieprasīt ĶV pārsūtīt anketas finanšu iestādēm, balstoties uz pieņēmumu, ka šie subjekti ir valsts iestādes. ĶV apgalvoja, ka uz šādu pieņēmumu balstīta pieeja neatbilst SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punktam. ĶV arī apgalvoja, ka Komisijai jau bija piekļuve sarakstam, kurā uzskaitītas komercbankas, kas apkalpo izlasē iekļautos ražotājus eksportētājus, un ka Komisija varēja nosūtīt anketas tieši konkrētajām finanšu iestādēm.

(257) ĶV arī norādīja, ka finanšu iestādēm netika pienācīgi paziņots par informāciju, ko no tām prasa, un netika dotas 30 dienas pieprasītās informācijas sniegšanai, ne arī nodrošinātas plašas iespējas sniegt attiecīgo informāciju rakstveidā SKP nolīguma 12. panta 1. punkta nozīmē. Turklāt ĶV arī uzskatīja, ka saskaņā ar Komercbanku likuma 53. pantu šo komercbanku darbiniekiem nav atļauts izpaust valsts noslēpumus vai komercnoslēpumus, ko tie uzzinājuši savas nodarbinātības laikā, un tāpēc viņi nevar atbildēt uz anketas jautājumiem.

(258) Komisija nepiekrita šim viedoklim. Pirmkārt, Komisija uzskata, ka ĶV ir pieejama no valstij piederošajiem subjektiem pieprasītā informācija par visiem subjektiem, kuros ĶV ir galvenā vai vairākuma daļu īpašniece. Turklāt, lai gan Komisija nebalstījās uz pieņēmumu, ka attiecīgie subjekti ir valsts iestādes, tā uzskatīja, ka ĶV ir nepieciešamās pilnvaras mijiedarboties arī ar tādām finanšu iestādēm, kuras nepieder valstij, jo visas finanšu iestādes ietilpst Valsts finanšu regulatīvās administrācijas ("*NFRA*") jurisdikcijā — 2023. gadā to izveidoja Ķīnas Banku un apdrošināšanas regulatīvās komisijas ("*CBIRC*") vietā ([97]). Šajā ziņā tam, ka Komisijai būtu varējusi sazināties ar attiecīgajām finanšu iestādēm tieši, nav nozīmes. Veidu un kārtību, kādā iegūt vajadzīgo informāciju, izmeklēšanas iestāde nosaka pēc saviem ieskatiem ([98]). Komisija arī norādīja, ka iepriekšējo izmeklēšanu laikā ([99]) ĶV pārsūtīja anketu konkrētām bankām, neapšaubot Komisijas izmantoto pieeju. Turklāt attiecībā uz pieprasīto informāciju un termiņu atbilžu iesniegšanai uz anketas jautājumiem Komisija ne no vienas finanšu iestādes nesaņēma lūgumu sniegt skaidrojumu vai pagarināt termiņu. Arī Ķīnas Eksporta un importa banka ("*EXIM* banka"), kas iesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, nepieprasīja nekādu skaidrojumu.

(259) Komisija arī norādīja, ka ĶV pārsūtīja anketu vienīgi *EXIM* bankai. Komisija arī norādīja, ka *EXIM* banka ir vienīgā banka, kas sniedza atbildes uz anketas jautājumiem pēc ĶV pārsūtītās anketas saņemšanas. *EXIM* banka sniedza atbildes uz anketas jautājumiem saskaņotajā pagarinātajā termiņā. Lai gan sniegtās atbildes bija nepilnīgas, Komisija ievēroja, ka *EXIM* bankai tiešām bija plašas iespējas sniegt attiecīgo informāciju rakstveidā. Tādējādi Komisija secināja, ka, ja ĶV būtu pārsūtījusi anketu citām finanšu iestādēm, Komisija, iespējams, būtu saņēmusi vairāk atbilžu.

(260) Komisija anketu adresēja nevis finanšu iestāžu darbiniekiem, bet gan pašām iestādēm. Katrā ziņā tam, ka konkrētu informāciju var uzskatīt par valsts noslēpumu vai komercnoslēpumu, antisubsidēšanas procedūrā nav nozīmes, ņemot vērā konfidencialitātes režīmu, ko piemēro visai iesniegtajai informācijai, ko uzskata par konfidenciālu. Turklāt izlasē iekļautajiem ražotājiem tika lūgts iesniegt bankas atļauju, kas nepārprotami atļauj Komisijas pārstāvjiem izskatīt visus dokumentus ([100]), kas attiecas uz atsevišķu finanšu iestāžu izsniegtajiem aizdevumiem. Dažas no izlasē iekļautajām grupām iesniedza prasīto atļauju attiecībā uz noteiktu veidu aizdevumiem.

([97]) *NFRA* aizstāja Ķīnas Banku un apdrošināšanas regulatīvo komisiju ("*CBIRC*") 2023. gadā.

([98]) Ekspertu grupas ziņojums, *China — Broiler Products (Article 21.5 — US)*, 7.229.-7.231. apakšpunkts. WT/DS427.

([99]) Sk. 139. apsvērumu OV L 325, 5.12.2013., 88. lpp., un 48. apsvērumu OV L 283, 12.11.2018., 7. lpp.

([100]) Piemēram, bet ne tikai aizdevuma līgumus, aizdevuma pieteikumus, bankas iekšējo novērtējumu par aizdevuma pieteikumu, aizdevuma apstiprināšanas dokumentus.

(261) Kā minēts 259. apsvērumā, Komisija saņēma atbildes uz anketas jautājumiem tikai no *EXIM* bankas. Atbildēs uz anketas jautājumiem bija iekļauta tikai informācija par korporatīvo struktūru, pārvaldību un īpašniekiem. Attiecībā uz īpašniekiem *EXIM* banka nevarēja sniegt papildu informāciju par līdzdalību attiecībā uz vienu no tās īpašniekiem, proti, *Wutongshu Investment Platform Co., Ltd.*, kam pieder gandrīz 90 % bankas kapitāla daļu. *EXIM* banka nesniedza nekādu informāciju par izlasē iekļautajiem ražotājiem piešķirtajiem aizdevumiem (vai citiem finansēšanas instrumentiem). Tā kā neviena finanšu iestāde atbildi neiesniedza, Komisija nesaņēma pārbaudāmu informāciju par konkrētiem uzņēmumiem attiecībā uz preferenciālu finansējumu.

(262) Tā kā minētā informācija netika iesniegta, Komisija uzskatīja, ka nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz šo izmeklēšanas aspektu. Tāpēc Komisija informēja ĶV, ka, pārbaudot apgalvojumu par preferenciāla finansējuma veidā īstenotu subsidēšanu un tās apjomu, Komisijai, iespējams, būs jāizmanto pieejamie fakti saskaņā ar pamatregulas 28. panta 1. punktu.

(263) Izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji izmeklēšanas laikā ziņoja par zaļo obligāciju un ar aktīviem nodrošinātu vērtspapīru emisiju. Lai gan šīs obligācijas gandrīz neatšķiras no obligācijām, par kurām kā preferenciālo aizdevumu programmas sastāvdaļu jau noteica kompensācijas maksājumu iepriekšējās izmeklēšanās, izrādījās, ka tās reglamentē tiesiskais un normatīvais regulējums, kas attiecas konkrēti uz zaļās rūpniecības nozarēm, un viena no tām ir *BEV* ražošanas nozare. Komisija konstatēja vairāk nekā 10 leģislatīvos un regulatīvos dokumentus, piemēram, "VARK — Pamatnostādnes par zaļo obligāciju emisiju", "Zaļo obligāciju emisijai atbalstīto projektu katalogs (2021. gada izdevums), ko izdevušas trīs ministrijas un komisijas, tajā skaitā Ķīnas Tautas banka", un "Ķīnas Tautas bankas [2015. gada] paziņojums Nr. 39 par zaļo finanšu obligāciju emisiju starpbanku obligāciju tirgū", kuri attiecas uz šīm konkrētajām obligācijām, un lūdza ĶV paskaidrot normatīvo regulējumu attiecībā uz zaļā finansējuma un ar aktīviem nodrošinātu vērtspapīru emisiju un pārvaldību, kā arī funkcijas, ko veic katrs iesaistītais dalībnieks, tajā skaitā automobiļu iegādes finansēšanas uzņēmumi. ĶV atteicās sniegt šo informāciju, apgalvojot, ka Komisijas pieprasījumā nav sniegts pilnīgs programmas apraksts un ka ziņojumā par pierādījumu pietiekamību nav sniegti nekādi pierādījumi par finansiālo ieguldījumu, ieguvumu un īpašajām iezīmēm attiecībā uz šādām obligācijām. Turklāt ĶV atteicās apspriest šo konkrēto tematu un atbildēt uz Komisijas jautājumiem pārbaudes apmeklējumā uz vietas.

(264) Komisija norādīja, ka preferenciāla finansējuma nodrošināšana, emitējot obligācijas, bija minēta ziņojumā par pierādījumu pietiekamību un ka ĶV neapstrīdēja šādas shēmas izmantošanu, kamēr izmeklēšana vēl nebija sākta. Komisija arī uzskatīja, ka zaļās obligācijas un ar aktīviem nodrošināti vērtspapīri ir tikai šīs shēmas variācija, jo vairums aspektu ir līdzīgi.

(265) ĶV 2024. gada 21. maijā iesniedza piezīmes par Komisijas 2024. gada 8. maija vēstuli, kurā Komisija paziņoja par nodomu izmantot pieejamos faktus saskaņā ar pamatregulas 28. pantu ("vēstule par 28. panta piemērošanu").

(266) Atbildot uz pieprasījumu pārsūtīt finanšu iestādēm A papildinājumu, ĶV apgalvoja, ka Komisijai būtu jāadresē informācijas pieprasījumi tieši attiecīgajiem subjektiem. Turklāt ĶV apgalvoja, ka finanšu iestādes ir neatkarīgas saimnieciskās vienības, kas nav saistītas ar ĶV. ĶV arī apgalvoja, ka A papildinājumā ir pieprasīta konfidenciāla un sensitīva komercinformācija.

(267) Komisija nepiekrita šim viedoklim. Pirmkārt, Komisija uzskata, ka ĶV ir pieejama informācija, kas tika lūgta no valstij piederošiem subjektiem (uzņēmumiem vai valsts/finanšu iestādēm), par visiem subjektiem, kuros ĶV ir galvenā vai vairākuma daļu īpašniece. Saskaņā ar Ķīnas Tautas Republikas Likumu par valstij piederošiem uzņēmumu aktīviem ([101]) valsts ieguldījumu uzņēmumos kapitāla ieguldītāja pienākumus valdības vārdā pilda un atbildību uzņemas valstij piederošu aktīvu uzraudzības un pārvaldības aģentūras, ko izveidojusi Valsts padomes Valstij piederošu aktīvu uzraudzības un pārvaldības komisija un vietējā līmeņa tautas valdības iestādes. Tādējādi šādām aģentūrām ir tiesības saņemt peļņu no aktīviem, piedalīties svarīgu lēmumu pieņemšanā un atlasīt valsts ieguldījumu uzņēmumu vadošos darbiniekus. Turklāt saskaņā ar iepriekš minētā Likuma par valsts īpašumā

([101]) Ķīnas Tautas Republikas Likums par valstij piederošiem uzņēmumu aktīviem, Ķīnas Tautas Republikas prezidenta 2008. gada 28. oktobra dekrēts Nr. 5, 11. un 12. pants.

esošiem uzņēmumu aktīviem 17. pantu valsts ieguldījumu uzņēmumi atzīst, ka tos administrē un uzrauga valdība un attiecīgas valdības struktūrvienības un aģentūras, tie atzīst valsts uzraudzību, un tiem ir atbildība pret kapitāla ieguldītājiem.

(268) Turklāt Ķīnas valdībai ir arī nepieciešamās pilnvaras mijiedarboties ar finanšu iestādēm, pat ja tās nepieder valstij, jo tās atrodas Ķīnas banku regulatora kompetencē. Piemēram, saskaņā ar Banku uzraudzības likuma ([102]) 33. un 36. pantu *NFRA* ir tiesības pieprasīt, lai visas ĶTR iedibinātās finanšu iestādes iesniegtu informāciju, piemēram, finanšu pārskatus, statistikas pārskatus un informāciju par uzņēmējdarbību un pārvaldību. *NFRA* var arī uzdot finanšu iestādēm atklāt informāciju sabiedrībai.

(269) ĶV apgalvoja, ka ir paskaidrojusi aizdevumu pamatlikmes ("APL") noteikšanas mehānismu, un minēja, ka Komisijas pieprasījums sniegt informāciju par kredītu pārvaldības un aizdevumu izvērtēšanas sistēmu ir neskaidrs. Arī attiecībā uz zaļajām obligācijām ĶV apgalvoja, ka Komisijas pieprasījumi ir neskaidri un nekonkrēti, tāpēc tā nevarēja sniegt precīzu atbildi.

(270) Komisija uzskatīja šīs piezīmes par nepamatotām. Komisija atkārtoti uzdeva konkrētus, skaidrus un būtiskus jautājumus, taču ĶV atteicās sniegt attiecīgo informāciju. ĶV nesniedza vajadzīgo informāciju, kas ļautu izprast aizdevumu pamatlikmes noteikšanas mehānismu un pamatotu ĶV atbildi šajā jautājumā. Arī par kredītu pārvaldības un aizdevumu izvērtēšanas sistēmas juridisko pamatu un tiesisko regulējumu ĶV informāciju nesniedza. Turklāt informācijas pieprasījumā Komisija atsaucās uz vairākiem konkrētiem oficiāliem dokumentiem par zaļajām obligācijām un automobiļu iegādes finansēšanas uzņēmumiem, taču ĶV nesniedza informāciju par attiecīgo juridisko pamatu un tiesisko regulējumu un arī nevēlējās paskaidrot, ko īsti uzskata par zaļajām obligācijām, lai gan tās ir minētas oficiālos dokumentos.

(271) Attiecībā uz *EXIM* banku ĶV apgalvoja, ka pieprasīto informāciju nevar uzskatīt par vajadzīgo informāciju. ĶV arī apgalvoja, ka pieprasītā informācija ietver komercnoslēpumus un tāpēc *EXIM* banka to nevarēja sniegt. Turklāt attiecīgo informāciju Komisijai būtu vajadzējis saņemt no izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem.

(272) Komisija norādīja, ka to, kāda informācija ir izmeklēšanas nolūkiem vajadzīga informācija, nosaka Komisija, nevis kāda no izmeklēšanā iesaistītajām personām. Turklāt ar *EXIM* banku saistītā informācija ir tieši saistīta ar izmeklējamo shēmu. Līdz ar to pieprasītā informācija ir gan būtiska, gan vajadzīga, lai Komisija varētu pienācīgi novērtēt shēmu. Visbeidzot, Komisija atgādināja, ka ĶV ir ne tikai regulatīvās pilnvaras, bet tā arī atbild par *EXIM* bankas pārvaldību. Tādējādi ĶV nevar pilnībā uzvelt atbildību par informācijas sniegšanu izlasē iekļautajiem ražotājiem. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

(273) Tā kā prasītā informācija netika iesniegta, Komisija uzskatīja, ka nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz šo izmeklēšanas aspektu. Tāpēc Komisija informēja ĶV, ka, pārbaudot apgalvojumu par iespējamu subsidēšanu preferenciāla finansējuma veidā, arī emitējot zaļās obligācijas un ar aktīviem nodrošinātus vērtspapīrus, un šādas subsidēšanas apjomu, Komisijai, iespējams, būs jāizmanto pieejamie fakti saskaņā ar pamatregulas 28. panta 1. punktu.

3.3.1.2. Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana saistībā ar izejmateriāliem

(274) Lai rezultatīvi iegūtu vajadzīgo informāciju no nesaistītiem izejresursu (detaļu, sastāvdaļu un izejvielu) piegādātājiem, kas atrodas Ķīnā, un administratīvās ērtības labad, Komisija lūdza ĶV pārsūtīt īpašu anketu tiem piegādātājiem, kuri piegādā izejresursus izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem un par kuriem šie ražotāji eksportētāji informēja ĶV.

([102]) Ķīnas Tautas Republikas Likums par banku nozares regulējumu un uzraudzību, Ķīnas Tautas Republikas prezidenta 2006. gada 31. oktobra dekrēts Nr. 58.

(275) ĶV uzskatīja, ka Komisijas lūgums ĶV pārsūtīt īpašo anketu ir pretrunā SKP nolīguma 12. panta 1. un 9. punktam. ĶV uzskatīja, ka veikt izmeklēšanu un vākt informāciju no izejresursu piegādātājiem ir izmeklēšanas iestādes pienākums, un tā nevar pieprasīt ĶV pārsūtīt anketas neatkarīgiem komercsubjektiem, balstoties uz pieņēmumu, ka šie subjekti ir valsts iestādes. ĶV apgalvoja, ka uz šādu pieņēmumu balstīta pieeja neatbilst SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punktam. ĶV arī apgalvoja, ka Komisijai jau bija piekļuve izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju piegādātāju sarakstam un ka tā varēja tiem nosūtīt anketas tieši.

(276) ĶV arī norādīja, ka izejresursu piegādātājiem netika pienācīgi paziņots par informāciju, ko no tiem prasa, un netika dotas 30 dienas pieprasītās informācijas sniegšanai, ne arī nodrošinātas plašas iespējas sniegt attiecīgo informāciju rakstveidā SKP nolīguma 12. panta 1. punkta nozīmē.

(277) Turklāt tā apgalvoja, ka piegādātāji varētu nevēlēties iesniegt atbildes, kas satur konfidenciālu informāciju, ar ĶV starpniecību un ka anketā nebija norādījumu par nekonfidenciālas versijas iesniegšanu.

(278) Šajā sakarā Komisija norādīja, ka Ķīnas valdībai nosūtītajā anketā bija iekļauti norādījumi ar prasību sniegt pierādījumus, ka ĶV tiešām ir pārsūtījusi anketu izejresursu piegādātājiem. ĶV atbildēs uz anketas jautājumiem nesniedza šādus pierādījumus. Tā kā šādu pierādījumu nebija, Komisija uzskatīja, ka apgalvojumi par praktiskajiem aspektiem saistībā ar izejresursu piegādātājiem nosūtāmo anketu ir nepamatoti.

(279) ĶV nesniedza pārskatu par to, kuri Ķīnas piegādātāji piegādā izmeklējamos izejresursus un kāda ir šādu uzņēmumu īpašnieku struktūra, apgalvojot, ka tā ir konfidenciāla informācija vai šāda informācija nav pieejama. Arī par *BEV* ražošanai paredzēto izejresursu iekšzemes tirgu Ķīnā ĶV nesniedza sīku informāciju par lielāko daļu šāda tirgus iezīmju, tajā skaitā neinformēja par valsts uzņēmumu ("VU") daļu iekšzemes ražošanā un patēriņā, iekšzemes tirgus lielumu, valsts un/vai VU cenu politiku, izejresursu faktiskajām cenām iekšzemes tirgū un statistikas datiem.

(280) Tā kā Komisija no ĶV nesaņēma informāciju par visiem iepriekš uzskaitītajiem elementiem, to vidū par iekšzemes tirgus struktūru, par cenu noteikšanas mehānismiem un cenām un par uzņēmumu kapitāla daļu īpašniekiem, Komisija uzskatīja, ka nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu.

(281) Atbildē uz Komisijas vēstuli par 28. panta piemērošanu ĶV iebilda pret pieejamo faktu piemērošanu.

(282) Attiecībā uz informāciju par dažādām detaļām, sastāvdaļām un izejvielām ĶV atkārtoti apgalvoja, ka tai nav informācijas par detaļu un sastāvdaļu piegādātājiem, ka tā nekontrolē piegādātājus un nespēj piespiest tos sadarboties, un ka Komisijai pašai būtu jāizsūta pieprasījumi. Turklāt tā apgalvoja, ka Komisijas pieprasītā informācija bija pārāk plaša, nebija vajadzīga izmeklēšanas nolūkiem un ka izmeklēšanas tvērums tika nelikumīgi paplašināts. Arī attiecībā uz informāciju par Ķīnas Akumulatoru bateriju ražošanas nozares apvienību ("ĶABRNA") ĶV apgalvoja, ka tā nekontrolē ĶABRNA, kas nav oficiāli saistīta ar ĶV, un ka Komisijai būtu jāiesniedz pieprasījumi tieši apvienībai.

(283) Visbeidzot, attiecībā uz informāciju par ražošanu, patēriņu, iekšzemes piegādātāju tirgus struktūru un elastīgumu ĶV apgalvoja, ka minētie dati tai nav pieejami.

(284) Komisija norādīja, ka to, kāda informācija ir izmeklēšanas nolūkiem vajadzīga informācija, nosaka Komisija, nevis kāda no izmeklēšanā iesaistītajām personām. Komisija arī nevar piekrist argumentam, ka pieprasītā informācija bija pārāk plaša, jo, ņemot vērā iesaistīto piegādātāju un izejresursu skaitu, ir pilnīgi skaidrs, ka iegūstamo datu apjoms būs liels. Turklāt attiecībā uz argumentu, ka ĶV nekontrolē piegādātājus un tātad nevar piespiest tos sadarboties, Komisija atsaucās uz 278. apsvērumā iepriekš paskaidrotajiem iemesliem, kuru dēļ tā uzskatīja, ka šie apgalvojumi ir nepamatoti.

(285) Attiecībā uz apgalvojumu par paplašinātu izmeklēšanas tvērumu, Komisija norādīja, ka šī konkrētā shēma jau bija norādīta ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, iekļauta paziņojumā par procedūras sākšanu un kopā ar citiem jautājumiem apspriesta ar ĶV. Līdz ar to pieprasītās informācijas apjoms netika paplašināts tādā mērā, kas pārsniegtu sākotnējo tvērumu.

(286) Komisija vispirms norādīja, ka ĶV nenoliedza, ka tā nav sniegusi Komisijas pieprasīto informāciju par citām apvienībām, proti, par ĶABRNA, Ķīnas Krāsaino metālu nozares apvienību ("ĶKMRNA"), Ķīnas Energoavotu rūpniecības apvienību ("ĶERA"), Ķīnas Fotoelementu ražošanas nozares apvienību ("ĶFRNA"), Ķīnas Krāsaino metālu nozares apvienību ("ĶKMNA") un Ķīnas Krāsaino metālu pārstrādes nozares apvienību ("ĶKMPNA"). Turklāt, kā aprakstīts 278. apsvērumā, ĶV nesniedza pierādījumus, ka tā būtu pārsūtījusi anketas piegādātājiem vai ĶABRNA. Šādu pierādījumu neiesniegšana liek apšaubīt sadarbošanos izmeklēšanā. Komisija apšauba arī to, ka ĶV nav nekādas informācijas par iekšzemes piegādātāju tirgu struktūru. Kā aprakstīts 3.7.2. iedaļā tālāk, Komisija konstatēja, ka valstij pieder kapitāla daļas vairākos uzņēmumos, kuri piegādā akumulatoru baterijas un litiju. Tāpēc 268. apsvērumā paskaidroto iemeslu dēļ valsts rīcībā ir dažādi informācijas iegūšanas veidi, ko izmantot, lai iegūtu datus par valsts ieguldījumu uzņēmumiem. Turklāt, kā liecina ĶABRNA un ĶERA tiešais nozīmīgums piegādātāju tirgos, valstij ir arī vairākas citas iespējas iegūt datus par visiem valstij piederošajiem subjektiem un pārējiem subjektiem, kas darbojas piegādātāju tirgos. Visbeidzot, funkcijās, ko parasti veic suverēna valsts, neapšaubāmi ietilpst vispārēju statistikas datu vākšana par patēriņu, ražošanu, tirgus struktūru un cenām. Tā kā Komisija nesaņēma no ĶV informāciju par iepriekš uzskaitītajiem elementiem, Komisija secināja, ka tā nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu, un ka tai ir jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem, lai izdarītu konstatējumus par izejresursiem.

3.3.1.3. Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana attiecībā uz fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai

(287) Komisija lūdza ĶV aizpildīt anketu ar konkrētiem jautājumiem par shēmu "Fiskālo subsīdiju politika jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai". Savās atbildēs ĶV nesniedza ne prasīto pamatinformāciju par dažādiem elementiem, piemēram, shēmas sagatavošanu, uzraudzību un īstenošanu, ne arī aplēses par to transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas konkrētā shēma.

(288) ĶV neizpauda nekādus sagatavošanas dokumentus (priekšizpēte, gaidāmie rezultāti), ne arī starpposma vai galīgos dokumentus (rezultātu novērtējums, ietekme uz *BEV* ražošanas nozares attīstību, ieguvumu sadalījums starp ražotājiem un patērētājiem). Tā nenorādīja, kāda veida uzskaiti attiecīgās iestādes veic saistībā ar programmu, un nesniedza paskaidrojumus par to.

(289) Tāpat ĶV neiesniedza valdības maksājumu grafiku par izmeklēšanas periodā pārdotajiem *BEV*. Tā nenorādīja arī kopējās subsīdiju summas, kas pārskaitītas saistībā ar *BEV* pieteikumiem pēdējo četru gadu laikā. Turklāt tā nesniedza pamatojumu par vienu transportlīdzekli piešķirtās subsīdijas summas samazināšanai gadu gaitā. Tā arī nenorādīja to *BEV* skaitu, par kuriem kopš 2018. gada bija pārskaitītas subsīdijas. Turklāt ĶV nespēja izskaidrot procedūru finanšu līdzekļu pieprasīšanai par importētiem *BEV*.

(290) ĶV nespēja sniegt arī šādu informāciju: i) par pēdējiem četriem gadiem — apkopotas tabulas par katru gadu, kurās norādītas summas, kas samaksātas katram ārvalstu ražotājam par katru importēto modeli; ii) ārvalstu uzņēmumu pieprasījumi sniegt norādījumus par norēķiniem saskaņā ar fiskālo subsīdiju līdzekļu pieteikumu 2020.–2023. gadā; iii) to importēto *BEV* skaits, par kuriem izmeklēšanas periodā vai iepriekšējos gados tika pārskaitīti līdzekļi.

(291) Visbeidzot, ĶV nesniedza skaidrojumu par to, vai centrālā vai provinces līmenī pastāv līdzīgas shēmas.

(292) Tā kā Komisija nesaņēma no ĶV informāciju par visiem iepriekš uzskaitītajiem elementiem, Komisija uzskatīja, ka tā nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu.

(293) Atbildē uz Komisijas vēstuli par 28. panta piemērošanu ĶV iebilda pret pieejamo faktu piemērošanu.

(294) ĶV apgalvoja, ka tai nav pieejama informācija par priekšizpēti, gaidāmajiem rezultātiem, ne arī par starpposma vai galīgajiem dokumentiem.

(295) ĶV arī apgalvoja, ka informācija par valdības maksājumu grafiku par izmeklēšanas periodā pārdotajiem *BEV*, ar programmu saistīto uzskaiti, ko veic attiecīgās valdības, to *BEV* skaitu, par kuriem tika pārskaitītas subsīdijas, un deklarētajiem *BEV* pārdošanas apjomiem šajā izmeklēšanā nav būtiska un nav vajadzīga.

(296) Attiecībā uz informāciju par summām, kas saskaņā ar programmu izmaksātas ārvalstu ražotājiem par katru modeli, ĶV apgalvoja, ka tās rīcībā nav šīs informācijas un ka šīs izmeklēšanas nolūkiem tā ir nav būtiska un nav vajadzīga.

(297) Komisija norādīja, ka ir augstākā mērā apšaubāmi, ka ĶV nebūtu saglabājusi informāciju par priekšizpēti vai gaidāmajiem rezultātiem programmā, kuru īsteno vairākus gadus un kura, pamatojoties uz izvērtējumiem, ir vairākkārt pārskatīta un koriģēta, un — pats galvenais — kurā ir ieguldītas ievērojamas summas no ĶV pārvaldītā centrālā budžeta. Lai veiktu minētos vairākkārtējos izvērtējumus, būtu vajadzīga informācija par gaidāmajiem rezultātiem un par uzņēmumiem, kam piešķirts ieguvums no konkrētajām programmām. Tāpēc, ciktāl Komisija uzskata šādu informāciju par vajadzīgu secinājumu izdarīšanai, Komisija attiecīgā gadījumā var izmantot pieejamos faktus.

(298) Attiecībā uz informācijas būtiskumu Komisija norādīja, ka to, kāda informācija ir izmeklēšanas nolūkiem vajadzīga informācija, nosaka Komisija, nevis kāda no izmeklēšanā iesaistītajām personām. Turklāt valdības maksājumu shēma *BEV* ražotājiem atkarībā no *BEV* pārdošanas apjomiem, summas, kas izmaksātas iekšzemes ražotājiem un ārvalstu ražotājiem, un šādu summu uzskaite ir tieši saistīta ar iespējamo subsīdiju shēmu — līdztekus citiem elementiem šie dati ir vajadzīgi arī aprēķiniem un īpašo iezīmju noteikšanai. Tāpēc pieprasītā informācija ir gan būtiska, gan vajadzīga, lai Komisija varētu pienācīgi novērtēt konkrēto shēmu.

(299) Tāpēc Komisija secināja, ka tai ir jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem, lai izdarītu konstatējumus par shēmu "Fiskālo subsīdiju politika jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai".

3.3.1.4. Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana dotācijām / citām subsīdiju programmām, arī valsts/reģionālās/vietējās valdības īstenotām shēmām

(300) Komisija pieprasīja ĶV sniegt informāciju par valsts, provinces vai pašvaldības līmeņa subsīdiju shēmām, kuru ietvaros izmeklējamā ražojuma ražotājiem/eksportētājiem piešķirts kāds ieguvums pēdējos trīs kalendāra gados pirms izmeklēšanas perioda un izmeklēšanas periodā. Lai gan ĶV nesniedza nekādu informāciju par šo jautājumu, izrādījās, ka tā nav sazinājusies ar zemāka līmeņa iestādēm ne provinces, ne pašvaldības līmenī, lai iegūtu pieprasīto informāciju.

(301) Atbildē uz Komisijas vēstuli par 28. panta piemērošanu ĶV iebilda pret pieejamo faktu piemērošanu.

(302) ĶV apgalvoja, ka tā neuzrauga dotācijas, ko uzņēmumi saņem no reģionālajām vai vietējām valdībām. Tā arī apgalvoja, ka Komisijas jautājums bija nekonkrēts un tāpēc plašas informācijas iegūšana no visām Ķīnas provincēm un pašvaldībām būtu ĶV apgrūtinoša. Visbeidzot, ĶV apgalvoja, ka attiecīgo dokumentāciju ir iesnieguši Ķīnas ražotāji eksportētāji.

(303) Komisija norādīja, ka maz ticams, ka ĶV nav saglabājusi informāciju vai ka tai nav tiesību pieprasīt no provincēm un pašvaldībām informāciju par naudas pārskaitījumiem, ko veikusi ĶV vai kas veikti ĶV vārdā. Tā ietver sīkāku informāciju, piemēram, šādu naudas pārskaitījumu pamatojumu, maksājumu summas un maksājumu saņēmējus. Tāpēc, ciktāl Komisija uzskata šādu informāciju par vajadzīgu secinājumu izdarīšanai, Komisija attiecīgā gadījumā var izmantot pieejamos faktus.

(304) Komisija arī norādīja, ka anketā un vēstulēs par nepilnībām iekļautie informācijas pieprasījumi bija detalizēti un konkrēti. Tāpat Komisija atgādināja, ka ĶV ir aktīvi iesaistīta shēmās, jo tā kontrolē dotāciju tiesisko regulējumu, lēmumu pieņemšanas procesu, dotāciju izmaksu un programmas izveidi. Tādējādi ĶV nevar visu atbildību par informācijas sniegšanu uzvelt izlasē iekļautajiem ražotājiem.

(305) Tā kā Komisija no ĶV nesaņēma informāciju par iepriekš uzskaitītajiem elementiem, Komisija uzskatīja, ka tā nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu, un ka tai ir jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem, lai izdarītu konstatējumus par dotācijām / citām subsīdiju programmām, arī valsts/reģionālās/vietējās valdības shēmām.

3.3.1.5. Shēma, kas paredz atbrīvojumu no iegādes nodokļa

(306) Komisija lūdza ĶV aizpildīt anketu ar konkrētiem jautājumiem par shēmu, kas paredz atbrīvojumu no iegādes nodokļa. Atbildēs uz valdībai paredzētās anketas jautājumiem ĶV nesniedza ne prasīto pamatinformāciju par tādām jomām kā shēmas sagatavošana, uzraudzība un īstenošana, ne arī aplēses par to transportlīdzekļu skaitu, uz kuriem attiecas konkrētā shēma.

(307) Attiecībā uz programmas sagatavošanu un uzraudzību ĶV nesniedza gaidāmo rezultātu analīzi. ĶV arī nenorādīja, kāda veida uzskaiti (piemēram, grāmatvedības uzskaiti, datus par atsevišķiem uzņēmumiem, datubāzes, budžeta apstiprinājumus u. c.) veic attiecīgās iestādes, un nesniedza paskaidrojumus par to. Turklāt ĶV neiesniedza informāciju par to, kāda summa netika iekasēta nodokļos, īstenojot minēto politiku. ĶV arī neiesniedza nekādus starpposma dokumentus, tajā skaitā izvērtējuma rezultātus, ietekmes novērtējumu par *BEV* ražošanas nozares attīstību un ieguvumu sadalījumu starp ražotājiem un patērētājiem. Tāpat ĶV nevarēja sniegt informāciju par tādu katalogā iekļauto importēto *BEV* pārdošanas apjomiem, kuri bija tiesīgi saņemt atbalstu saskaņā ar minēto programmu.

(308) Attiecībā uz katalogu par jauno energoavotu transportlīdzekļu modeļiem, kas ir atbrīvoti no transportlīdzekļa iegādes nodokļa, ĶV nesniedza atbildes par i) atbalsttiesīguma kritērijiem, ii) informatīvajiem dokumentiem par noraidītajiem modeļiem un modeļu pieteikumiem, ne arī iii) par ziņām, kas saņemtas no ražotājiem un attiecas uz to pieteikumiem. Konkrētāk, ĶV nesniedza paskaidrojumu vai pierādījumus par pamatojumu, ar kādu tika pieņemti vai noraidīti pieteikumi par transportlīdzekļu iekļaušanu programmā. Turklāt ĶV neiesniedza informatīvos dokumentus par noraidītajiem modeļiem un modeļu pieteikumiem, ne arī ražotājiem nosūtītos dokumentus par šo modeļu noraidīšanu.

(309) Tāpat ĶV nesniedza informāciju par Ķīnā reģistrēto *BEV* skaitu. Turklāt ĶV nesniedza informāciju par to, cik importētu *BEV* reģistrēja izmeklēšanas periodā vai iepriekšējos periodos. ĶV arī nesniedza informāciju par *NEV* vai *BEV* reģistrāciju skaitu sadalījumā pēc zīmola, modeļa un reģistrācijas vietas. Visbeidzot, ĶV neiesniedza nekādus pētījumus, kurus varētu izmantot kā atsauci attiecībā uz cenu elastīgumu Ķīnā.

(310) Tā kā Komisija nesaņēma no ĶV informāciju ne par vienu no iepriekš uzskaitītajiem elementiem, Komisija uzskatīja, ka tā nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu.

(311) Atbildē uz Komisijas vēstuli par 28. panta piemērošanu ĶV iebilda pret pieejamo faktu piemērošanu, pamatojot iebildumus ar to, ka pieprasītā informācija tai nebija pieejama.

(312) Turklāt ĶV apgalvoja, ka informācija par *BEV* reģistrāciju skaitu nav būtiska izmeklēšanas nolūkiem.

(313) Komisija norādīja, ka ir ļoti grūti noticēt, ka ĶV nav informācijas par Ķīnā reģistrēto *BEV* skaitu konkrētā laikposmā. Jo īpaši tāpēc, ka uz *BEV* reģistrāciju attiecas īpaši labvēlīgi nosacījumi, kas ĶV jānovērtē, jākontrolē un jāuzrauga. Iegādājoties, reģistrējot un saņemot reģistrācijas numuru transportlīdzeklim Ķīnā, transportlīdzekļu īpašniekiem ir jāiesniedz satiksmes drošības iestādēm visaptverošs dokumentu kopums. No iegādes brīža transportlīdzekļu pircējiem ir jāievēro iegādes nodokļa noteikumi un jāiesniedz transportlīdzekļa iegādes nodokļa deklarācija. Minētajā deklarācijā ir jānorāda detalizēta informācija, tai skaitā transportlīdzekļa identifikācijas numurs (*VIN*), kas unikāli identificē transportlīdzekļa modeli un dažas tā īpašības. Turklāt Ķīnā reģistrētu transportlīdzekļu obligātais reģistrācijas process Ķīnas satiksmes drošības iestādē ietver transportlīdzekļa tipa un modeļa identifikāciju. Arī numura zīmes var sasaistīt ar konkrētiem transportlīdzekļiem.

(314) Tikpat mazticama ir varbūtība, ka ĶV neglabā rakstveida dokumentus par atteikumiem iekļaut modeļus katalogā, jo īpaši tāpēc, ka procedūra iekļaušanai katalogā paredz, ka ražotājiem ir jāiesniedz ievērojams apjoms datu, un ietver izvērtējumu, ko veic vairāki tehniskie dienesti, kas ir ĶV pakļautībā. Turklāt Komisija norādīja, ka ir grūti noticēt, ka ĶV nav informēta par aplēsēm par ilgstoši īstenotas programmas rezultātā negūtajiem nodokļu ieņēmumiem. Konkrētajai programmai ir tieša ietekme uz budžetu, un tās dēļ ik gadu var tikt zaudēti nodokļu ieņēmumi simtiem miljardu RMB apmērā.

(315) Tāpēc, ciktāl Komisija uzskatīja šādu informāciju par vajadzīgu secinājumu izdarīšanai, tā paļāvās uz publiski pieejamiem avotiem.

(316) Attiecībā uz informācijas būtiskumu Komisija norāda, ka to, kāda informācija ir izmeklēšanas nolūkiem vajadzīga informācija, nosaka Komisija, nevis kāda no izmeklēšanā iesaistītajām personām. Turklāt *BEV* reģistrācijas dati ir tieši saistīti ar iespējamo subsīdiju shēmu, tāpēc pieprasītā informācija bija gan būtiska, gan vajadzīga, lai Komisija varētu pienācīgi novērtēt shēmu.

(317) Lai gan, kā norādīts 3.9. iedaļā, Komisija pagaidām nolēma neizdarīt konstatējumus par šo shēmu, tā patur tiesības turpināt izmeklēt programmas kompensējamību. Tādējādi, ja Komisijai izdosies iegūt pietiekamus elementus, lai secinātu, ka šāda shēma ir kompensējama, tai var nākties paļauties uz pieejamajiem faktiem, lai izdarītu konstatējumus par shēmu, kas paredz atbrīvojumu no iegādes nodokļa.

3.3.2. *Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana attiecībā uz SAIC Group*

(318) Sākotnēji *SAIC Group* sadarbojās ar Komisiju, sniedzot atbildes uz anketas jautājumiem. Konkrētāk, grupas saistītie subjekti, tajā skaitā seši *BEV* ražotāji, nosūtīja atbildes uz anketas jautājumiem. Tomēr Komisija konstatēja, ka šīs atbildes ir ļoti nepilnīgas, un 2023. gada 12. decembrī informēja *SAIC Group* par nodomu piemērot pamatregulas 28. panta 1. punktu attiecībā uz informāciju, kas netika sniegta pirms pārbaudes apmeklējumiem, un par to, ka, nesaņemot šo informāciju, Komisija savus konstatējumus var izdarīt, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem. Trūkstošā informācija cita starpā attiecās uz ražošanas izmaksām, detalizētu informāciju par galveno izejresursu iegādi un anketas jautājumiem, uz kuriem bija jāatbild saistītajiem uzņēmumiem, kuri ir iesaistīti ar izmeklējamo ražojumu saistītās darbībās, bet kuri tā arī nesniedza atbildes.

(319) *SAIC Group* nesniedza trūkstošo informāciju, aizbildinoties ar grupas saistīto uzņēmumu lielo skaitu, un apgalvoja, ka "pieejamo faktu" izmantošana nepietiekami atspoguļotu tās aktīvo sadarbošanos ar Komisiju iepriekšējos izmeklēšanas posmos. Tā apgalvoja, ka lielais skaits iesniegto nepilnīgo atbilžu ir saistīts ar Komisijas pieprasītās informācijas apjomu, kas bieži vien bija nepamatots, un lielo slogu, ko rada nepieciešamā koordinācija starp daudzajiem saistītajiem uzņēmumiem.

(320) Tomēr sadarbošanās nebija pietiekama ne periodā līdz pārbaudes apmeklējumiem, ne pārbaudes apmeklējumu laikā, ne arī pēc tiem, jo netika sniegta būtiska informācija, kas cita starpā ietver ražošanas izmaksas, materiālu sarakstus (*BOM*), ražojumu specifikācijas, kurās norādīts arī no piegādātājiem pirkto izejvielu ķīmiskais sastāvs, sarakstus, kas apliecina ar piegādātājiem noslēgtos pirkuma darījumus, un netika sniegta arī informācija par saņemtajām dotācijām. Komisija paskaidroja *SAIC Group*, ka minētā informācija Komisijai ir vajadzīga, lai izdarītu konkrētus konstatējumus par subsīdijām, kas saņemtas dažādu atbalsta pasākumu rezultātā. Turklāt izrādījās, ka vēl citi saistītie uzņēmumi arī nav snieguši atbildes uz anketas jautājumiem, lai gan to darbības dēļ tiem tas būtu bijis jāizdara.

(321) Komisija konstatēja, ka šādas informācijas trūkums kavē izmeklēšanu. Tāpēc 2024. gada 23. aprīlī *SAIC Group* tika pienācīgi informēta par sekām, ko radīs tikai daļēja sadarbošanās izmeklēšanas gaitā, un par Komisijas nodomu piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz neiesniegto informāciju vai informāciju, kuru nebija iespējams pārbaudīt. Komisija aicināja uzņēmumu iesniegt piezīmes.

(322) *SAIC Group* piezīmes Komisija saņēma 2024. gada 30. aprīlī. *SAIC Group* nepiekrita Komisijas novērtējumam par dažādo grupā ietilpstošo subjektu sadarbošanās līmeni kopumā un izteica vairākus apgalvojumus, kas grupas ieskatā ļauj secināt, ka pamatregulas 28. panta piemērošana būtu nepamatota.

3.3.2.1. SAIC Group apgalvojums par neatbilstību pamatregulas 28. panta piemērošanas juridiskajiem standartiem

(323) *SAIC Group* norādīja, ka Komisijas novērtējums par pamatregulas 28. panta piemērošanu dažos aspektos nepareizi atspoguļo lietas materiālos reģistrētos faktus, un atkārtoti uzsvēra, ka izmeklēšanas gaitā tā sadarbojās, cik vien tas bija iespējams. *SAIC Group* paskaidroja, ka gadījumos, kad tā nespēja sniegt prasīto informāciju pilnībā vai spēja to sniegt tikai daļēji, tā iesniedza "alternatīvus dokumentus", lai atvieglotu Komisijas izmeklēšanu.

(324) Šajā sakarā *SAIC Group* atsaucās uz pamatregulas 28. panta 3. punktu, kā arī uz Eiropas Savienības Tiesas judikatūru ([103]), apgalvojot, ka būtu jāpieņem pat nepilnīgas vai citādi nepilnvērtīgas atbildes.

(325) *SAIC Group* uzsvēra Tiesas konstatējumu šajā lietā ([104]), kur Tiesa norāda, ka "*jēdziens "vajadzīgā informācija" attiecas uz ieinteresēto personu rīcībā esošu informāciju, kuru ES iestādes tām lūdz sniegt, lai varētu izdarīt attiecīgus konstatējumus, veicot antidempinga izmeklēšanu*". Tajā pašā lietā ([105]) Tiesa konstatēja, ka "*šo iestāžu pienākums ir pierādīt, ka attiecīgais ražojums ir pārdots par dempinga cenām, ka ir nodarīts kaitējums un ka pastāv cēloņsakarība starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, un tāpēc noteikta informācija ir "vajadzīga", lai izdarītu attiecīgus secinājumus antidempinga izmeklēšanā*".

(326) Ņemot vērā Tiesas konstatējumu, *SAIC Group* uzskatīja, ka, "*ņemot vērā šīs izmeklēšanas ļoti sarežģīto raksturu (gan pieprasītās informācijas lielo apjomu un lielo skaitu uzņēmumu, kuriem bija jāsniedz informācija, gan īso* termiņu *informācijas sniegšanai), Komisijai nevajadzētu pārāk stingri piemērot iepriekš minētos kritērijus iesniegtajai informācijai*" un, "*ja informāciju atzīst par nepilnīgu, pieejamo faktu izmantošana būtu stingri jāierobežo, nepārsniedzot nolūku, kādam šāda informācija ir vajadzīga, un visos gadījumos fakti ir jāpārbauda, izmantojot citus neatkarīgus avotus, pilnībā ievērojot pamatregulas 28. panta 5. punktu*".

([103]) Sk. lietu T-413/13, *City Cycle Industries / Padome*, EU:T:2015:164, 120. punkts; lietu T-633/11, *Guangdong Kito Ceramics un citi / Padome*, EU:T:2014:271, 100. punkts; PTO Apelācijas institūcijas 2001. gada 23. augusta ziņojumu *US — Hot-Rolled Steel*, WT/DS184/AB/R, 81. punkts; un lietu C-61/16 P, *European Bicycle Manufacturers Association (EBMA) / Giant (China) Co. Ltd*, ECLI:EU:C:2017:968.

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

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

(327) Komisija atgādināja, ka pārējās izlasē iekļautās grupas faktiski sniedza pieprasīto informāciju, līdz ar to arī *SAIC Group* šāda informācija bija viegli pieejama. Tātad *SAIC Group* pati izvēlējās nesniegt pieprasīto informāciju, par ko liecina neiesniegto dokumentu saraksts, kuru tā parakstīja un kuram piekrita pārbaudes laikā. Minētais saraksts pierāda, ka grupa kavēja izmeklēšanu, apzināti neizdarot visu iespējamo. Turklāt informācija bija atzīta par vajadzīgu attiecīgu secinājumu izdarīšanai subsīdiju izmeklēšanas gaitā, un tātad šajā ziņā tā atbilst Tiesas konstatējumiem. Turklāt informāciju, ko *SAIC Group* iesniedza kā "alternatīvus dokumentus", arī dokumentu ar nepilnīgo informāciju, pienācīgi ņēma vērā, ciktāl šādu informāciju varēja pārbaudīt. Attiecībā uz preferenciāliem aizdevumiem, eksporta kredītu apdrošināšanu, atbrīvojumiem no iegādes nodokļa, izejresursiem un fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai Komisija izmantoja pieejamos faktus, tajā skaitā no neatkarīgiem avotiem, kā minēts 3.3. iedaļā, vienīgi tad, ja iesniegtā informācija bija acīmredzami nepilnīga (un norādīta kopīgi parakstītajos pielikumos ziņojumiem par pārbaudes apmeklējumiem uz vietas) un ja Komisijai pietika elementu secinājumu izdarīšanai par minētajām shēmām. Nav pareizi pieņemt, ka Komisija piemēroja pamatregulas 28. panta 3. punktā noteiktos kritērijus pārāk stingri.

(328) Tā kā *SAIC Group* savās piezīmēs apgalvoja, ka "*informācija, kas lietas materiālos ir reģistrēta kā iesniegta, būtu jāuzskata par patiesu*", Komisija, izpaužot izlasē iekļautajam ražotājam eksportētājam būtiskos faktus un apsvērumus, paskaidroja, ka, izmantojot pieejamos faktus pamatregulas 28. panta nozīmē, tā pēc iespējas plaši izmantoja *SAIC Group* sniegto informāciju, bet neatkarīgus publiskus avotus izmantoja tad, ja šādas pārbaudītas informācijas trūka. Tāpēc apgalvojumu par neatbilstību pamatregulas 28. panta piemērošanas juridiskajiem standartiem noraidīja.

3.3.2.2. Pieprasījumi sniegt informāciju par saistītajiem piegādātājiem

(329) Kā minēts 318.–319. apsvērumā, izmeklēšanā tika konstatēti vairāki nepaziņoti saistīti uzņēmumi, par kuriem *SAIC Group* nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Tika konstatēts, ka šie "jaunie" uzņēmumi ir saistītie uzņēmumi un bija iesaistīti dažādās nozīmīgās līgumattiecībās saistībā ar tādām darbībām kā izejresursu, kapitāla, aizdevumu, garantiju un cita veida finansējuma nodrošināšana *SAIC Group* iekšienē. *SAIC Group* atkārtoti noraidīja Komisijas pieprasījumus aizpildīt anketu, apgalvojot, ka tas ir *SAIC Group* pamattiesību pārkāpums, bet nesniedza nekādus pamatotus argumentus.

(330) Savās piezīmēs *SAIC Group* apgalvoja, ka šie saistītie uzņēmumi nevarēja sadarboties vai tiem nebija pienākuma sadarboties izmeklēšanas gaitā un ka pamatregulas 28. panta izmantošana attiecībā uz šiem uzņēmumiem katrā ziņā nav pamatota vai būtu stingri jāierobežo. *SAIC Group* norādītie iemesli bija saistīti ar vairākiem faktoriem, piemēram, tālāk minētajiem.

— Saistītā uzņēmuma darījumu vērtības īpatsvars *SAIC Group* apgrozījumā ir niecīgs (mazāk nekā 1 %).

— Grupai nav kapitāla daļu vai būtiskas kontroles saistītajos uzņēmumos, ko apstiprina fakts, ka šie uzņēmumi atteicās izpildīt *SAIC Group* iesniegto pieprasījumu sadarboties vai iesniegt konfidenciālus dokumentus, ko tie ir noslēguši.

— Saistīto uzņēmumu uzņēmējdarbība neietilpst ne ražotāja eksportētāja anketas norādījumu, ne Komisijas 2023. gada 17. novembrī publicētā skaidrojošā paziņojuma ([106]) tvērumā.

— Saskaņā ar pārstrādes līgumu veiktais ražošanas apjoms jau ir iekļauts *SAIC Group* sniegtajā atbildē.

— Iespējamais saistītais uzņēmums izmeklēšanas periodā neveica pētniecības un izstrādes darījumus ar *SAIC Group* un arī nebija noslēdzis ar to pētniecības un izstrādes līgumus, kas būtu spēkā izmeklēšanas periodā.

— Iespējamais saistītais uzņēmums saņēma zemes izmantošanas tiesības, bet nebija konkrēto zemes izmantošanas tiesību oficiālais īpašnieks.

([106]) Paziņojums lietas materiālos: saistītie uzņēmumi, kuriem bija jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem. (t23.005730)

(331) Komisija piekrita, ka, ņemot vērā iepriekš minēto skaidrojošo piezīmi, saistīto uzņēmumu ar niecīgu darījumu vērtības īpatsvaru, kurš nepārsniedz 1 % no *SAIC Group* pirkumiem, tiešām varētu atbrīvot no pienākuma sniegt atbildes uz anketas jautājumiem šajā izmeklēšanā. Tomēr Komisija paturēja tiesības piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz detaļām, ko šis saistītais uzņēmums piegādāja *SAIC Group*, jo šo informāciju tā nevarēja pārbaudīt.

(332) Komisija norādīja, ka attiecīgais saistītais piegādātājs un *SAIC Group* kopīgi pārvalda uzņēmumu, kas izstrādā, ražo un tirgo akumulatoru bateriju elementus, moduļus un komplektus, un tāpēc tie ir juridiski atzīti uzņēmējdarbības partneri. Tāpēc tos uzskata par saistītiem Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 127. panta nozīmē, un līdz ar to saistītajai personai ir juridisks pienākums iesniegt atbildes uz anketas jautājumiem par subsīdijām, ievērojot norādījumus anketā un turpmākajā sarakstē. Tāpēc grupas apgalvojums tika noraidīts.

(333) *SAIC Group* apgalvoja, ka Komisijai būtu jāpārskata novērtējums un jāatturas no pamatregulas 28. panta piemērošanas uzņēmumiem, kas atteicās izpaust finansiālās vai līgumiskās saiknes un kopuzņēmuma nolīgumus, un tādos gadījumos jāizmanto tikai publiski pieejama informācija saskaņā ar pamatregulas 28. panta 5. punktu. Komisija atkārtoti norādīja *SAIC Group*, ka, ņemot vērā konfidencialitātes režīmu, ko antisubsidēšanas procedūras laikā iesniegtajai informācijai piemēro saskaņā ar pamatregulas 29. pantu, nav nozīmes tam, ka noteiktu informāciju uzskata par "būtisku komercnoslēpumu". Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(334) *SAIC Group* apgalvoja, ka Komisija nav pienācīgi paskaidrojusi, kāpēc dažiem saistītajiem uzņēmumiem būtu jāaizpilda anketa. Tomēr otrajā pieprasījumā Komisija paskaidroja, ka saskaņā ar informāciju lietas materiālos (organizāciju diagrammu, kurā parādīti saistītie uzņēmumi, kam ir nozīmīga finansiālā ietekme un/vai kontrole) šie uzņēmumi ir saistīti, jo šķiet iesaistīti kapitāla, aizdevumu vai cita veida finansējuma nodrošināšanā *SAIC Group* iekšienē. Taču, saņēmusi no *SAIC Group* otru negatīvu atbildi uz savu pieprasījumu, Komisija šajos apstākļos vairs neiesniedza atkārtotu pieprasījumu un 2024. gada 23. aprīlī informēja *SAIC Group* par nesadarbošanās sekām.

(335) *SAIC Group* atteicās sniegt atbildes uz anketas jautājumiem par saistīto uzņēmumu, ar kuru bija noslēgts pārstrādes līgums, kad šo faktu konstatēja vienā no pārbaudes apmeklējumiem. Lai gan *SAIC Group* atzina, ka šis saistītais uzņēmums ir iesaistīts izmeklējamā ražojuma ražošanā, tā arī apgalvoja, ka Komisijai vajadzēja "*apstiprināt*", ka atbildes uz anketas jautājumiem ir jāsniedz. Minētā piezīme liecināja par nevēlēšanos sadarboties, un beigās *SAIC Group* apgalvoja, ka 28. pantu, ja to vispār izmanto attiecībā uz konkrēto saistīto uzņēmumu, būtu jāpiemēro vienīgi elementiem, kas nav saistīti ar subsīdijām. Apgalvojums tika noraidīts.

(336) Faktiski to, ka pastāv šādi saistītie uzņēmumi, atklāja sākotnēji iesniegtā informācija, ko iesniedza pirms atbildēm uz anketas jautājumiem, atbildēs uz anketas jautājumiem ietvertā informācija vai informācija, kas nejauši atklājās pārbaudes apmeklējumos uz vietas. Šie saistītie uzņēmumi bija *SAIC Group* piegādātāji vai klienti un bieži izrādījās iesaistīti ar izmeklējamo ražojumu saistītās darbībās dažādos statusos — kā pētniecības institūts, ziņojumā par pierādījumu pietiekamību uzskaitīto detaļu un sastāvdaļu piegādātājs, loģistikas uzņēmums u. tml. Ņemot vērā to darbības raksturu, tiem bija jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem, lai Komisija varētu pārbaudīt informāciju un, iespējams, pieprasīt papildu pierādījumus.

3.3.2.3. SAIC Group nesniegtā informācija un citi dokumenti, ko neizpauda pirms pārbaudes apmeklējumiem uz vietas un to laikā

(337) *SAIC Group* savās piezīmēs apgalvoja, ka, saņēmusi no Komisijas vēstules par būtiskām nepilnībām, daļu informācijas tā vēlāk faktiski iesniedza, un šādu informāciju varēja pilnībā pārbaudīt pārbaudes apmeklējumos uz vietas. Tomēr *SAIC Group* minēja tikai informāciju par pirkumiem un iekšzemes klientu atbrīvojumu no patēriņa nodokļa, tādējādi atzīstot, ka visa pārējā trūkstošā informācija izmeklēšanas laikā netika izpausta. Faktiski vēstulēs par nepilnībām tika norādīti galvenie aspekti, par kuriem atsevišķi *SAIC Group* ietilpstoši ražotāji apzināti neziņoja (neiekļāva atbildēs uz anketas jautājumiem informāciju par ražošanas un pārdošanas prognozēm, ražošanas izmaksām, pirkumiem un iekšzemes pārdošanas darījumu atbrīvojumu no patēriņa nodokļa).

(338) *SAIC Group* sniedza pārskatu par dokumentiem, kas netika iesniegti pirms pārbaudes apmeklējumiem uz vietas un to laikā, aicinot Komisiju piemērot pamatregulas 28. pantu tikai tiem dokumentiem, kurus atsevišķi subjekti neiesniedza. Komisija pārskatīja sarakstus un saglabāja savu nostāju attiecībā uz tiem *SAIC Group* nosūtītā saraksta elementiem, uz kuriem attiecas pieejamo faktu izmantošana, piemēram, dotāciju programmas, akumulatoru bateriju piegāde par neatbilstoši zemu atlīdzību, nodokļu atbrīvojuma un samazināšanas programmas rezultātā negūtie ieņēmumi un preferenciāla finansējuma nodrošināšana (piemēram, obligācijas un pašu kapitāla iepludināšana) un trūkstošās atbildes uz anketas jautājumiem. Apgalvojumu par to, ka nebūtu jānoraida par turpmāk uzskaitītajiem elementiem iesniegtā informācija, noraidīja.

(a) *Materiālu saraksti (BOM), gatavo ražojumu un piegādāto izstrādājumu materiālu specifikācijas (piemēram, ķīmiskais sastāvs u. c.).*

(339) Materiālu saraksti (*BOM*) ir detalizēti saraksti, kuros uzskaita ražojuma ražošanai vajadzīgās izejvielas, sastāvdaļas un norādījumus. Komisija atkārtoti paskaidroja *SAIC Group*, ka *BOM* izmeklēšanā ir nozīmīgi, jo tie ļauj noskaidrot svarīgākās atsevišķās sastāvdaļas un materiālus, kuri veido gatavo ražojumu, un to izcelsmi.

(340) Konkrētajā lietā par subsīdijām *BOM* bija vienlīdz svarīgi, lai noteiktu gatavā ražojuma (*BEV* vai sastāvdaļu, piemēram, akumulatoru bateriju) montāžā izmantotās detaļas, to daudzumus, specifikāciju, materiāla iekšējo numuru un līdz ar to arī piegādātāja nosaukumu. *BOM* arī ļauj noteikt tiešu saistību ar ražošanas izmaksām, jo tos var izmantot par pamatu, lai aprēķinātu standarta izmaksas, faktiskās izmaksas un to starpības izraisītās atšķirības.

(341) *SAIC Group* nesniedza pilnīgus datus ne par *BOM*, ne par ražošanas izmaksām, un apgalvoja, ka antisubsidēšanas izmeklēšanai *BOM* nav vajadzīgi, jo tie neattiecas ne uz vienu no elementiem, ko izmanto subsīdijas starpības aprēķināšanai. Komisija nepiekrita tādam novērtējumam un apstiprināja, ka šāda informācija ir vajadzīga, lai varētu novērtēt informācijas pilnīgumu un precizitāti attiecībā uz ražošanas izmaksām, kā arī svarīgākajām detaļām un sastāvdaļām.

(342) *SAIC Group* atzina, ka ar ražojuma specifikācijām saistītu informāciju tā var sniegt tikai katrā gadījumā atsevišķi un tikai daļēji. Turklāt *SAIC Group* uzskatīja, ka sniegto datu saskaņošanai Komisija būtu varējusi izmantot citādu pieeju. Prasību, lai katrs subjekts sniegtu informāciju par *BOM* vienādā līmenī *SAIC Group* faktiski uzskatīja par netaisnīgu attieksmi un tātad Pamattiesību hartas pārkāpumu, jo tabulā sniegto informāciju par detaļu piegādi varot pārbaudīt arī ar citām metodēm.

(343) Komisija norādīja, ka neviens no saistītajiem akumulatoru bateriju piegādātājiem neiesniedza vajadzīgos apliecinošos dokumentus, jo īpaši specifikācijas, ko bija pieprasījusi izmeklēšanas grupa. Sākotnēji Komisija uzskatīja, ka *BOM* informāciju vajadzētu sniegt katram subjektam, jo, pieprasot to pārbaudes apmeklējumā uz vietas, tie apstiprināja, ka tiem šāda informācija ir, bet tie nevar to sniegt dažādu iemeslu dēļ, galvenokārt pamatojot atteikumu ar konfidencialitātes līgumu, kas ir parakstīts ar piegādātājiem, un paša uzņēmuma komercnoslēpumu. Tomēr, gatavojot atbildes uz anketas jautājumiem, šie subjekti faktiski izmantoja *BOM*, lai noteiktu izejresursus, par kuriem jāziņo, un attiecīgos piegādātājus, kuriem būtu jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc Komisija pēc pārbaudes apmeklējuma uz vietas atkārtoti pieprasīja šo informāciju. Faktiski Komisija pretēji parastajai praksei ļāva, lai katrs subjekts sniegtu informāciju par *BOM* un citām piegādāto detaļu un izejvielu materiālu specifikācijām, tomēr saglabāja tiesības neņemt vērā šo informāciju, jo to nevarēja pārbaudīt uz vietas.

(344) Kā minēts iepriekš, *SAIC Group* apgalvoja, ka dažu ražotāju izmantoto akumulatoru baterijas elementu un akumulatoru bateriju sistēmas ķīmisko sastāvu un specifikāciju var pārbaudīt, neizmantojot *BOM*, un ka informāciju par tādu izejvielu specifikācijām, kuras izmanto daži ar akumulatoru baterijām saistīti ražotāji, arī var pārbaudīt, neizmantojot *BOM*. Dažos gadījumos *SAIC Group* sniedza ar *BOM* saistītu informāciju kā pārbaudes pierādījumu sastāvdaļu.

(345) Tomēr to, ka uzņēmums ļāva Komisijai apskatīt izmeklējamā ražojuma atsevišķa veida *BOM*, nekādā gadījumā nevar uzskatīt par rīcību, kas būtu līdzvērtīga pieprasītās informācijas sniegšanai. Turklāt informācija, ko ļāva apskatīt, nebija pilnīga (dažos izņēmuma gadījumos — tikai par vienu izmeklējamā ražojuma veidu), un *SAIC Group* apstiprināja, ka atsakās sniegt viegli pieejamu informāciju, kad Komisija to pieprasīja.

(346) Vispirms Komisija noraidīja apgalvojumu, ka *BOM* nav būtiski izmeklēšanai un nevarēja nekādi ietekmēt subsīdijas summas aprēķinus. Otrkārt, Komisija noskaidroja, ka akumulatoru baterijas un citas izejvielas ir galvenie faktori, uz kuriem varētu attiekties subsidēšana, bet, iztrūkstot *BOM* informācijai, kas ļautu Komisijai novērtēt izlasē iekļautajiem ražotājiem piegādāto detaļu pilnīgumu, precizitāti un specifikācijas, Komisija attiecībā uz izejvielām nolēma kā pieejamos faktus izmantot citus informācijas avotus.

(b) *Detaļu un sastāvdaļu pirkšanas darījumu saraksts (konta virsgrāmata)*

(347) Piezīmēs par 28. panta piemērošanu *SAIC Group* apstiprināja, ka konfidencialitātes apsvērumu dēļ tā ne vienmēr var iesniegt pirkšanas darījumu sarakstus, jo šie elementi ir saistīti ar ražošanas izmaksām un tāpēc ir komercnoslēpums. Tomēr dažos gadījumos tā apgalvoja, ka attiecīgo tabulu var pārbaudīt, veicot pārbaudes apmeklējumus uz vietas. *SAIC Group* apgalvoja, ka tā ir iesniegusi pieprasītās informācijas visaptverošu kopsavilkumu tabulu veidā, ietverot tajā visu vajadzīgo informāciju subsīdijas summas aprēķināšanai, un ka Komisija to var pārbaudīt pārbaudes apmeklējumos uz vietas. Tomēr *SAIC Group* varēja iesniegt tikai Komisijai parādītās informācijas ekrānuzņēmumu, jo joprojām uzskatīja informācijas avotu par konfidenciālu, un nevarēja iesniegt pieprasīto pirkšanas darījumu sarakstu, lai gan tas bija viegli pieejams. *SAIC Group* secināja, ka katrā ziņā tās iesniegtā informācija atbilst pamatregulas 28. panta 3. punkta kritērijiem.

(348) Komisija nepiekrita apgalvojumam, ka iesniegtā informācija atbilst pamatregulas 28. panta 3. punkta kritērijiem. Atteikšanās piešķirt tiešu piekļuvi konkrētiem dokumentiem un tādu ekrānuzņēmumu vai apkopotu datu iesniegšana, kuri nesniedz attiecīgo prasīto informāciju, nekādā gadījumā nevar būt līdzvērtīga prasītās informācijas sniegšanai pierādījumu veidā, kas nodrošina, ka informāciju var pienācīgi pārbaudīt. Ja faktiski pieprasītos datus neiesniedz pilnā apjomā, pietiekami precīzu konstatējumu izdarīt ir grūti. Turklāt, tā kā informācija bija viegli pieejama, nevar uzskatīt, ka attiecīgā persona ir izdarījusi visu iespējamo.

(349) Komisija arī norādīja, ka informācija par pirkšanas darījumiem atspoguļoja nevis faktiskās izmaksas, bet gan standarta izmaksas (budžetā ieplānotās izmaksas, kas ir reģistrētas uzņēmuma resursu plānošanas (*"ERP"*) sistēmā). Pamatojoties uz izklāstīto un ņemot vērā iepriekš minētos konstatējumus par *BOM*, Komisija nevarēja pārbaudīt, cik precīza ir izlasē iekļauto izmeklējamā ražojuma ražotāju paziņotā informācija par detaļu un sastāvdaļu daudzumu un izmaksām, un tāpēc noraidīja apgalvojumu, ka iesniegtā informācija atbilst pamatregulas 28. panta 3. punkta kritērijiem.

(c) *Ar E-3-3. tabulā (a/b) uzskaitītajiem detaļu un sastāvdaļu piegādātājiem noslēgtais pirkuma pamatlīgums (pilnīgā versija)*

(350) Piezīmēs *SAIC Group* apgalvoja, ka vienā gadījumā tā uz vietas saskaņoja darījumu sarakstu ar savu grāmatvedības uzskaiti. Tā apgalvoja, ka pārbaudes apmeklējumos uz vietas tā pēc pieprasījuma iesniedza par minēto subjektu un citiem ražotājiem subjektiem attiecīgos pirkuma dokumentus, tajā skaitā rēķinus, pirkuma pasūtījumus, ierakstus *ERP* sistēmās, pierādījumu veidā. Konkrētāk, divi akumulatoru bateriju piegādātāji iesniedza līgumus ar klientiem, proti, grupā ietilpstošiem *BEV* ražotājiem, kā pārbaudes pierādījumus. Tādējādi *SAIC Group* uzskatīja, ka pamatregulas 28. panta 3. punkta kritēriji ir izpildīti un Komisijai būtu pilnībā jāņem vērā attiecīgā informācija.

(351) Komisija noraidīja apgalvojumu, ka *SAIC Group* pilnībā sadarbojās, iesniedzot pirkuma pamatlīgumu kopumu. Faktiski *SAIC Group* pati atzina, ka, ņemot vērā šo dokumentu iespējamo ļoti konfidenciālo raksturu, tā nevar iesniegt pilnā apjomā nevienu pirkuma pamatlīgumu, kas noslēgts ar detaļu un sastāvdaļu piegādātājiem, kuri atbildē uz anketas jautājumiem bija uzskaitīti attiecīgajā sadaļā. To apstiprināja arī to dokumentu saraksts, kuri netika iesniegti ne pārbaudes apmeklējuma laikā, ne arī pēc tā, un tas liecina, ka nebija iespējams iesniegt pilnu dokumentu kopumu, tajā skaitā tādus dokumentus kā pamatlīgums un tehniskās specifikācijas. Turklāt Komisija atgādināja *SAIC Group*, ka šādu dokumentu vajadzēja iesniegt jau kopā ar sākotnējām atbildēm uz anketas jautājumiem. Ņemot vērā konfidencialitātes režīmu, ko ievēro attiecībā uz visu "*sensitīvo*" informāciju, kas iesniegta antisubsidēšanas procedūrā, minētais apgalvojums ir nepamatots. Ņemot vērā to, ka *SAIC Group* šie dokumenti bija viegli pieejami un tos bija jāiesniedz kopā ar atbildēm uz anketas jautājumiem, Komisija uzskatīja, ka *SAIC Group* nav izdarījusi visu iespējamo informācijas iesniegšanai. Tāpēc Komisija noraidīja apgalvojumu, ka iesniegtā informācija atbilst pamatregulas 28. panta 3. punkta kritērijiem.

(d) *Pārdošanas darījumu saraksts (2020–IP), kurā norādīta pārdošanas vērtība, pārdošanas apjoms, datums, modelis, ražojuma numurs, īsais kods, VIN, klienta nosaukums, mazumtirdzniecības cena, pārdošanas cena, neto cena, neto cena bez PVN, daudzums, darījums ar saistītu/nesaistītu personu, pārdodot izmeklējamo ražojumu / ražojumu, kas nav izmeklējamais ražojums*

(352) Komisija uzskatīja, ka *Excel* datņu un konta virsgrāmatas izrakstu parādīšana uz ekrāna un ekrānuzņēmumu iesniegšana, nenodrošinot informāciju, kas ir attiecīgo datu pamatā, nevar aizstāt pārdošanas darījumu pilnīgu sarakstu, kas ļautu pilnībā saskaņot attiecīgajās tabulās sniegtos skaitļus.

(353) Piezīmēs *SAIC Group* apgalvoja, ka Komisija nav ņēmusi vērā *SAIC Group* izmantoto grāmatvedības uzskaites un finanšu sistēmu daudzveidību un ka darījumu saraksts nebija ne būtisks, ne vajadzīgs, lai Komisija varētu pilnībā saskaņot anketā iekļautās tabulas par pārdošanu. Tāpēc Komisijai būtu jāatturas no 28. panta izmantošanas, jo daži pārbaudītie uzņēmumi iesniedza darījumu sarakstu kā pārbaudes pierādījumu, un dažādo subjektu sniegtā informācija katrā ziņā atbilstot pamatregulas 28. panta 3. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.

(354) Komisija uzskatīja, ka informācija, kas sniegta tikai ekrānuzņēmumu veidā, tajā skaitā tādi ekrānuzņēmumi, kuros redzama tikai daļa datu vai daži piemēri, padarītu būtisku skaitļu pārbaudi un saskaņošanu neiespējamu, tāpēc tā noraidīja šo apgalvojumu. Tā kā Komisija nesaņēma detalizētu informāciju un tai iesniedza tikai ekrānuzņēmumus, tā nevarēja pārbaudīt sniegtās informācijas pareizību, piemēram, to, vai atsevišķi pārdošanas darījumi faktiski bija saistīti ar izmeklējamo ražojumu.

(e) *Kopuzņēmuma nolīgumi*

(355) Piezīmēs *SAIC Group* apstiprināja, ka tā nevar iesniegt ar dažiem grupas ražotājiem subjektiem noslēgto kopuzņēmuma nolīgumu oriģinālus, tomēr apgalvoja, ka kopuzņēmuma nolīgumu saturs ir atspoguļots statūtos, kur tas ir "*atkārtots*". Tikai viens subjekts iesniedza kopuzņēmuma nolīgumu kopā ar sākotnējām atbildēm uz anketas jautājumiem.

(356) Kā minēts iepriekš, Komisija atkārtoti norādīja *SAIC Group*, ka, ņemot vērā konfidencialitātes režīmu, ko antisubsidēšanas procedūras laikā iesniegtajai informācijai piemēro saskaņā ar pamatregulas 29. pantu, nav nozīmes tam, ka noteiktu informāciju uzskata par "*būtisku komercnoslēpumu*". Apgalvojumu, ka trūkstošo kopuzņēmuma nolīgumu saturs ir "*atkārtots*" statūtos, nebija iespējams pārbaudīt, nesaņemot attiecīgos kopuzņēmuma nolīgumus. Viens no *SAIC Group* ietilpstošajiem *BEV* ražotājiem iesniedza kopuzņēmuma nolīguma kopiju, bet neviens no pārējiem *BEV* ražotājiem tādu dokumentu neiesniedza. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(f) *Ieguldījumu plāni, ieguldījumu apstiprināšana, ieguldījumu uzraudzība un priekšizpēte 2020.–2023. gadā un pārdošanas prognozes*

(357) *SAIC Group* apgalvoja, ka pieprasītie dokumenti (ieguldījumu plāni, ieguldījumu apstiprināšana, ieguldījumu uzraudzība un priekšizpēte 2020.–2023. gadā un pārdošanas prognozes) nav būtiski subsīdijas summas aprēķināšanai izmeklēšanas periodā, jo tajos nav elementu vai datu, kas būtu vajadzīgi subsīdijas summas aprēķināšanai. Turklāt pieprasītie dokumenti vai nu jau bija pieejami publiskotajos gada pārskatos, vai arī tajos ir iekļauta konfidenciāla informācija par personām, pār kurām *SAIC Group* nav būtiskas kontroles, tāpēc grupa nevarēja tos izpaust.

(358) Komisija nepiekrita *SAIC Group* un norādīja, ka informācija, kas ļauj novērtēt plānoto ieguldījumu veidu un apjomu attiecībā uz izmeklējamo ražojumu, ir būtiska izmeklēšanai, jo to izmanto, lai novērtētu ne tikai būtiska kaitējuma draudus, bet arī, piemēram, izmeklējamā ražojuma ražošanas jaudu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(g) *Dokumenti, kas attiecas uz ziņojumu par "NEV kredītvienību" prognozēm (sk. "Vieglo pasažieru automobiļu un jauno energoavotu transportlīdzekļu vidējais degvielas patēriņš", 18. punkts "Punktu paralēla pārvaldība")*

(359) *SAIC Group* apgalvoja, ka pieprasītie prognožu ziņojumi nav jāiesniedz, jo tādu vai nu vēl nav, vai arī tajos iekļautā informācija attiecas uz laikposmu pēc izmeklēšanas perioda, tāpēc tos nevajag pārbaudīt. Līdz ar to *SAIC Group* secināja, ka nav nozīmes piemērot 28. pantu attiecībā uz šo izmeklēšanas elementu.

(360) Tā kā Komisija uzskatīja, ka tā nevar pārbaudīt šos apgalvojumus pārbaudes apmeklējumos uz vietas, tā noraidīja apgalvojumu, ka nav nozīmes piemērot 28. pantu attiecībā uz šo izmeklēšanas aspektu.

(h) *Bankas atļaujas, kredītlīnijas*

(361) Komisija uzsvēra, ka ne par visām bankām, ar kurām *SAIC Group* subjektiem bija darījumu attiecības, Komisijai tika iesniegtas bankas atļaujas un ka bankas atļaujas veidne anketā tika grozīta bez iepriekšēja paziņojuma.

(362) *SAIC Group* apgalvoja, ka tā grozīja veidni, lai bankas atļauju tvērumā iekļautu bankas akceptus un kredītlīnijas, un tāpēc šādas izmaiņas veidnē nekādi nebūtu jāuzskata par bankas atļauju tvēruma sašaurināšanu, bet gan gluži pretēji. *SAIC Group* apgalvoja, ka ir iesniegusi pieprasīto informāciju un Komisijai tā nebūtu jāapšauba.

(363) Komisija norādīja, ka daži *SAIC Group* subjekti nesniedza informāciju par bankas atļaujām, kredītlīnijām un parādsaistību kapitalizāciju, un tāpēc Komisija nesaņēma būtisku informāciju, kas attiecas uz šiem izmeklēšanas aspektiem. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(i) *Dotāciju programmas*

(364) Nenoliedzot dotāciju saņemšanu no ĶV, *SAIC Group* apgalvoja, ka "*katras atsevišķās dotācijas summa, dotāciju saņemšanas laiks, dotāciju apraksts, attiecīgie valdības paziņojumi par dotāciju būtību un pārējā vajadzīgā informācija*" nav būtiska subsīdijas summas aprēķināšanai, jo paziņotās summas ir dotācijas, ko subjekti saņēma kopumā, nevis tikai saistībā ar izmeklējamo ražojumu. Turklāt tabulās norādītās summas, kas saņemtas dotācijās izmeklēšanas periodā, varēja tieši saskaņot ar pārbaudes bilanci un virsgrāmatas kontiem, jo īpaši kontiem, kas attiecas uz ienākumiem, kuri nav saistīti ar pamatdarbību, un/vai ienākumiem no subsīdijām.

(365) Tomēr tā rezultātā Komisija nevarēja noteikt ne attiecīgās subsīdiju shēmas, ne izmeklēšanas periodā saņemto dotāciju summu, ne arī to, vai dotācijas bija saistītas ar pamatlīdzekļiem. Komisija noraidīja apgalvojumu, ka informāciju par dotācijām bija iespējams pārbaudīt.

(j) *Zemes izmantošanas tiesības ("ZIT")*

(366) *SAIC Group* apgalvoja, ka Komisijas pieprasījumā zemes izmantošanas tiesības nebija minētas starp jomām, par kurām jāiesniedz pamatojuma dokumenti. Arī pēc pārbaudes apmeklējumiem Komisijai neradās jautājumi saistībā ar zemes izmantošanas tiesībām, izņemot divus subjektus, par kuriem grupa nosūtīja atbildes 2024. gada 21. februārī.

(367) Attiecībā uz konkrētiem dokumentiem, kas tika lūgti pārbaudes apmeklējumu laikā, daži *SAIC Group* subjekti paskaidroja, ka pieprasītie dokumenti ir desmit vai divdesmit gadus veci un tāpēc jau ir nodoti arhīvā vai arī attiecas uz trešo personu, kura nav grupas pakļautībā. Tāpēc *SAIC Group* apgalvoja, ka paziņotā summa, kas samaksāta par zemes izmantošanas tiesībām, būtu jāuzskata par precīzu un attiecīgi jāizmanto, un Komisijai nebūtu jāpiemēro 28. pants. Komisija uzskatīja, ka ir tikuši pieprasīti visi sākotnējie ZIT nolīgumi, pirkuma līgums un apliecinošie dokumenti, kuros norādīta sākotnējā cena, kas samaksāta par ZIT, un vairākos gadījumos konstatēja, ka saņemtā informācija ir nepilnīga un to nav iespējams pilnībā pārbaudīt. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(k) *Obligācijas un starpuzņēmumu finansējums grupas ietvaros*

(368) *SAIC Group* apgalvoja, ka Komisija nepieprasīja dokumentus par obligācijām un starpuzņēmumu finansējumu grupas ietvaros. *SAIC Group* norādīja, ka anketas sadaļā par valsts politikas īstenošanas banku un valstij piederošu komercbanku nodrošināto preferenciālo finansējumu nav prasīts sniegt informāciju par ar aktīviem nodrošinātiem vērtspapīriem (*ABS*), tāpēc grupa noraida nodomu piemērot 28. pantu.

(369) Komisija uzskatīja, ka anketā ir konkrēti pieprasīts sniegt informāciju par starpuzņēmumu finansējumu grupas ietvaros un jo īpaši par obligācijām. Pirmkārt, kapitāla nodrošināšanā iesaistītajiem uzņēmumiem lūdza sniegt atbildes uz anketas jautājumiem; otrkārt, *ABS* ir viens no obligāciju veidiem, un anketā tika pieprasīts sniegt informāciju par obligācijām. Turklāt Komisija publiski pieejamos avotos atklāja pretrunīgu informāciju par saistītajiem uzņēmumiem, kuri nesadarbojās (sk. 320. apsvērumu), kas skaidri liecina, ka nav izpausta būtiska informācija par subsīdijām, tāpēc tā noraidīja minēto apgalvojumu.

(l) *Nodokļu aģenta ziņojums par nodokļa atskaitījumu par ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē*

(370) Piezīmēs *SAIC Group* norādīja, ka ziņojumu par nodokļa atskaitījumu par ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē parasti sagatavo nodokļu aģenti saskaņā ar uzņēmumu norādījumiem; taču šādu ziņojumu sagatavošana nav obligāta, tāpēc to pieprasīšana esot nepamatota. Turklāt šie ziņojumi neesot vajadzīgi vai būtiski, lai pārbaudītu nodokļa atskaitījumu summas par ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē, jo pārsvarā esot attiecīgās summas, kas ir norādītas uzņēmumu ienākuma nodokļa deklarācijā. *SAIC Group* iebilda pret nodomu piemērot pamatregulas 28. pantu.

(371) Atbilstoši konstatējumiem, kas tika izdarīti pārbaudes apmeklējumā uz vietas, Komisija uzskatīja, ka viena subjekta rīcība, proti tādas informācijas izņemšana no nodokļa aģenta ziņojuma par nodokļa atskaitījumu par ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē, kuras dēļ bija iespējams palielināt atskaitījumu par pētniecības un izstrādes izdevumiem, neliecina par pilnīgu sadarbošanos. Tā kā Komisija nesaņēma šādu informāciju, kas it kā neattiecas uz izmeklējamo ražojumu, bet bija *SAIC Group* viegli pieejama, Komisija nevarēja novērtēt, vai konkrētās nodokļa samazināšanas shēmas pamatā ir īpašas iezīmes. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

3.3.3. *Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana attiecībā uz Geely Group*

(372) Izmeklēšanas gaitā Komisija konstatēja, ka izmeklēšanu kavē tas, ka trūkst konkrētas vajadzīgās informācijas, kā norādīts tālāk.

— Tika konstatēts, ka viens no *Geely Group* piegādātājiem ir uzskatāms par saistītu uzņēmumu Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 ([107]) 127. panta nozīmē un ka šis uzņēmums nav iesniedzis atbildes uz anketas jautājumiem.

([107]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2447 (2015. gada 24. novembris), ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu konkrētus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 343, 29.12.2015., 558. lpp.).

— Pilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem neiesniedza neviens no finansējuma nodrošināšanā iesaistītajiem uzņēmumiem, kuri *Geely Group* vajadzībām piesaistīja finansējumu *BEV* ražošanai, izmantojot sindicētos aizdevumus, divpusējus līgumus ar banku par finansējuma nodrošināšanu un ar aktīviem nodrošinātus vērtspapīrus (“*ABS*”), tostarp ar aktīviem nodrošinātus zaļos vērtspapīrus.

— Neviens no *Geely Group* uzņēmumiem nesniedza pilnīgu anketā prasīto informāciju par to dotāciju programmu būtību, kuru ietvaros tie saņēma atbalstu.

— *Geely Group* nesniedza anketā prasīto informāciju par visiem ar *BEV* ražošanu saistītajiem projektiem, ko tā jau īsteno vai plāno īstenot.

— Vairāki no *Geely Group* ietilpstošajiem subjektiem, kuri faktiski ražo *BEV*, nesniedza pilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem, bet aizpildīja tikai izejresursu piegādātājiem paredzētās anketas sadaļas, tādējādi netika sniegta liela daļa informācijas, ko ražotāji parasti sniedz.

— *Geely Group* arī neiesniedza IV pielikumu “Bankas atļauja”, ko bija jāiesniedz kopā ar atbildēm uz anketas jautājumiem. Visbeidzot, grupa nesniedza informāciju par zemes izmantošanas tiesībām, kas pieder viena grupas ražotāja eksportētāja pārvaldītājiem subjektiem.

(373) Iznākumā Komisija 2024. gada 23. aprīlī paziņoja *Geely Group* par nodomu attiecībā uz neiesniegto informāciju piemērot pamatregulas 28. pantu. Komisija aicināja uzņēmumu iesniegt piezīmes.

(374) *Geely Group* 2024. gada 30. aprīlī iesniedza piezīmes par Komisijas nodomu izmantot pieejamos faktus attiecībā uz 372. apsvērumā un 2024. gada 23. aprīļa vēstulē minēto informāciju.

(375) Pirmkārt, *Geely Group* apgalvoja, ka tai nevar prasīt iesniegt konfidenciālu informāciju, kas tai jāiegūst no nesaistīta piegādātāja, kuram tai nav tiesību dot rīkojumu, un ka katrā ziņā Komisijai tika iesniegta pietiekami būtiska informācija. *Geely Group* nav minētā piegādātāja īpašniece, un tai nav nekādu tiesību ietekmēt konkrētā piegādātāja uzņēmējdarbību un pārvaldību.

(376) Komisija norādīja, ka attiecīgais saistītais piegādātājs un *Geely Group* kopīgi pārvalda uzņēmumu, kas izstrādā, ražo un tirgo akumulatoru bateriju elementus, moduļus un komplektus, un tāpēc tie ir juridiski atzīti uzņēmējdarbības partneri. Tāpēc tos uzskata par saistītiem Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 127. panta nozīmē, un līdz ar to saskaņā ar norādījumiem anketā un turpmākajā sarakstē saistītajai personai ir juridisks pienākums iesniegt atbildes uz anketas jautājumiem par subsīdijām. Tāpēc grupas apgalvojumu noraidīja.

(377) Otrkārt, *Geely Group* apgalvoja, ka tā nevar sniegt vairāk informācijas no finansējuma nodrošināšanā iesaistītajiem uzņēmumiem, kuri grupas vajadzībām piesaistīja līdzekļus *BEV* ražošanai. Visi *Geely Group* subjekti, kas bija iesaistīti finansēšanas nodrošināšanā saistībā ar *BEV* ražošanu, iesniedza vajadzīgās atbildes uz sākotnējo anketu A un E sadaļu. Turklāt *Geely Group* apgalvoja, ka informācijas sniegšanas pieprasījums ir pārāk plašs, nav pietiekami precīzs un tam nav tiešas būtiskas saistības ar izmeklēšanu.

(378) Tomēr Komisija, izmantojot publiski pieejamus avotus, atklāja virkni ar aktīviem nodrošinātu vērtspapīru (arī ar aktīviem nodrošinātus zaļos vērtspapīrus), kuri attiecās uz izmeklēšanas periodu (“IP”) un kurus bija emitējis vismaz viens no *Geely Group* uzņēmumiem, bet par kuriem grupa nesniedza nekādu informāciju pat pēc īpaša pieprasījuma nosūtīšanas, lai gan *ABS* ir viens no obligāciju veidiem, un sākotnējā anketā ir jāsniedz informācija par obligācijām. Tāpēc *Geely Group* izteikto apgalvojumu noraidīja.

(379) Treškārt, attiecībā uz pilnīgas informācijas sniegšanu par dotāciju programmu būtību *Geely Group* paskaidroja, ka gandrīz vienmēr dotāciju programmu būtību un to aprakstu var uzzināt bankas paziņojumos par atsevišķiem dotāciju maksājumiem. Turklāt *Geely Group* paskaidroja, ka tās rīcībā nav papildu informācijas par dotāciju programmām, arī to juridisko pamatu, un šāda informācija būtu jāpieprasa no ĶV.

(380) Komisija norādīja, ka arī tad, ja bankas paziņojumā ir iekļauta šāda informācija, tā nav pietiekama un Komisija nevarēja noteikt dotāciju programmu pamatā esošās subsīdiju shēmas attiecībā uz izmeklējamo ražojumu. Vienlaikus Komisija norādīja, ka, kā minēts 300. apsvērumā, ĶV nesniedza nekādu informāciju par *ad hoc* dotācijām, kas piešķirtas izlasē iekļautajām grupām. Tāpēc grupas apgalvojums tika noraidīts.

(381) Ceturtkārt, attiecībā uz ziņu nesniegšanu par dažiem ar *BEV* ražošanu saistītiem projektiem *Geely Group* uzskatīja, ka pašreiz īstenojamie un plānotie projekti, piemēram, jaunu automobiļu iespējamā laišana tirgū, neattiecas uz izmeklēšanas periodu un neietilpst šīs izmeklēšanas tvērumā. *Geely Group* arī uzsvēra, ka tā ir ļoti konfidenciāla un sensitīva tirgus informācija.

(382) Komisija norādīja, ka sākotnējā anketā, kā arī pārbaudes apmeklējumos tika prasīts sniegt ziņas par pašreizējiem un plānotajiem projektiem saistībā ar *BEV* ražošanu, jo vairākas subsīdiju shēmas attiecas uz *BEV* ražošanu nākotnē, savukārt paredzamais *BEV* ražošanas jaudas pieaugums ir būtisks, lai noteiktu kaitējuma draudus. Tā kā Komisija nesaņēma pilnīgu informāciju par minēto, tā nevarēja noteikt visas pamatā esošās subsīdiju shēmas, kas ir saistītas ar izmeklējamo ražojumu. Tāpēc grupas apgalvojumu noraidīja.

(383) Piektkārt, attiecībā uz to, ka *Geely Group* ietilpstošie uzņēmumi, kuri faktiski ražo *BEV*, sniedza nepilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem, *Geely Group* neuzskata šos uzņēmumus par *BEV* ražotājiem, jo to ražotajiem transportlīdzekļiem vēl ir jāiztur vairākas pārbaudes un testi. *Geely Group* arī norādīja, ka pēc Komisijas dienestu pieprasījuma tā sniedza papildu informāciju par minētajiem uzņēmumiem.

(384) Komisija norādīja, ka uzņēmumi gan sniedza pieprasīto informāciju, taču ļoti novēloti, tāpēc Komisija nevarēja pārbaudīt iesniegtās informācijas pilnīgumu un precizitāti. Jo īpaši Komisija nespēja pienācīgi salīdzināt dažu izejresursu krājumus ar *BEV* ražošanas apjomu un izmaksām, jo uzņēmumu sniegtā informācija par izmaksām nebija tik detalizēta, kā tā, ko parasti Komisijas anketā prasa no ražotājiem subjektiem. Tāpēc grupas apgalvojumu noraidīja.

(385) Attiecībā uz IV pielikuma "Bankas atļauja" iesniegšanu *Geely Group* apgalvoja, ka tā iesniedza banku atļauju apkopotu versiju vienlaikus ar sākotnējām atbildēm uz anketas jautājumiem. Komisija vēlreiz izskatīja iesniegto dokumentu un apstiprināja tā izmantojamību.

(386) Visbeidzot, attiecībā uz informācijas sniegšanu par zemes izmantošanas tiesībām attiecībā uz vienu grupas ražotāju eksportētāju, *Geely Group* norādīja, ka zemes izmantošanas tiesības attiecībā uz galveno mītni nav saistītas ar *BEV* ražošanu un pārdošanu un tāpēc nav izmeklēšanai būtiskas.

(387) Komisija norādīja, ka galvenā mītne tiek daļēji izmantota darbībām, kas ir saistītas ar *BEV*. Tāpēc ar galveno mītni saistītās subsīdijas būtu proporcionāli jāattiecina uz tajā notiekošajām darbībām, kas ir saistītas ar *BEV*, lai gan to būtiskumu nevar noteikt, ja trūkst pamatinformācijas par īpašumā iegūtajām zemes izmantošanas tiesībām. Tāpēc grupas apgalvojumu noraidīja.

3.3.4. *Pamatregulas 28. panta 1. punkta noteikumu piemērošana attiecībā uz BYD Group*

(388) Komisija 2023. gada 8. decembrī paziņoja *BYD Group* par nodomu piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz informāciju, ko *BYD Group* nav iesniegusi, un aicināja uzņēmumu iesniegt par to piezīmes. *BYD Group* iesniedza trūkstošo informāciju 2023. gada 15. decembrī.

(389) Izmeklēšanas gaitā Komisija konstatēja, ka *BYD Group* nav izpaudusi savas attiecības ar (vismaz) diviem akumulatoru bateriju ražošanā izmantoto izejvielu piegādātājiem un līdz ar to šie uzņēmumi nav iesnieguši atbildes uz anketas jautājumiem. Turklāt tika konstatēts, ka abi piegādātāji piegādā ievērojamus daudzumus litija, kas veido vairāk nekā 1 % no kopējiem izejresursiem, kas ir pirkti no uzņēmumiem, kuri iesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Turklāt, lai gan antisubsidēšanas anketā bija ietverti noteikumi par nesaistītu piegādātāju izpaušanu, Ķīnas valdībai netika iesniegta informācija par nesaistītiem piegādātājiem, un netika iesniegts arī IV pielikums "Bankas atļauja". Komisija konstatēja, ka izmeklēšanu un piekļuvi informācijai par attiecīgajām shēmām kavē tas, ka trūkst vajadzīgās informācijas. Tāpēc Komisija 2024. gada 24. aprīlī paziņoja *BYD Group* par nodomu piemērot pamatregulas 28. pantu attiecībā uz neiesniegto informāciju un aicināja uzņēmumu iesniegt piezīmes.

(390) *BYD Group* 2024. gada 30. aprīlī iesniedza piezīmes par Komisijas nodomu piemērot pieejamos faktus attiecībā uz 389. apsvērumā minēto informāciju.

(391) Pirmkārt, *BYD Group* apgalvoja, ka tā neiesniedza informāciju par saistītajiem izejvielu piegādātājiem, jo anketā bija norādīts, ka atbildes uz anketas jautājumiem būtu jāiesniedz tikai tiem saistītajiem uzņēmumiem, kas ir iesaistīti "*tādu pamatlīdzekļu vai izejresursu, piemēram, E-3-3. iedaļā tālāk uzskaitīto izejresursu, ražošanā, kurus savā ražošanas procesā izmanto ražotājs eksportētājs*". Pamatojoties uz minēto, *BYD Group* apgalvoja, ka dažus izejresursus ražošanas procesā izmanto nevis ražotājs eksportētājs, bet gan akumulatoru bateriju augšupējais ražotājs.

(392) Turklāt *BYD Group* paziņoja, ka Ķīnas valdībai iesniegto piegādātāju sarakstu grupa sagatavoja pēc tāda paša principa (t. i., saistītie uzņēmumi, kas ir iesaistīti ražotāja eksportētāja ražošanas procesā izmantoto izejresursu ražošanā) un ka tātad dažus no E-3-3. iedaļā minētajiem izejresursiem ražošanas procesā izmanto akumulatoru bateriju ražotāji, nevis ražotājs eksportētājs.

(393) Komisija atgādināja, ka 2023. gada 17. novembrī tā izdeva paziņojumu lietas materiālos ar skaidrojumiem par saistītajiem uzņēmumiem, kuriem prasa iesniegt atbildes uz anketas jautājumiem, piebilstot, ka saistītajiem uzņēmumiem "*neatkarīgi no tā, vai tie ir saistīti ar ražotājiem, kuri pārdod savus ražojumus iekšzemes tirgū vai eksportē*", atbildes uz anketas jautājumiem ir jāiesniedz, ja tie ir iesaistīti tādu pamatlīdzekļu vai izejresursu, tajā skaitā anketas E-3-3. iedaļā minēto izejvielu, detaļu vai sastāvdaļu, ražošanā, "*kurus izgatavotāji subjekti izmanto ražošanas procesā*". Attiecībā uz Komisijas sniegto skaidrojumu Komisija uzskatīja, ka uzņēmumam bija jāiesniedz skaidri un pilnīgi norādījumi par uzņēmuma struktūru un tā piegādātājiem, tādējādi nodrošinot, lai uz anketas jautājumiem atbildētu jo īpaši akumulatoru bateriju ražošanā izmantoto izejvielu piegādātāji. Turklāt, ņemot vērā vertikālās integrācijas līmeni *BYD Group*, Komisija uzskatīja, ka akumulatoru bateriju ražošanas procesu nav iespējams uzskatīt par nošķirtu un nesaistītu ar ražotāja eksportētāja ražošanas procesu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(394) Komisija arī uzsvēra, ka anketas E-3-3.b iedaļā ir skaidri paskaidrots, ka pilnīgs saraksts ar to piegādātāju nosaukumiem un kontaktinformāciju, kuri piegādāja detaļas un izejvielas izmeklēšanas periodā, jāiesniedz gan Komisijai, gan ĶV. Anketā arī norādīts, ka tad, ja piegādātājs nav saistītais uzņēmums, ir jānorāda "*konkrētā materiāla sākotnējais neatkarīgais piegādātājs*". Papildus iepriekš minētajiem norādījumiem Komisija norādīja, ka ĶV nosūtītajā piegādātāju sarakstā uzņēmums jau bija minējis dažus saistītos piegādātājus, kuri piegādā akumulatoru bateriju ražošanā izmantotās izejvielas. Lai gan Komisija atzina, ka *BYD Group* ir iesniegusi ĶV piegādātāju sarakstu, šis saraksts bija nepilnīgs, jo tajā nebija iekļauts neviens nesaistīts piegādātājs, kā to paredz E-3-3.b iedaļa, nedz arī Komisijas konstatētie saistītie piegādātāji. Šādas informācijas neiesniegšana kavēja izmeklēšanu, jo ĶV nevarēja sazināties ar minētajiem augšupējiem piegādātājiem, lai tie sniegtu atbildes uz anketas jautājumiem. Tāpēc Komisija šo apgalvojumu noraidīja.

(395) *BYD Group* apgalvoja, ka tā neiesniedza IV pielikuma "Bankas atļaujas" veidlapas, jo uzskatīja, ka Komisija var iegūt pieprasīto informāciju, pārbaudot attiecīgo uzņēmumu sniegto informāciju un jo īpaši noskaidrojot to Ķīnas Tautas bankas Kredītatsauču centrā.

(396) Kā norādīts Komisijas 2024. gada 24. aprīļa vēstulē, bankas atļaujas veidlapas ir būtiskas, lai iegūtu no ĶV informāciju par attiecīgajām subsīdiju shēmām. Bankas atļaujas veidlapas bija vajadzīgas, lai iegūtu no ĶV prasīto informāciju — konfidenciālus uzņēmuma datus no dažādām bankām, kas izsniedza aizdevumus *BYD Group*. Bez šīm veidlapām bankas nevarēja ar ĶV starpniecību sniegt Komisijai šo informāciju, un tas kavēja izmeklēšanu. Tāpēc *BYD Group* apgalvojums bija jānoraida.

(397) *BYD Group* apstrīdēja to, ka vienam no saistītajiem izejvielu piegādātājiem bija jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem. Grupa apgalvoja, ka pirkuma vērtības procentuālās daļas aprēķināšanai Komisija izmantoja nepareizu saucēju un ka uzņēmums faktiski piegādāja mazāk nekā 1 % no kopējā apjoma, ko pirka ražošanas uzņēmumi, kuri iesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. *BYD Group* arī atsaucās uz atbrīvojumu no anketas aizpildīšanas, ko Komisija piešķīra tiem izejresursu piegādātājiem, kuru piegādātie izejresursi nepārsniedz 1 % no *BEV* ražotāju pirkumu kopapjoma. Turklāt grupa apšaubīja atbilžu prasīšanas lietderību, jo attiecīgais piegādātājs esot piegādājis tikai izejvielas, ko netieši izmanto akumulatoru bateriju ražošanā.

(398) Komisija konstatēja, ka pirkuma vērtības procentuālo daļu, ko Komisija norādīja pielikumā vēstulei par 28. panta piemērošanu, aprēķināja pats uzņēmums un apsprieda to ar lietas izmeklēšanas grupu, kad tā veica pārbaudi uzņēmuma telpās. Šī konkrētā informācija bija iekļauta arī uzņēmumam nosūtītajā apmeklējuma ziņojumā. Komisija atzina, ka tā piešķīra atbrīvojumu tiem izejresursu piegādātājiem, kuru piegādes nepārsniedz 1 % no *BYD Group* ietilpstošo *BEV* ražotāju pirkto izejresursu vērtības. Tomēr šis lēmums tika pieņemts, pamatojoties uz informāciju, ko grupa iesniedza, lai pamatotu lūgumus piešķirt atbrīvojumus. Komisija norādīja, ka procedūras sākšanas posmā informācija par saistītajiem izejvielu piegādātājiem netika iesniegta un tāpēc tai trūka vajadzīgās informācijas, lai novērtētu, vai saistītajiem izejvielu piegādātājiem ir jāiesniedz atbildes. Neraugoties uz skaidriem norādījumiem anketas E-3-3. iedaļā, *BYD Group* procedūras sākšanas posmā izpauda tikai ierobežotu informāciju par uzņēmuma struktūru, informējot tikai par E-3-3. iedaļas pirmajā daļā uzskaitītajām detaļām un sastāvdaļām. Visbeidzot, Komisija uzsvēra, ka, nesaņemot atbildes uz anketas jautājumiem no saistītajiem izejvielu piegādātājiem, Komisijas dienestiem bija grūti novērtēt, vai subsīdijas piešķir ieguvumus augšupējiem piegādātājiem.

(399) *BYD Group* apstrīdēja prasību citam augšupējam piegādātājam sniegt atbildes uz anketas jautājumiem, pamatojoties uz to, ka izmeklēšanas periodā *BYD* īpašumā bija mazāk nekā 5 % konkrētā uzņēmuma kapitāla daļu un tāpēc piegādātāju nevar uzskatīt par saistīto personu, un ka ierobežotās līdzdalības dēļ pieprasītā informācija neatradās *BYD Group* rīcībā vai kontrolē, tāpēc *BYD Group* to nevarēja sniegt.

(400) Pirmkārt, Komisija atgādināja, ka noteiktā laikposmā izmeklēšanas periodā *BYD Group* vēl piederēja vairāk nekā 5 % no konkrētā augšupējā piegādātāja kapitāla daļām un ka šī saistība tika atklāta nevis izmeklēšanas sākumā, bet gan nepilnību novēršanas procesā. Turklāt, ņemot vērā starp abiem uzņēmumiem pastāvošās darījuma attiecības, abas puses šķiet nepārprotami saistītas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 127. panta nozīmē. Tāpēc apgalvojums tika noraidīts. Komisija atkārtoja, ka, ņemot vērā piegādāto izejvielu nozīmīgumu *BYD Group* ražošanas procesā, to izejvielu apjomu un vērtību, kuras *BYD Group* pirka no augšupēja piegādātāja, kā arī to, ka konkrētā izejviela bija iekļauta anketas E-3-3. iedaļā, kur skaidri norādīts, ka saistītajiem izejvielu piegādātājiem ir jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem, Komisija uzskatīja, ka *BYD Group* sadarbojās tikai daļēji, jo izmeklēšanas sākumā grupa nesniedza būtisku informāciju par savu struktūru un piegādātājiem. To apstiprina arī tas, ka no piegādātājiem pirkto materiālu saraksts tika iesniegts tikai pēc tam, kad bija nosūtīta 388. apsvērumā minētā pirmā vēstule par 28. panta piemērošanu. Pamatregulas 28. panta 1. punkts nosaka, ka tad, ja kāda ieinteresētā persona "*nesagādā vajadzīgo informāciju* (..)*, pagaidu vai galīgo apstiprinājumu vai noraidījumu drīkst sagatavot, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem*". Tā kā saistītie izejvielu piegādātāji neiesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisijas dienestiem bija grūti novērtēt, vai subsīdijas piešķir ieguvumus augšupējiem piegādātājiem un vai cenu, par kādu pirka vienu no galvenajiem izejresursiem akumulatoru bateriju ražošanā, var uzskatīt par atbilstošu nesaistītu pušu darījuma principam.

3.3.5. *ĶV iesniegtās piezīmes par nodomu piemērot 28. pantu attiecībā uz izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem*

(401) ĶV 2024. gada 30. aprīlī iesniedza piezīmes, apstrīdot Komisijas nodomu piemērot pamatregulas 28. pantu un izdarīt konstatējumus, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem par konkrētiem aspektiem, kuri attiecas uz trim izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem.

(402) ĶV apgalvoja, ka Komisija ne vien "*nemainīja savu pretlikumīgo pieeju vairākiem jautājumiem par procedūru un būtību šajā lietā, bet arī neņēma vērā iesaistīto nozaru komplekso raksturu, lielo skaitu uzņēmumu, kuri ietilpst izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju sastāvā un sniedza atbildes uz anketas jautājumiem, iespējamo programmu sarežģītību un ļoti īsos termiņus, kādus Komisija bija noteikusi uzņēmumiem nepamatoti plašas informācijas iesniegšanai*". ĶV apgalvoja, ka, šādi rīkojoties, Komisija ir vairākkārt pārkāpusi gan Pasaules Tirdzniecības organizācijas ("PTO") noteikumus, gan ES pamatregulas noteikumus.

(403) Līdzīgi kā *SAIC Group* (sk. 323.–328. apsvērumu iepriekš), arī ĶV apgalvoja, ka Komisijai nav pietiekama juridiskā pamata piemērot pamatregulas 28. pantu un ka šāda rīcība neatbilst attiecīgajiem PTO noteikumiem. ĶV norādīja, ka neuzskata Komisijas pieprasīto informāciju par "*vajadzīgu*" iespējamo subsīdiju noteikšanai un jo īpaši ieguvuma aprēķināšanai. Tā kā minētie apgalvojumi jau tika aplūkoti 323.–328. apsvērumā, tos noraidīja.

(404) ĶV apgalvoja, ka Komisija nepamatoti palielināja slogu izmeklēšanā iesaistītajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem: a) paplašinot to saistīto uzņēmumu loku, kuriem bija jāsniedz atbildes uz anketas jautājumiem, b) paplašinot izmeklējamo iespējamo subsīdiju un pieprasītās informācijas tvērumu un pastāvīgi grozot pieprasīto informāciju vai pieprasot papildu informāciju, un c) nosakot ļoti īsus termiņus nesamērīgi liela informācijas apjoma sniegšanai. Lai gan ĶV atzina, ka vairākos gadījumos izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji nespēja sniegt pieprasīto informāciju, tā apgalvoja, ka tā notika tāpēc, ka Komisija bija tiem uzlikusi nesamērīgu slogu. Visbeidzot, ĶV norādīja, ka "*Komisijas konstatējums, ka izlasē iekļautie uzņēmumi nesadarbojās izmeklēšanā, ir acīmredzami pretrunā taisnīgas un objektīvas izmeklēšanas principam, ko paredz PTO noteikumi un ES Antisubsidēšanas pamatregula*".

(405) Atzīstot, ka trīs izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji sadarbojās atšķirīgā mērā, Komisija norādīja, ka ĶV nav ņēmusi vērā vairākus elementus, piemēram, tālāk minētos.

— Daudzie lūgumi par termiņu pagarināšanu, ko Komisija apmierināja, lai mazinātu iespējamo slogu personām, kas sadarbojās.

— Arguments par "konfidencialitāti" un "komercnoslēpumu", kas it kā liedz trim izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem sniegt pilnīgu informāciju. Konkrētāk, visas grupas sākotnēji atteicās sniegt informāciju par ražošanas izmaksām, tāpēc Komisija nesaņēma būtisku informāciju par izejresursiem, kas ļautu tai labāk izprast izmaksu struktūru un noteikt galvenos izejresursus, ko izmanto *BEV* ražošanā.

— Vairāki saistītie piegādātāji nesadarbojās (kā uzsvērts 3.3.2.2. iedaļā iepriekš).

— Nepilnīgas pamatinformācijas iesniegšana bez attaisnojuma (kā uzsvērts 3.3.2.3. iedaļā iepriekš).

(406) Komisijai bija jānosūta trim izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem vairākas vēstules par nepilnībām, aicinot tos sniegt sākotnēji pieprasīto informāciju, un tā arī centās pēc iespējas apmierināt to lūgumus par termiņu pagarināšanu un pat piekrita ņemt vērā informāciju, ko tai iesniedza pēc pārbaudes apmeklējumiem uz vietas, tādējādi dodot izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem iespēju sniegt pilnīgu informāciju. Tomēr Komisija konstatēja, ka vairākos gadījumos subjekti, kas pieder vienam no izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, apzināti liedza Komisijas izmeklēšanas grupai piekļuvi informācijai. Tāpēc apgalvojumu par to, ka izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem nepamatoti uzlika pārmērīgu slogu, kura dēļ tie nesadarbojās, noraidīja.

3.4. **Subsīdijas un subsīdiju programmas, par kurām Komisija izdara konstatējumus šajā izmeklēšanā**

(407) Pamatojoties uz ziņojumā par pierādījumu pietiekamību, paziņojumā par procedūras sākšanu un atbildēs uz Komisijas anketas jautājumiem sniegto informāciju, izmeklēšanu veica par tālāk minētajām ĶV subsīdijām.

— Valsts politikas īstenošanas banku un valstij piederošu komercbanku piešķirts preferenciāls finansējums un valdības uzdevumā izsniegti kredīti (piemēram, politikas īstenošanas aizdevumi, kredītlīnijas, bankas akceptētas tratas, eksporta finansējums)

— Dotāciju programmas

— Tiešas naudas dotācijas *BEV* ražotājiem un citas saistītas atbalsta programmas kreditēšanas pasākumu veidā par labu *BEV* ražotājiem

— Dotācijas tehnoloģijām, inovācijai un pētniecībai un izstrādei

— Ieguldījumi pašu kapitālā, ko finansē valsts vai ko citādi stimulē valdība

— Valdības nodrošinātas preces un pakalpojumi par neatbilstoši zemu cenu:

— valdības nodrošinātas zemes izmantošanas tiesības par neatbilstoši zemu cenu,

— valdības nodrošinātas akumulatoru baterijas un to izejvielas (proti, litija dzelzs fosfāts) par neatbilstoši zemu cenu.

— Atbrīvojumu no nodokļiem un nodokļu samazinājumu programmu rezultātā negūtie ieņēmumi:

— uzņēmumu ienākuma nodokļa (“UIN”) samazināšana augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem,

— preferenciāla pētniecības un izstrādes izdevumu pirmsnodokļu atskaitīšana,

— atbrīvojumi no PVN un importa tarifa atlaides par importētu iekārtu un tehnoloģiju izmantošanu un PVN atlaides par iekšzemē ražotām iekārtām,

— atbrīvojums no nekustamā īpašuma nodokļa un zemes izmantošanas nodokļa vai šo nodokļu atcelšana,

— atbrīvojums no patēriņa nodokļa, atbrīvojums no maksas par reģistrācijas numura zīmi un citas naudas subsīdijas *BEV* ražotājiem,

— paātrināta to instrumentu un iekārtu amortizācija, ko augsto tehnoloģiju uzņēmumi izmanto augsto tehnoloģiju izstrādei un ražošanai,

— dividenžu atbrīvojums no nodokļa kvalificētiem rezidentuzņēmumiem,

— ieturējuma nodokļa samazinājums dividendēm, ko ārvalstu kapitāla uzņēmumi Ķīnā pārskaita mātesuzņēmumiem ārpus Ķīnas,

— eksporta nodokļa atlaides.

3.5. **Preferenciāls finansējums**

3.5.1. *Finanšu iestādes, kas sniedz preferenciālu finansējumu*

(408) Saskaņā ar informāciju, ko sniedza trīs izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas, vismaz 37 finanšu iestādes, kas atrodas ĶTR, ir piešķirušas tām finansējumu saskaņā ar Ķīnas Banku likumu. Kā minēts 256. apsvērumā, ĶV nepārsūtīja anketas finanšu iestādēm un nesniedza informāciju par to finanšu iestāžu īpašniekiem, kuras piešķīra aizdevumus izlasē iekļautajiem uzņēmumiem. Tikai viena valstij piederoša banka atbildēja uz īpašās anketas jautājumiem, lai gan Ķīnas valdībai iesniegtais pieprasījums attiecās uz visām finanšu iestādēm, kuras ir piešķīrušas aizdevumus izlasē iekļautajiem uzņēmumiem. Līdz ar to Komisija nevarēja noteikt, vai tās ir valstij piederošas vai privātas finanšu iestādes

3.5.1.1. Valstij piederošas finanšu iestādes, kas rīkojas kā valsts iestādes

Juridiskais standarts

(409) Komisija pārbaudīja, vai valstij piederošās bankas darbojas kā valsts iestādes pamatregulas 3. panta un 2. panta b) punkta nozīmē. Saskaņā ar attiecīgo PTO judikatūru ([108]) valsts iestāde ir subjekts, kuram "pieder, kurš īsteno vai kuram ir piešķirtas valdības pilnvaras". Valsts iestādes izmeklēšana ir jāveic katrā gadījumā atsevišķi, pienācīgi ņemot vērā "attiecīgā subjekta pamatiezīmes un funkcijas", tā "attiecības ar valdību" un "tiesisko un ekonomisko vidi, kas dominē valstī, kurā darbojas subjekts, par kuru veic izmeklēšanu". Atkarībā no katras lietas konkrētajiem apstākļiem attiecīgie pierādījumi var būt šādi: i) pierādījumi, ka "subjekts faktiski pilda valdības funkcijas", jo īpaši tad, ja šādi pierādījumi "liecina par ilgstošu un sistemātisku praksi"; ii) pierādījumi par "valdības politikas darbības jomu un saturu attiecībā uz nozari, kurā darbojas izmeklējamais subjekts"; un iii) pierādījumi, ka valdība īsteno "būtisku kontroli pār subjektu un tā rīcību". Veicot izmeklēšanu attiecībā uz valsts iestādi, izmeklēšanas iestādei ir "jāizvērtē un pienācīgi jāņem vērā visas attiecīgā subjekta iezīmes" un jāpārbauda visu veidu pierādījumi, kas varētu būt būtiski šim izvērtējumam; to darot, tai būtu jāizvairās "tikai vai nepamatoti koncentrēties uz kādu atsevišķu iezīmi, pienācīgi neņemot vērā citas iezīmes, kas var būt būtiskas".

(410) Jo īpaši PTO judikatūrā ir precizēts, ka ([109]): "*Svarīgi ir tas, vai subjektam ir piešķirtas pilnvaras veikt valdības funkcijas,* nevis *tas, kā to panāk. Ir daudz veidu, kā valdība šaurā izpratnē var piešķirt subjektiem pilnvaras. Attiecīgi, lai pierādītu, ka konkrētam subjektam ir piešķirtas šādas pilnvaras, nozīme var būt dažādiem pierādījumiem. Pierādījums, ka subjekts faktiski pilda valdības funkcijas, var kalpot par pierādījumu, ka tam ir vai ir bijušas piešķirtas valdības pilnvaras, jo īpaši tad, ja minētie pierādījumi liecina par ilgstošu un sistemātisku praksi. Tādējādi mēs uzskatām, ka pierādījums, ka valdība īsteno būtisku kontroli pār kādu subjektu un tā darbību, konkrētos apstākļos ir uzskatāms par pierādījumu, ka attiecīgajam subjektam ir valdības pilnvaras un tas izmanto šīs pilnvaras valdības funkciju veikšanai. Tomēr uzsveram, ka, izņemot pilnvaru tiešu deleģēšanu ar tiesību aktu, ar to vien, ka starp subjektu un valdību šaurā izpratnē pastāv formāla saikne, visticamāk, nepietiek, lai konstatētu, ka tam ir valdības pilnvaras. Tādēļ, piemēram, tikai fakts, ka valdība ir kāda subjekta vairākuma kapitāla daļu īpašnieks, neapliecina, ka valdība īsteno būtisku kontroli pār šo subjektu, nemaz nerunājot par to, ka valdība tai būtu piešķīrusi valdības pilnvaras. Tomēr dažos gadījumos, ja pierādījumi liecina, ka pastāv daudzas formālas norādes par valdības īstenotu kontroli, un ir arī pierādījumi, ka šī kontrole tiek izmantota būtiski, šie pierādījumi var ļaut secināt, ka attiecīgais subjekts īsteno valdības pilnvaras.*"

(411) Lai konkrētā gadījumā subjektu pareizi klasificētu kā valsts iestādi, var būt svarīgi izvērtēt, "*vai [subjekta] funkcijas vai rīcība ir tāda, kas parasti tiek klasificēta kā valdības funkcija vai rīcība attiecīgās dalībvalsts tiesību sistēmā*" ([110]), kā arī kāda ir subjektu klasifikācija un funkcijas PTO dalībvalstīs kopumā. Tādējādi tas, vai funkcijas vai rīcība ir tāda, kas parasti tiek klasificēta kā valdības funkcija vai rīcība attiecīgās dalībvalsts tiesību sistēmā, var būt būtisks apsvērums, lai noteiktu, vai konkrēts subjekts ir valsts iestāde.

(412) Ir daudz veidu, kā valdība šaurā izpratnē var piešķirt subjektiem pilnvaras. Attiecīgi, lai pierādītu, ka konkrētam subjektam ir piešķirtas šādas pilnvaras, nozīme var būt dažādiem pierādījumiem. Pierādījums, ka subjekts faktiski pilda valdības funkcijas, var kalpot par pierādījumu, ka tam ir vai ir bijušas piešķirtas valdības pilnvaras, jo īpaši tad, ja minētie pierādījumi liecina par ilgstošu un sistemātisku praksi.

([108]) WT/DS379/AB/R (*US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), Apelācijas institūcijas 2011. gada 11. marta ziņojums, DS 379, 318. punkts. Sk. arī WT/DS436/AB/R (*US — Carbon Steel (India)*), Apelācijas institūcijas 2014. gada 8. decembra ziņojums, 4.9.-4.10., 4.17.-4.20. punkts, un WT/DS437/AB/R (*United States — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China*) Apelācijas institūcijas 2014. gada 18. decembra ziņojums, 4.92. punkts.

([109]) WT/DS379/AB/R (*US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), Apelācijas institūcijas 2011. gada 11. marta ziņojums, DS 379, 318. punkts. Sk. arī WT/DS436/AB/R (*US — Carbon Steel (India)*), Apelācijas institūcijas 2014. gada 8. decembra ziņojums, 4.9.-4.10., 4.17.-4.20. punkts, un WT/DS437/AB/R (*United States — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China*), Apelācijas institūcijas 2014. gada 18. decembra ziņojums, 4.92. punkts.

([110]) WT/DS379/AB/R (*US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), Apelācijas institūcijas 2011. gada 11. marta ziņojums, DS 379, 297. punkts.

(413) Pierādījumi, ka valdība īsteno būtisku kontroli pār subjektu un tā rīcību, noteiktos apstākļos var būt arī pierādījumi tam, ka attiecīgajam subjektam ir valdības pilnvaras un ka tas īsteno šādas pilnvaras valdības funkciju veikšanā. Patiešām, lai gan valdības īpašumtiesības uz subjektu nav izšķirošs kritērijs, kopā ar citiem elementiem tas var kļūt par pierādījumu. Tomēr ir maz ticams, ka vien ar formālām saiknēm starp subjektu un valdību šā jēdziena šaurā nozīmē pietiktu, lai konstatētu valdības pilnvaru pastāvēšanu. Tādēļ, piemēram, tikai fakts, ka valdība ir kāda subjekta dominējošā kapitāla daļu īpašniece, pats par sevi neliecina, ka valdība īsteno būtisku kontroli pār šā subjekta rīcību, nemaz nerunājot par to, ka valdība tam būtu piešķīrusi valdības pilnvaras. Tomēr dažos gadījumos, ja pierādījumi liecina, ka pastāv daudzas formālas norādes par valdības īstenotu kontroli, un ir arī pierādījumi, ka šī kontrole tiek izmantota būtiski, šie pierādījumi var ļaut secināt, ka attiecīgais subjekts īsteno valdības pilnvaras.

(414) Izmeklēšanas attiecībā uz valsts iestādi uzmanības centrā nav tas, vai norādītā rīcība, kas šķietami liecina par finansiālu ieguldījumu, ir loģiski saistīta ar minēto valdības funkciju. Šajā ziņā juridiskais standarts valsts iestādes noteikšanai saskaņā ar SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punktu neparedz īpašas pakāpes vai rakstura saikni, kas noteikti ir jānosaka starp noteiktu valdības funkciju un konkrēto finansiālo ieguldījumu. Drīzāk attiecīgā izmeklēšana ir atkarīga no subjekta, kas īsteno šo rīcību, tā pamatīpašībām un attiecībām ar valdību. Šī koncentrēšanās uz subjektu pretstatā rīcībai, kas, iespējams, izraisījusi finansiālu ieguldījumu, atbilst faktam, ka "valdībai" (šaurā nozīmē) un "valsts iestādei" "to pamatiezīmes noteiktā mērā ir kopīgas vai pārklājas", t. i., tās abas pēc būtības ir "valdības".

(415) Subjekta rīcības vai prakses raksturs noteikti var būt izmeklēšanas saistībā ar valsts iestādes esību būtisks pierādījums. Proti, subjekta rīcība (jo īpaši, ja tā liecina par "ilgstošu un sistemātisku praksi") ir viens no dažādiem pierādījumiem, kas atkarībā no katras izmeklēšanas apstākļiem var ļaut saprast subjekta pamatiezīmes un attiecības ar valdību šaurā nozīmē. Tomēr šādu pierādījumu novērtējuma mērķis ir atbildēt uz galveno jautājumu par to, vai pašam subjektam piemīt pamatiezīmes un funkcijas, kas to ļautu klasificēt kā valsts iestādi. Piemēram, novērtējums par to, vai subjekts ir valsts iestāde Ķīnas valstij piederošu komercbanku (*SOCB*) kontekstā lietā DS379, ietvēra informāciju, kas liecināja, ka: i) "*SOCB* galveno biroju vadītājus ieceļ valdība, un [ĶKP] saglabā būtisku ietekmi viņu izvēlē"; un ii) *SOCB* "joprojām trūkst atbilstošu riska pārvaldības un analītisko iemaņu". Šie pierādījumi attiecās ne tikai uz *SOCB* veikto kreditēšanu *kā tādu*, bet arī uz to organizatoriskajām iezīmēm, lēmumu pieņemšanas pilnvaru ķēdēm un vispārējām attiecībām ar ĶV. Tādējādi PTO Apelācijas institūcija ("AI") lietā DS379 norādīja, ka, lai gan ASV Tirdzniecības departaments ("ASV TD") ņēma vērā pierādījumus par *SOCB* rīcību [aizdevumu izsniegšanu], tas to darīja, veicot izmeklēšanu par šo subjektu pamatiezīmēm un to attiecībām ar ĶV. Šīs *SOCB* veica valdības funkcijas Ķīnas valdības vārdā.

(416) Turklāt AI arī uzskatīja par nozīmīgu faktu, ka attiecīgā valdība izmeklēšanas laikā nesadarbojās. Patiešām, lietā DS379 AI apstiprināja ASV TD konstatējumu par to, ka *CFS Paper* izmeklēšanā *SOCB* tika atzītas par valsts iestādēm, pamatojoties uz šādiem apsvērumiem: i) banku nozare Ķīnā gandrīz pilnībā pieder valstij; ii) Komercbanku likuma 34. pants nosaka bankām pienākumu "*veikt kreditēšanu, ņemot vērā valsts ekonomikas vajadzības un sociālo attīstību, kā arī atbilstoši valsts rūpniecības politikai*"; iii) dokumentēti pierādījumi liecina, ka *SOCB* joprojām trūkst atbilstošu riska pārvaldības un analītisku iemaņu; un iv) fakts, ka "*[šajā] izmeklēšanā [ASV TD] nesaņēma pierādījumus, kas vajadzīgi, lai visaptveroši dokumentētu procesu, atbilstoši kuram aizdevumi papīra ražošanas nozarei tika pieprasīti, piešķirti un izvērtēti*" ([111]).

([111]) WT/DS379/AB/R (*US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*), Apelācijas institūcijas 2011. gada 11. marta ziņojums, DS 379, 349. punkts.

(417) Lai noteiktu, vai valstij piederošām bankām ir valdības pilnvaras, vai arī tās īsteno šādas pilnvaras vai tādas ir tām piešķirtas, Komisija pienācīgi ņēma vērā banku pamatiezīmes un funkcijas, to attiecības ar valdību un tiesisko un ekonomisko vidi, kas dominē valstī, kurā darbojas izmeklējamais subjekts. Šajā sakarā Komisija meklēja informāciju par valsts īpašumtiesībām, kā arī formālas norādes par valdības kontroli pār valstij piederošām bankām. Ņemot vērā spēkā esošo normatīvo regulējumu, Komisija analizēja arī to, vai tiek īstenota būtiska kontrole. Šim nolūkam Komisijai bija daļēji jāpaļaujas uz pieejamiem faktiem vairāku iemeslu dēļ, arī tāpēc, ka ĶV un valstij piederošās bankas, kā minēts iepriekš 255.–265. apsvērumā, atteicās sniegt pierādījumus par lēmumu pieņemšanas procesu, uz kura pamata tika piešķirti preferenciāli aizdevumi.

(418) Lai veiktu šo analīzi, Komisija vispirms pārbaudīja informāciju no valstij piederošās bankas, kura atbildēja uz īpašās anketas jautājumiem.

3.5.1.2. Valsts īpašumā esošās finanšu iestādes, kas daļēji sadarbojās

(419) Tikai viena valstij piederoša banka, proti, *EXIM* banka, sniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Iepriekšējās antisubsidēšanas izmeklēšanās ([112]) Komisija jau secināja, ka *EXIM* banka ir valsts iestāde. Komisija secināja, ka šāds raksturojums joprojām šķiet pamatots, kā to apliecina turpmākā analīze.

3.5.1.3. Valstij piederošo banku pamatiezīmes un funkcijas

(420) Valstij piederošas bankas, ko parasti dēvē par *SOCB* vai valsts politikas īstenošanas bankām, dominē Ķīnas banku nozarē, pateicoties savām īpašajām pamatfunkcijām (sk. 407. apsvērumu).

(421) Tā kā valsts saglabā kontroli pār valstij piederošajām bankām vairākos veidos — tā ir ne tikai kapitāldaļu īpašniece (sk. analīzi 3.5.1.4. iedaļā), bet arī nodrošina partijas struktūru klātbūtni un ietekmi finanšu iestādēs un ar regulatīviem pasākumiem reglamentē banku komercdarbību noteiktās jomās (sk. 3.5.1.5. iedaļu), tā var izmantot finanšu nozares resursus virzībai uz saviem politikas mērķiem (sk. arī 203.–205. apsvērumu), tajā skaitā uz vispārējo mērķi "*veicināt sociālistiskās tirgus ekonomikas attīstību*", kā to paredz Banku likuma 1. pantā (Banku likuma sīkāku analīzi sk. 3.5.1.5. iedaļā).

(422) Tādējādi banku iestāžu pamatfunkcijas, jo īpaši kreditēšanas politika, ir formulētas tā, lai kalpotu politikas mērķiem, un banku ekonomiskā darbība ir pakārtota ĶV rūpniecības politikas prasībām. Šajā sakarā piemērojamais tiesiskais regulējums un institucionālā struktūra nodrošina, ka ikreiz, kad ĶV izvirza ekonomiskās prioritātes, piemēram, *BEV* ražošanas nozares attīstību, nepieciešamie līdzekļi prioritārā kārtā tiek novirzīti attiecīgajiem projektiem ar finanšu nozares starpniecību. Līdz ar to valstij piederošās bankas faktiski veic valdības funkcijas tādā ziņā, ka galvenajam vadības personālam ir jābūt saistītiem ar ĶKP biedriem (un tātad uzticīgiem pirmām kārtām partijai) un ka bankām jāveic sava pamatdarbība, pienācīgi ņemot vērā valdības iestāžu noteiktos politikas mērķus.

3.5.1.4. Īpašumtiesības, formālas norādes un ĶV īstenota kontrole

(423) Tā kā par *EXIM* bankas lielāko īpašnieku netika saņemta atbilstoša atbilde (sk. 261. apsvērumu), Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Izrādījās, ka *Wutongshu Investment Platform Co., Ltd.* ir meitasuzņēmums, kas pilnībā pieder Ķīnas Ārvalstu valūtas valsts pārvaldei, kura ar Ķīnas Tautas bankas starpniecību 100 % apmērā pieder valstij. Pamatojoties uz iepriekš minēto un informāciju, kas saņemta atbildēs uz anketas jautājumiem, Komisija konstatēja, ka ĶV tieši vai netieši pieder 100 % šīs finanšu iestādes kapitāla daļu.

(424) Attiecībā uz formālām norādēm par valdības kontroli pār valstij piederošo banku, kura sadarbojās, Komisija to klasificēja kā "nozīmīgu valstij piederošu finanšu iestādi". Konkrētāk, paziņojumā "Pagaidu noteikumi par nozīmīgu valstij piederošu finanšu iestāžu uzraudzības padomēm" ([113]) ir noteikts: "*Šajos noteikumos minētās valstij piederošās finanšu iestādes ir valstij piederošas politikas īstenošanas bankas, komercbankas, finanšu aktīvu pārvaldības sabiedrības, vērtspapīru sabiedrības, apdrošināšanas sabiedrības u. c. (turpmāk — "valstij piederošas finanšu iestādes"), kuru uzraudzības padomes ieceļ Valsts padome.*"

([112]) Sk. 12. zemsvītras piezīmi.

([113]) Ķīnas Tautas Republikas Valsts padomes dekrēts (Nr. 283).

(425) Nozīmīgu valstij piederošu finanšu iestāžu uzraudzības padomes ieceļ saskaņā ar "Pagaidu noteikumiem par nozīmīgu valstij piederošu finanšu iestāžu uzraudzības padomēm". Pamatojoties uz minēto pagaidu noteikumu 3. un 5. pantu, Komisija konstatēja, ka uzraudzības padomes locekļus ieceļ Valsts padome un uzraudzības padome tai atskaitās, un tas liecina par valsts institucionālo kontroli pār uzņēmējdarbību, ko veic valstij piederošā banka, kura sadarbojās.

(426) Papildus šīm vispārējām norādēm Komisija izdarīja turpmāk izklāstītos konstatējumus attiecībā uz *EXIM* banku. *EXIM* banka tika izveidota un darbojas saskaņā ar Valsts padomes pieņemto Paziņojumu par Ķīnas Eksporta un importa bankas izveidošanu, kā arī *EXIM* bankas statūtiem. Saskaņā ar tās statūtiem valsts tieši izvirza *EXIM* bankas vadību. Uzraudzības padomi ieceļ Valsts padome saskaņā ar "Pagaidu noteikumiem par nozīmīgu valstij piederošu finanšu iestāžu uzraudzības padomēm" un citiem normatīvajiem aktiem, un tā ir atbildīga Valsts padomes priekšā.

(427) Statūtos ir arī minēts, ka *EXIM* bankas partijas komitejai ir vadoša un politiska kodola loma, lai nodrošinātu, ka *EXIM* banka īsteno liela apmēra politiskus partijas un valsts uzdevumus. Partijas administratīvā funkcija ir integrēta visos korporatīvās pārvaldības aspektos.

(428) Statūtos ir arī norādīts, ka *EXIM* bankas uzdevums ir atbalstīt ārējās tirdzniecības un ekonomiskās sadarbības attīstību, pārrobežu ieguldījumus, iniciatīvu "One Belt One Road", sadarbību starptautiskās jaudas jomā un iekārtu ražošanā. Bankas darbības jomā ietilpst īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa aizdevumi, kuri ir saņēmuši apstiprinājumu un saskan ar valsts ārējās tirdzniecības politiku un politiku "Iziet pasaulē", piemēram, eksporta kredīti, importa kredīti, aizdevumi ar ārvalstu subjektiem noslēgtiem inženierpakalpojumu līgumiem, aizdevumi ieguldījumiem ārvalstīs, Ķīnas valdības aizdevumi ārvalstu atbalstam un aizdevumi eksporta pircējiem.

(429) Turklāt 2022. gada pārskatā *EXIM* banka norādīja, ka tā "*stingri īstenoja visu valsts politiku un turpmākos pasākumus*" un ka tās pienākumos ietilpst "*ĶKP Centrālās komitejas un Valsts padomes lēmumu apzinīga īstenošana*". Gada pārskatā arī norādīts, ka "*tika pieņemti vairāki pasākumi, lai nodrošinātu, ka vidēja termiņa un ilgtermiņa aizdevumi tiek piešķirti apstrādes rūpniecībai, lai atbalstītu valsts projektus*".

(430) Attiecībā uz *SOCB* Komisija konstatēja, ka 2022. gada beigās vairāk nekā 40 % no Ķīnas finanšu sektora kopējiem aktīviem atradās sešās lielākajās bankās ([114]). Vismaz divas no sešām minētajām *SOCB*, proti, *ICBC* un *ABC*, ir starp tām finanšu iestādēm, kuras izsniedza aizdevumus izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām izmeklējamajā lietā (sk. 468. apsvērumu). Valstij pieder kontrolpakete gan *ICBC* ([115]), gan *ABC* ([116]). Valsts kontrolē ne tikai sešas lielākās *SOCB* — tai pieder ievērojams skaits kapitāldaļu arī virknē citu *SOCB*, kurās valsts līdzdalība visbiežāk ir netieša, piemēram, ar VU starpniecību. Starp tām finanšu iestādēm, kuras izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām piešķīra aizdevumus izmeklējamajā lietā (pilnu sarakstu sk. 468. apsvērumā) ir vairākas *SOCB*, kuru īpatsvars Ķīnas banku nozares kopējos aktīvos 2021. gadā bija aptuveni 20 %, tajā skaitā, piemēram *Pudong Development Bank*, *China Everbright Bank*, *Ping An Bank*, *China Minsheng Bank*, taču valsts līdzdalības apmērs tādās *SOCB* ir atšķirīgs un svārstās no aptuveni 3 % *China Minsheng Bank* gadījumā ([117]) līdz vairāk nekā 80 % *China Everbright Bank* gadījumā ([118]).

([114]) Sk., piemēram, tīmekļa vietni https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/.

([115]) Sk. *ICBC* 2021. gada pārskatu, pieejams vietnē file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF.

([116]) Sk. *ABC* 2021. gada pārskatu, pieejams vietnē https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf.

([117]) Sk. *China Minsheng Bank* 2022. gada pārskatu, pieejams vietnē 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, 94. lpp.

([118]) Sk. *China Everbright Bank* 2021. gada pusgada pārskatu, pieejams vietnē https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

(431) Komisija arī konstatēja, ka valstij piederošās finanšu iestādes 2017. gadā mainīja statūtus, lai palielinātu ĶKP lomu banku lēmumu pieņemšanā augstākajā līmenī ([119]).

(432) Minētie jaunie statūti paredz, ka:

— direktoru padomes priekšsēdētājs ir tā pati persona, kas partijas komitejas sekretārs,

— ĶKP uzdevums ir nodrošināt un pārraudzīt ĶKP un valsts politikas un pamatnostādņu īstenošanu bankās, kā arī uzņemties vadītāja un "vārtu sarga" lomu darbinieku (arī augstākā līmeņa vadītāju) iecelšanā, kā arī

— direktoru padome uzklausa partijas komitejas atzinumus par visiem svarīgajiem lēmumiem, kas jāpieņem.

(433) Minēto statūtu izmaiņu konkrēti piemēri attiecībā uz *ICBC* un *ABC* ir sniegti 204. apsvērumā.

3.5.1.5. Ķīnas valdības īstenota būtiska kontrole

(434) Komisija arī meklēja informāciju par to, vai ĶV īstenoja būtisku kontroli pār *EXIM* bankas rīcību attiecībā uz tās kreditēšanas politiku un riska novērtējumu, piešķirot aizdevumus *BEV* ražošanas nozarei. Šajā sakarā tika ņemti vērā šādi normatīvie dokumenti:

— ĶTR Likuma par komercbankām ("Banku likums") 34. pants,

— (Ķīnas Tautas bankas īstenoto) Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pants,

— Lēmums Nr. 40,

— *CBIRC* īstenošanas pasākumi attiecībā uz Ķīnas finansētu komercbanku licencēšanas administratīvajiem jautājumiem (*CBIRC* [2017. gada] Rīkojums Nr. 1) ([120]),

— *CBIRC* īstenošanas pasākumi attiecībā uz ārvalstu finansētu komercbanku licencēšanas administratīvajiem jautājumiem (*CBIRC* [2015. gada] Rīkojums Nr. 4) ([121]),

— administratīvie pasākumi direktoru un vadošo darbinieku kvalifikācijai banku nozares finanšu iestādēs (*CBIRC* [2013. gada] Rīkojums Nr. 3) ([122]),

— trīs gadu rīcības plāns banku un apdrošināšanas nozares korporatīvās pārvaldības uzlabošanai (2020.–2022. gadam) (*CBIRC*, 2020. gada 28. augusts) ([123]),

— Paziņojums par Komercbanku darbības rezultātu novērtēšanas metodi (*CBIRC*, 2020. gada 15. decembris),

— Paziņojums par uzraudzības noteikumiem attiecībā uz banku un apdrošināšanas iestāžu lielo kapitāla daļu īpašnieku rīcību (*CBIRC*, [2021. gada] Nr. 43).

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

([120]) *CBIRC* tos grozīja attiecībā uz komercbanku kapitāla pārvaldību (Finanšu uzraudzības un pārvaldības valsts pārvaldes 2023. gada Dekrēts Nr. 4, izsludināts 2023. gada 26. oktobrī, spēkā no 2024. gada 1. janvāra).

([121]) *CBIRC* tos grozīja attiecībā uz ārvalstu finansētu banku administratīvo licencēšanu (*CBIRC* 2019. gada Dekrēts Nr. 10, 2019. gada 26. decembris, spēkā no izsludināšanas dienas).

([122]) *CBIRC* tos grozīja attiecībā uz banku un apdrošināšanas iestāžu riska pārvaldības pasākumu īstenošanu (Finanšu uzraudzības un pārvaldības valsts pārvaldes 2023. gada Dekrēts Nr. 5, izsludināts 2023. gada 27. decembrī, spēkā no 2024. gada 1. jūlija).

([123]) *CBIRC* 2020. gada 28. augusta oficiālais politikas dokuments *Three-year action plan for improving corporate governance of the banking and insurance sectors (2020-2022)*, http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928 (pēdējo reizi skatīts 2021. gada 3. aprīlī).

(435) Izskatot šos regulatīvos dokumentus, Komisija, pamatojoties uz tālāk izklāstīto, konstatēja, ka finanšu iestādes ĶTR darbojas vispārējā tiesiskajā vidē, kas liek tām, pieņemot finansiālus lēmumus, saskaņot savu darbību ar ĶV rūpniecības politikas mērķiem, jo īpaši ar Energoefektīvu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānu (2012.–2020. gadam), kurā paredzēti *"politikas stimuli, ko īsteno ar finanšu pakalpojumu jomas atbalstu, izmantojot tādas kredītu pārvaldības un aizdevumu izvērtēšanas sistēmas, kuras veicina energoefektīvu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozaru attīstību*".

(436) *EXIM* bankas pilnvaras īstenot valsts politiku ir noteiktas paziņojumā par *EXIM* bankas izveidi, kurā norādīts, ka "*Ķīnas Eksporta un importa bankas galvenais uzdevums ir īstenot valsts rūpniecības politiku un ārējās tirdzniecības politiku un sniegt finansiālu atbalstu politikas īstenošanā ar mērķi paplašināt tādu ražošanas līdzekļu eksportu kā mehāniskie un elektriskie ražojumi un iekārtu komplekti*" ([124]), kā arī bankas statūtos, kuros teikts, ka "*Ķīnas Eksporta un importa banka ir valstij piederoša politikas īstenošanas banka, ko finansē valsts Valsts padomes tiešā vadībā*" ([125]).

(437) Vispārīgi 34. pants Banku likumā, kas attiecas uz visām finanšu iestādēm, kuras darbojas Ķīnā, paredz, ka "*komercbankas veic kreditēšanu atbilstoši valsts ekonomiskās un sociālās attīstības vajadzībām, ievērojot valsts rūpniecības politikas pamatnostādnes*". Lai gan Banku likuma 4. pantā ir noteikts, ka "*komercbankas likumā noteiktajā kārtībā veic uzņēmējdarbību, kurā neiejaucas neviena struktūra un privātpersona. Komercbankas patstāvīgi uzņemas civiltiesisko atbildību ar visu savu juridiskās personas mantu,*" izmeklēšanā tika konstatēts, ka Banku likuma 4. pantu piemēro, ievērojot Banku likuma 34. pantu, t. i., ja valsts noteikusi valsts politiku, tad bankas to īsteno un ievēro valsts norādījumus.

(438) Turklāt Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pants paredz: "*Saskaņā ar valsts* politiku *attiecīgie departamenti var subsidēt aizdevumu procentus ar mērķi veicināt konkrētu nozaru izaugsmi un dažu teritoriju ekonomisko attīstību.*"

(439) Līdzīgi Lēmums Nr. 40 visām finanšu iestādēm uzdod sniegt kredītatbalstu konkrēti "veicinātajiem" projektiem. Kā jau paskaidrots 3.1. iedaļā un, konkrētāk, 210. un 211. apsvērumā, *BEV* ražošanas nozares projekti ietilpst "veicināto" projektu kategorijā. Tādējādi Lēmums Nr. 40 apliecina iepriekš konstatēto par Banku likumu, ka bankas īsteno valdības pilnvaras preferenciālas kreditēšanas veidā. Komisija arī konstatēja, ka *NFRA* ir plašas apstiprināšanas pilnvaras attiecībā uz visiem ĶTR iedibināto finanšu iestāžu (arī privātā un ārvalstu īpašumā esošu finanšu iestāžu) pārvaldības aspektiem, piemēram ([126]):

— visu finanšu iestāžu vadītāju iecelšanas apstiprināšana gan centrālo biroju līmenī, gan vietējo filiāļu līmenī. *NFRA* apstiprinājums ir nepieciešams, lai pieņemtu darbā visu līmeņu vadības personālu, sākot ar augstākā līmeņa amatiem un beidzot ar filiāļu vadītājiem, tajā skaitā pat ārvalstu filiāļu vadītāju un par atbalsta funkcijām atbildīgo vadītāju (piemēram, IT vadītāju) iecelšanai, un

— ļoti garš administratīvo apstiprinājumu saraksts, kas ietver apstiprinājumus filiāļu izveidei, jaunu uzņēmējdarbības virzienu un jaunu ražojumu pārdošanas sākšanai, bankas statūtu maiņai, vairāk nekā 5 % kapitāla daļu pārdošanai, kapitāla palielināšanai, juridiskās adreses maiņai, organizācijas formas maiņai utt.

(440) Banku likums ir juridiski saistošs. Piecgades plānu un Lēmuma Nr. 40 obligātais raksturs jau ir konstatēts iepriekš 3.5.1.5. iedaļā. *NFRA* regulatīvo dokumentu obligātais raksturs izriet no pilnvarām, kuras tai ir dotas kā banku nozares regulatīvajai iestādei. Citu dokumentu obligāto raksturu apliecina tajos ietvertās uzraudzības un izvērtēšanas klauzulas.

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

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

([126]) Saskaņā ar *CBIRC* īstenošanas pasākumiem attiecībā uz Ķīnas finansētu komercbanku licencēšanas administratīvajiem jautājumiem (*CBIRC* [2017. gada] Rīkojums Nr. 1), *CBIRC* īstenošanas pasākumiem attiecībā uz ārvalstu finansētu komercbanku licencēšanas administratīvajiem jautājumiem (*CBIRC* [2015. gada] Rīkojums Nr. 4) un administratīvajiem pasākumiem direktoru un vadošo darbinieku kvalifikācijai banku nozares finanšu iestādēs (*CBIRC* [2013. gada] Rīkojums Nr. 3). Kad *CBIRC* vietā izveidoja *NFRA*, īstenošanas pasākumus negrozīja.

(441) Valsts padomes Lēmumā Nr. 40 visām finanšu iestādēm ir uzdots sniegt kredītatbalstu tikai veicinātās kategorijas ieguldījumu projektiem un solīts īstenot "*citus preferenciālus politikas virzienus attiecībā uz veicināto nozaru kategorijas projektiem*". Pamatojoties uz to, bankām ir jāsniedz kredītatbalsts *BEV* ražošanas nozarei kā veicinātajai nozarei.

(442) Piemēram, ĶKP ir jāpārrauga pat privāto komercbanku lēmumi, kuriem ir jāatbilst valsts politikai. Pašlaik viens no valsts trim plašākajiem mērķiem banku pārvaldības jomā ir nostiprināt partijas vadošo lomu banku un apdrošināšanas nozarē, arī saistībā ar uzņēmumu darbības un vadības jautājumiem. Šajā sakarā *CBIRC* trīs gadu rīcības plānā 2020.–2022. gadam ir uzdots "*turpināt pēc būtības īstenot mērķus, ko ģenerālsekretārs* Xi Jinping *izklāstīja programmatiskajā runā par finanšu sektora korporatīvās pārvaldības reformas virzību*". Turklāt plāna II iedaļas mērķis ir veicināt partijas vadības organisku integrāciju uzņēmumu pārvaldībā: "*Mums jāpadara partijas vadības integrācija uzņēmumu pārvaldībā sistemātiskāka, standartizētāka un lielākā mērā balstīta procedūrās (..). Nozīmīgi darbības un pārvaldības jautājumi ir jāapspriež partijas komitejā, pirms par tiem lemj direktoru padome vai augstākā līmeņa vadība.*"

(443) ĶV arī nesen ir noteikusi, ka pat finanšu iestāžu kapitāla daļu īpašniekiem ir jāveicina ĶV kontroles īstenošana, izmantojot iestādes korporatīvās pārvaldības regulējumu, proti: "*Banku un apdrošināšanas iestāžu lielie kapitāla daļu īpašnieki atbalsta banku un apdrošināšanas iestādes neatkarīgas un stabilas korporatīvās vadības struktūras izveidē ar iedarbīgu līdzsvara un atsvara sistēmu, kā arī mudina un atbalsta bankas un apdrošināšanas iestādes nodrošināt partijas vadības organisku integrāciju korporatīvajā pārvaldībā.*" ([127])

(444) Visbeidzot, *NFRA* noteiktie komercbanku darbības izvērtēšanas kritēriji tagad paredz, ka jo īpaši ir jāņem vērā tas, kā finanšu iestādes "*kalpo valsts attīstības mērķiem un reālajai ekonomikai*" un kā tās "*apkalpo stratēģiskas un jaunas nozares*" ([128]).

(445) Tāpēc Komisija secināja, ka ĶV ir izveidojusi normatīvu regulējumu, kas ir jāievēro vadītājiem un uzraudzītājiem, kuru pārziņā ir tā valstij piederošā banka, kura sadarbojās, un kurus šajos amatos iecēla ĶV, un kuriem ir pārskatatbildība pret ĶV. Tātad ĶV paļāvās uz šo normatīvo regulējumu, lai īstenotu būtisku kontroli pār tās valstij piederošās bankas, kura sadarbojās, rīcību ikreiz, kad tā izsniedza aizdevumus *BEV* ražošanas nozarei. Valstij piederošās bankas pamatfunkcijas ir saistītas ar konkrētajiem uzdevumiem, ko ĶV ir tai uzdevusi ar minēto normatīvo regulējumu, un tādējādi šī banka kļuva par ĶV instrumentu valdības funkciju veikšanai.

(446) Komisija arī meklēja konkrētus pierādījumus par būtiskas kontroles īstenošanu, pamatojoties uz konkrētiem aizdevumiem, kas izsniegti izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem. Atbildēs uz anketas jautājumiem valstij piederošā banka, kura daļēji sadarbojās, paskaidroja, ka tā izmanto iekšēju reitinga modeli, lai novērtētu aizņēmēju kredītspēju, pamatojoties uz vēsturiskiem datiem par saistību neizpildi, arī kvalitatīviem un kvantitatīviem rādītājiem, saskaņā ar kuriem aizņēmējus sarindo atkarībā no to saistību neizpildes varbūtības lieluma. *EXIM* banka arī paskaidroja, ka politika ir vienāda neatkarīgi no nozares, kurā aizņēmējs darbojas, un tā īpašniekiem un ka tās riska novērtēšanas modelis ir balstīts tirgus apstākļos.

(447) Kā jau norādīts 261. apsvērumā, valstij piederošā banka, kura daļēji sadarbojās, atteicās sniegt konkrētus sava kredītriska novērtējuma piemērus attiecībā uz izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, pamatojoties uz to, ka pieprasītā informācija ir bankas iekšēja informācija un ietver konfidenciālu komercinformāciju, ko nav atļauts izpaust, lai gan Komisija bija saņēmusi rakstisku piekrišanu no dažiem izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kuri atteicās no savām konfidencialitātes tiesībām. Turklāt *EXIM* banka neatbildēja uz jautājumiem par kvalitatīvajiem un kvantitatīvajiem rādītājiem, ko izmanto aizņēmēju sarindošanai pēc to saistību neizpildes varbūtības.

([127]) Paziņojums par uzraudzības noteikumiem attiecībā uz banku un apdrošināšanas iestāžu lielo kapitāla daļu īpašnieku rīcību, 13. pants (*CBIRC*, [2021] Nr. 43).

([128]) Sk. *CBIRC* 2020. gada 15. decembra Paziņojumu par komercbanku darbības rezultātu izvērtēšanas metodi, http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

(448) Izmeklēšanas gaitā ĶV atsaucās uz NTK sniegto Banku likuma 4., 5. un 41. panta interpretāciju, apgalvojot, ka komercbankas Ķīnā darbojas kā neatkarīgi tiesību subjekti, kas "*pieņem lēmumus pašas*", "*neiejaucoties nevienam subjektam vai privātpersonai*", un ka "*neviens subjekts vai privātpersona nedrīkst piespiest komercbanku piešķirt aizdevumus vai sniegt garantiju*". Turklāt ĶV apgalvoja, ka Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pants nav obligāts, bet ir jāuztver kā vadlīnijas.

(449) Kā paskaidrots iepriekš 440. apsvērumā, Komisija uzskatīja, ka Ķīnas Banku likumam un Lēmumam Nr. 40 ir obligāts raksturs. Turklāt šīs izmeklēšanas rezultāti, kā arī Komisijas konstatējumi iepriekšējās izmeklēšanās par to pašu subsīdiju programmu ([129]), neapstiprina apgalvojumu, ka bankas, pieņemot lēmumus par aizdevumiem, neņem vērā valdības politiku un plānus. Piemēram, Komisija konstatēja, ka trim izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju grupām piešķirts ieguvums no preferenciāliem aizdevumiem ar procentu likmēm, kas ir zemākas par tirgus procentu likmēm.

(450) Izmeklēšana atklāja, ka Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 15. pants faktiski tika piemērots praksē un ka Banku likuma 4., 5. un 41. pants bija piemērojams saskaņā ar Banku likuma 34. pantu, t. i., ja valsts noteikusi sabiedrisko politiku, tad bankas to īsteno un ievēro valsts norādījumus. Faktiski Banku likuma 4. un 5. pants ietilpst I nodaļā, kurā izklāstīti vispārīgie noteikumi, bet 34. pants ietilpst IV nodaļā, kurā izklāstīti pamatnoteikumi, kas attiecas uz aizdevumiem. No 34. panta formulējuma "*komercbankas veic kreditēšanu atbilstoši valsts ekonomikas attīstības* un *sociālās attīstības vajadzībām, ievērojot valsts rūpniecības politikas pamatnostādnes*," izriet, ka šim noteikumam ir nevis vadlīniju, bet gan drīzāk obligāts raksturs, un tas dod bankām skaidru rīkojumu ņemt vērā valsts rūpniecības politiku, veicot kreditēšanas darījumus. Šajā konkrētajā lietā, kā minēts 221. apsvērumā, Energoefektīvu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānā (2012.–2020. gadam) ir skaidri minētas "*kredītu pārvaldības un aizdevumu izvērtēšanas sistēmas, kuras veicina energoefektīvu un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozaru attīstību*". Komisija norādīja arī, ka Valsts padomes Lēmums Nr. 40 visām finanšu iestādēm uzdod sniegt kredītatbalstu tikai veicinātajiem projektiem un sola īstenot "*citus preferenciālas politikas virzienus attiecībā uz veicināto nozaru kategorijas projektiem*". Lai gan minētā lēmuma 17. pantā ir arī prasīts bankām ievērot kreditēšanas principus, Komisija izmeklēšanā nespēja konstatēt, ka tas notiek praksē. Gluži pretēji, aizdevumi ražotājiem eksportētājiem tika izsniegti neatkarīgi no to finansiālā stāvokļa un kredītspējas. Šis konstatējums nav jauns un jau tika izdarīts iepriekšējās izmeklēšanās ([130]).

(451) Visbeidzot, kā norādīts 442.–444. apsvērumā, tas, ka visus nozīmīgos bankas darbības un pārvaldības jautājumus izskata partija, kas ir pilnībā iekļauta banku korporatīvajā pārvaldības struktūrā, un tas, ka banku darbības rezultātus izvērtē atbilstoši to centieniem apkalpot stratēģiskus un jaunus uzņēmumus, piemēram, *BEV* ražošanas nozari, arī liecina par finanšu iestāžu darbības normatīvā regulējuma stingro un saistošo raksturu.

(452) Konkrētu pierādījumu par kredītspējas novērtējumiem nebija, tāpēc Komisija novērtēja vispārējo tiesisko vidi, kā jau izklāstīts 434.–444. apsvērumā, kā arī tās valstij piederošās bankas rīcību, kura sadarbojās, saistībā ar izlasē iekļautajiem uzņēmumiem izsniegtajiem aizdevumiem. Minētā rīcība neatbilda *EXIM* bankas oficiālajai nostājai, jo praksē banka nerīkojas, pamatojoties uz rūpīgiem un tirgus apstākļos balstītiem riska novērtējumiem.

(453) Izmeklēšanas gaitā Komisija konstatēja, ka trim izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām tika piešķirti aizdevumi ar procentu likmēm, kas ir zemākas par Valsts starpbanku finansēšanas centra (*NIFC*) paziņoto aizdevumu pamatlikmi ("APL") vai ļoti tuvas tai. APL tika ieviesta 2019. gada 20. augustā, un tā aizstāja iepriekšējo ĶTB noteikto centrālās bankas standarta likmi ([131]). Finansējuma nodrošināšana ar likmēm, kas ir zemākas vai tuvas valsts bezriska procentu likmei starpbanku tirgū, skaidri liecina, ka risks netika pienācīgi ņemts vērā. Tā kā finanšu iestādes nesadarbojās un *EXIM* banka, neraugoties uz to, ka bija iesniegta bankas atļauja, atteicās sniegt informāciju par izlasē iekļautajām grupām, Komisijai bija jāizmanto pieejamie fakti, un tā secināja, ka aizdevumi, kā konstatēts 3.5.2.3. iedaļā tālāk, tika piešķirti neatkarīgi no uzņēmumu reālā finanšu riska un kredītriska situācijas. Tādējādi, salīdzinot ar likmi, kas atbilst izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju riska profilam, piešķirto aizdevumu likmes bija zemākas par tirgus likmēm.

([129]) Sk., piemēram, 12. zemsvītras piezīmē minētās lietas par KVP, riepām un elektriskajiem velosipēdiem — attiecīgi 3.4.1.1. iedaļas b) punktu un 3.5.1.1. iedaļu.

([130]) Sk. 12. zemsvītras piezīmi.

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

(454) Turklāt attiecībā konkrēti uz *EXIM* banku nav apstrīdams, ka tā ir politikas īstenošanas banka, kas tieši īsteno valdības politiku, kā to ir atzinusi pati banka. Kā paskaidrots tās tīmekļa vietnē ([132]), *EXIM* banka ir valsts finansēta un valstij piederoša politikas īstenošanas banka, kas ir tieši pakļauta Valsts padomes vadībai un kuras mērķis ir cita starpā atbalstīt Ķīnas ārējo tirdzniecību un īstenot "pasaulē iziešanas" stratēģiju.

(455) Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka ĶV ir izveidojusi normatīvu regulējumu aizdevumu izsniegšanai veicinātajās nozarēs un tas ir jāievēro bankas vadītājiem un uzraugiem, kurus iecēlusi ĶV un kuri atskaitās Ķīnas valdībai. Šis normatīvais regulējums neatstāja bankas vadītājiem un uzraugiem nekādu rīcības brīvību attiecībā uz to, vai ievērot vai neievērot šo regulējumu attiecībā uz izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, tādējādi nostādot bankas vadību atkarības stāvoklī.

(456) Tādējādi ĶV paļāvās uz šo normatīvo regulējumu, lai īstenotu būtisku kontroli pār tās valstij piederošās bankas, kura sadarbojās, rīcību ikreiz, kad tā izsniedza aizdevumus *BEV* ražošanas nozarei.

(457) Kā paskaidrots 434. apsvērumā, pamatojoties uz konkrētiem aizdevumiem, Komisija arī ievāca pierādījumus par to, ka ir īstenota būtiska kontrole. Tomēr valsts īpašumā esošā banka, kas sadarbojās, nesniedza noteiktu vajadzīgo informāciju, tajā skaitā konkrētu kredītriska novērtējumu par izlasē iekļautajiem uzņēmumiem. Tā kā nebija konkrētu pierādījumu par šādiem kredītriska novērtējumiem, Komisija pārbaudīja vispārējo tiesisko vidi, ko piemēro aizdevumu izsniegšanai tādām veicinātām nozarēm kā *BEV* ražošanas nozare, kopsakarā ar valstij piederošās bankas, kura sadarbojās, rīcību un konstatēja, ka banka nerīkojās, pamatojoties uz rūpīgiem un tirgus apstākļos balstītiem kredītriska novērtējumiem.

(458) Turklāt, kā paskaidrots 453. apsvērumā, trim izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām neatkarīgi no to finanšu un kredītriska situācijas piešķīra aizdevumus ar procentu likmēm, kas bija zemākas par aizdevumu pamatlikmi vai tuvu tai. Tāpēc, ņemot vērā tālāk 3.5.1.10. iedaļā aprakstīto izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju riska profilu un to, ka saskaņā ar Komisijas veikto riska analīzi ražotājiem eksportētājiem bija jāsaņem B kredītreitings un tātad jāmaksā procentu likmes, kas ievērojami pārsniedz bezriska likmi, Komisija secināja, ka attiecīgos aizdevumus piešķīra par likmēm, kas ir zemākas par tirgus likmēm.

(459) Tāpēc Komisija secināja, ka ĶV ir īstenojusi būtisku kontroli pār valstij piederošās bankas, kas sadarbojās, rīcību attiecībā uz tās kreditēšanas politiku un riska novērtējumu saistībā ar *BEV* ražošanas nozari.

3.5.1.6. Secinājums par valstij piederošām finanšu iestādēm, kas sadarbojās

(460) Komisija konstatēja, ka valstij piederošā banka, kas daļēji sadarbojās, īstenoja iepriekš izklāstīto tiesisko regulējumu, veicot valdības funkcijas attiecībā uz *BEV* ražošanas nozari. Tāpēc tā rīkojās kā valsts iestāde pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē, lasot minēto punktu saistībā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu, un saskaņā ar attiecīgo PTO judikatūru.

3.5.1.7. Valstij piederošās finanšu iestādes, kas nesadarbojās

(461) Vispārīgos noteikumus par aizdevumiem ([133]) izsludināja 1996. gadā ar mērķi reglamentēt jo īpaši ar aizdevumiem saistītas darbības, lai veicinātu konkrētu sociāli ekonomisko attīstību ([134]). Saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 ([135]) ĶV arī iejaucas finanšu struktūru kreditēšanas darbībās, izraugoties rūpniecības nozares, kurām būtu piešķirams ieguvums no privileģētas piekļuves kredītiem, un dodot finanšu nozares subjektiem rīkojumu aizdevumu izsniegšanā ņemt vērā valsts rūpniecības politiku.

([132]) Sk. tīmekļa vietni http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/.
([133]) ĶTB 1996. gada 28. jūnijā izsludinātie Vispārīgie noteikumi par aizdevumiem.
([134]) ĶTB 1996. gada 28. jūnijā izsludināto Vispārīgo noteikumu par aizdevumiem 1. nodaļas 1. punkts.
([135]) Valsts padomes lēmums, ar ko izsludina, ka jāīsteno Pagaidu noteikumi par rūpniecības pārstrukturēšanas veicināšanu, 2005. gada 2. decembris, *Guo Fa*, [2005] Nr. 40.

(462) Tas, ka valsts uzspiež komercbankām, jo īpaši valstij piederošām finanšu iestādēm, pienākumu kreditēšanas stratēģiju veidošanā ievērot tieši valsts politikas apsvērumus (nevis tīri komerciālus apsvērumus), ir skaidri redzams arī 2020. gada 15. decembrī publicētajā Finanšu ministrijas paziņojumā par komercbanku darbības rezultātu izvērtēšanas metodi. Saskaņā ar paziņojumā iekļautajiem noteikumiem kā viens no komercbanku darbības rezultātu izvērtēšanas kritērijiem ir jāņem vērā tas, kā šie subjekti "*palīdz sasniegt valsts attīstības mērķus un atbalsta reālo ekonomiku*", un jo īpaši tas, kā tās "*atbalsta stratēģiskās un jaunās nozares*". Paziņojuma 4. pantā noteikts, ka "*komercbanku darbības izvērtējums stingri un rezultatīvi garantē valsts makropolitikas īstenošanu*" ([136]).

(463) Kā izklāstīts iepriekš 3.3.1.1. iedaļā, *EXIM* banka bija vienīgā, kura sniedza atbildes uz īpašās anketas jautājumiem; pārējās valstij piederošās finanšu iestādes, kas piešķīra aizdevumus izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, atbildes nesniedza. Tādu banku sarakstā ir *Agricultural Bank of China*, *Bank of Beijing* ([137]), *Bank of China*, *Bank of Communications Co. Ltd*, *Bank of Kunlun* ([138]), *Bank of Nanjing* ([139]), *Bank of Ningbo* ([140]), *Bank of Shanghai* ([141]), *Bank of Tianjin* ([142]), *China CITIC Bank* ([143]), *China Construction Bank Corporation*, *China Everbright Bank* ([144]), *China Industrial Bank Co. Ltd.* ([145]), *China Merchants Bank* ([146]), *China Minsheng Bank* ([147]), *Export-Import Bank of China* (*EXIM* banka), *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]) un *Zhongyuan Bank Co., Ltd* ([154]). ĶV nesniedza informāciju ne par banku īpašniekiem, ne par to pārvaldības struktūru, ne arī par riska novērtējumu un neminēja piemērus saistībā ar konkrētiem aizdevumiem *BEV* ražošanas nozarei.

(464) Tāpēc atbilstoši 3.3.1.1. iedaļas secinājumiem Komisija nolēma izmantot pieejamos faktus, lai noteiktu, vai minētās valstij piederošās finanšu iestādes ir atzīstamas par valsts iestādēm.

([136]) Sk. Finanšu ministrijas 2020. gada 15. decembra paziņojumu par komercbanku darbības rezultātu izvērtēšanas metodi tīmekļa vietnē http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

([137]) Sk. *Bank of Beijing* 2022. gada pārskatu (2023. gada aprīlis) tīmekļa vietnē 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]) Sk. izrakstu no *Bank of Kunlun Co. Ltd* 2022. gada pārskata tīmekļa vietnē https://www.klb.cn/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf.

([139]) Sk. *Bank of Nanjing* 2023. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf.

([140]) Sk. ĶTB izveidoto sarakstu, kurā uzskaitītas bankas, kas 2022. gadā bija sistēmiski nozīmīgas Ķīnā; pieejams vietnē http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html.

([141]) Sk. *Bank of Shanghai* 2022. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf.

([142]) Sk. *Bank of Tianjin* 2020. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/20211013063039816 93/20211013062942512 87.pdf.

([143]) Sk. *China CITIC Bank* 2021. gada pārskatu; pieejams vietnē https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF.

([144]) Sk. *China Everbright Bank* 2021. gada pusgada pārskatu, pieejams vietnē https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500.

([145]) Sk. *ICBC* 2021. gada pārskatu, pieejams vietnē file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF.

([146]) Sk. *China Merchants Bank* 2022. gada pārskatu, 125. lpp.; pieejams vietnē https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf.

([147]) Sk. *China Minsheng Bank* 2022. gada pārskatu, pieejams vietnē 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, 94. lpp.

([148]) Sk. *Ping An Bank* sākumlapas sadaļas "Attiecības ar ieguldītājiem" apakšsadaļu "Lielākie akcionāri"; pieejama vietnē https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html.

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

([150]) Sk. *Shanghai Pudong Development Bank* 2021. gada pusgada pārskatu; pieejams vietnē https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf.

([151]) Sk. *Chong Hing Bank Limited* korporatīvo struktūru tīmekļa vietnē https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml.

([152]) Sk. 2023. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF.

([153]) Sk. 2023. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF.

([154]) Sk. 2023. gada pārskatu tīmekļa vietnē https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf.

(465) Kādā no iepriekšējām antisubsidēšanas izmeklēšanām ([155]) Komisija konstatēja, ka bankas, kas izmeklēšanas periodā piešķīra aizdevumus izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām, daļēji vai pilnībā pieder valstij vai valstij piederošām juridiskām personām. Tā kā bankas neatbildēja uz īpašās anketas jautājumiem, Komisija izmantoja publiski pieejamu informāciju, piemēram, bankas tīmekļa vietni, gada pārskatus, informāciju, kas pieejama banku katalogos vai internetā. Atkārtojot minēto iepriekšējo izmeklēšanu konstatējumus, Komisijas dienestu darba dokuments ([156]) apstiprināja, ka valsts dominē banku nozarē ([157]), saglabājot kontrolpaketes visās valstij piederošās komercbankās, kā arī kļūstot par vairākuma akcionāru vairākās komercbankās, kas ir akciju sabiedrības, šim nolūkam izmantojot vai nu tiešos ieguldījumus, ko veic fonds *Central Huijin*, vai iegādājoties akcijas netieši ar citu valstij piederošu tiesību subjektu starpniecību. Tālāk 468. apsvērumā ir uzskaitīti ražotāju eksportētāju norādītie banku nozares subjekti, kuros valsts ir vairākuma kapitāla daļu īpašniece, un, tā kā līdzīgās izmeklēšanas ([158]) notika nesen un starplaikā situācija nav mainījusies, tika uzskatīts, ka visas valstij piederošās finanšu iestādes, kuras nodrošināja finansējumu izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, daļēji vai pilnībā pieder valstij vai valstij piederošām juridiskām personām.

3.5.1.8. Secinājums par visām valstij piederošām finanšu iestādēm

(466) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija konstatēja, ka visas valstij piederošās Ķīnas finanšu iestādes, kas bija sniegušas finansējumu trijām izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām, kuras sadarbojās, ir valsts iestādes nozīmē, kas lietota pamatregulas 2. panta b) punktā, kuru lasa saistībā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu.

(467) Turklāt, pat ja valsts īpašumā esošās finanšu iestādes nebūtu uzskatāmas par valsts iestādēm, to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti turpmāk 3.5.1.9. iedaļā, Komisija, pamatojoties uz to pašu informāciju, konstatēja, ka tās ir uzskatāmas par tādām, kam pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē ĶV ir uzticējusi vai ko tā ir norīkojusi pildīt funkcijas, kas parasti ir valdības kompetencē. Tādējādi katrā ziņā to rīcība ir saistāma ar ĶV.

3.5.1.9. Privātas finanšu iestādes, kurām ĶV ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu

(468) Tāpat kā iepriekšējās izmeklēšanās ([159]), arī šīs lietas izmeklēšanā Komisija konstatēja, ka izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām aizdevumus ir piešķīrušas tālāk minētās bankas un privātās finanšu iestādes, kas darbojas Ķīnā, proti, *China Postal Savings Bank Co. Ltd.*, *Citibank (China) Co., Ltd.*, *DBS Bank (China) Limited*, *East*

([155]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1690 (2018. gada 9. novembris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121 (OV L 283, 12.11.2018., 1. lpp., 210. un 211. apsvērums).

([156]) Atjauninātais Komisijas dienestu darba dokuments *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations*, 2024. gada 10. aprīlis, SWD(2024) 91 final ("Ziņojums par Ķīnu"), 6.3. nodaļa "Banku nozare", 137.–144. lpp.

([157]) Sk. arī *Chorzempa, M. and Véron, N., Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?, PIIE*, 2023. gada marts, 2. lpp.; pieejams vietnē https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf.

([158]) Sk. 12. zemsvītras piezīmi.

([159]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/969 (2017. gada 8. jūnijs), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam un ar kuru groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/649, ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam (OV L 146, 9.6.2017., 17. lpp.) ("KVP lieta"), Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1690 (2018. gada 9. novembris), ar ko nosaka galīgos kompensācijas maksājumus tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/1579, ar kuru nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kas noteikts tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2018/163 (OV L 283, 12.11.2018., 1. lpp.) ("riepu lieta"), Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2287 (2021. gada 17. decembris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes pārveidotās alumīnija folijas importam (OV L 458. 22.12.2021., 344. lpp.) ("PAF lieta"), Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/776 (2020. gada 12. jūnijs), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus konkrētu Ķīnas Tautas Republikas un Ēģiptes izcelsmes austu un/vai sašūtu stikla šķiedras audumu importam (OV L 189, 15.6.2020., 33. lpp.) ("SŠA lieta"), Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/72 (2022. gada 18. janvāris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes optiskas šķiedras kabeļu importam u (OV L 12, 19.1.2022., 34. lpp.) ("OŠK lieta").

West Bank (China) Co., Ltd., *Hana Bank (China) Co., Ltd.*, *HSBC Bank (China) Limited*, *Mitsubishi UFJ Bank (China) Co., Ltd.*, *Mizuho Bank (China) Co., Ltd.*, *OCBC Wing Hang Bank (China) Limited*, *Standard Chartered Bank (China) Limited*, *Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd.*, *United Overseas Bank (China) Limited* un *Yushan Bank (China) Co.* Saskaņā ar attiecīgo analīzi, kas sniegta 3.5.1.8. iedaļā, tika uzskatīts, ka minētās bankas un privātās finanšu iestādes darbojas *CBIRC* uzraudzībā un ĶV ir tām uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu. Tā kā netika iesniegta informācija, kas liecinātu par pretējo, Komisija tādu pašu secinājumu izdarīja arī šajā izmeklēšanā.

(469) Komisija analizēja, vai visām šīm finanšu iestādēm ĶV ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē) piešķirt subsīdijas *BEV* ražošanas nozarei.

(470) PTO Apelācijas institūcija ir atzinusi, ka "uzticēšana" notiek tad, kad valdība nosaka privātai organizācijai pienākumu, bet "norīkošana" attiecas uz situācijām, kad valdība īsteno savu varu pār privātu organizāciju ([160]). Abos gadījumos valdība izmanto privātu organizāciju kā starpnieci finansiāla ieguldījuma veikšanai, un "vairumā gadījumu uzdevuma uzticēšana privātai organizācijai vai tās norīkošana, visticamāk, būs saistīta ar tāda vai citāda veida draudiem vai stimuliem" ([161]). Tajā pašā laikā 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkts neļauj dalībvalstīm noteikt kompensācijas pasākumus attiecībā uz ražojumiem, *"ja valdība tikai īsteno savas vispārējās regulatīvās pilnvaras"* ([162]) vai ja valdības iejaukšanās *"var vai nevar izraisīt noteiktu rezultātu, vienkārši balstoties uz konkrētajiem faktiskajiem apstākļiem un tirgus dalībnieku brīvas izvēles īstenošanu attiecīgajā tirgū"* ([163]). Savukārt uzdevuma uzticēšana vai rīkojuma došana drīzāk nozīmē *"aktīvāku valdības rīcību, nevis tikai veicināšanas pasākumus"* ([164]).

(471) Komisija ņēma vērā, ka iepriekš 434.–442. apsvērumā minētais nozares normatīvais regulējums attiecas uz visām finanšu iestādēm ĶTR, arī uz privātā īpašumā esošām finanšu iestādēm. To ilustrē tas, ka Banku likums un dažādi *CBIRC* rīkojumi attiecas uz visām Ķīnas finansētajām un ārvalstu ieguldījumu bankām, ko pārvalda *CBIRC*.

(472) Turklāt vairumā gadījumu ar privātajām finanšu iestādēm noslēgto aizdevuma līgumu nosacījumi un privāto finanšu iestāžu piedāvātās kredītlikmes līdzinājās nosacījumiem līgumos ar valstij piederošām finanšu iestādēm un to piedāvātajām kredītlikmēm. Tas liecina, ka minētās bankas *de facto* nodrošina preferenciālus aizdevuma nosacījumus, pakļaujoties ĶV kontrolei pār banku nozari.

(473) Tā kā no privātajām finanšu iestādēm netika saņemta citāda informācija, Komisija secināja, ka attiecībā uz *BEV* ražošanas nozari visām finanšu iestādēm (arī privātām finanšu iestādēm), kas darbojas Ķīnā *NFRA* uzraudzībā, valsts ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta pirmā ievilkuma nozīmē) īstenot valdības politiku un piešķirt *BEV* ražošanas nozarei aizdevumus ar preferenciālām likmēm ([165]).

3.5.1.10. Kredītreitingi

(474) Iepriekšējās antisubsidēšanas izmeklēšanās Komisija, pamatojoties uz Starptautiskā Valūtas fonda publicēto pētījumu ([166]), kas liecina par neatbilstību starp starptautiskajiem un Ķīnas kredītreitingiem, jau noteica, ka Ķīnas uzņēmumiem piešķirtie iekšzemes kredītreitingi nav ticami. SVF informācija patiešām liecina, ka vietējās

([160]) WT/DS/296 (*DS296 United States — Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMS) from Korea*), Apelācijas institūcijas 2005. gada 21. februāra ziņojums, 116. punkts.
([161]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 116. punkts.
([162]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 115. punkts.
([163]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 114. punkts, konkrētajā jautājumā piekrītot 8.31. punktam ekspertu grupas ziņojumā lietā DS 194.
([164]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 115. punkts.
([165]) Sk. iepriekš 12. zemsvītras piezīmē minētās lietas.
([166]) SVF darba dokuments *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*, 2016. gada oktobris, WP/16/203.

kredītreitingu aģentūras vairāk nekā 90 % no Ķīnas obligācijām piešķir reitingu no AA līdz AAA. Tas nav salīdzināms ar citiem tirgiem, kā ES vai Amerikas Savienotajām Valstīm ("ASV"). Piemēram, ASV tirgū mazāk nekā 2 % no uzņēmumiem saņem šādus augstākā līmeņa reitingus. Tādējādi Ķīnas kredītreitingu aģentūru vērtējumiem ir liela nosliece uz reitingu skalas augstākajiem līmeņiem. Šīm aģentūrām ir ļoti plaša vērtējuma skala, un tās parasti vienā plašā reitinga kategorijā apvieno obligācijas, kuru saistību neizpildes riski lielā mērā atšķiras ([167]). Kā *Bloomberg* norāda 2021. gada apskatā par Ķīnas obligāciju tirgu ([168]), obligāciju tirgū dominē piecas Ķīnas vietējās kredītreitingu aģentūras, proti, *China Chengxin*, *Dagong*, *Lianhe*, *Shanghai Brilliance* un *Golden* kredītreitings, un vietējās kredītreitingu aģentūras aptuveni 90 % obligāciju vērtē ar reitingu AAA. Taču starptautiskā kredītreitingu aģentūra *S&P Global Ratings* daudziem no šiem emitentiem ir piešķīrusi zemāku reitingu — A un BBB ([169]).

(475) Turklāt ārvalstu reitingu aģentūras, piemēram, *Standard and Poor's* un *Moody's*, vērtējot ārzemēs emitētas Ķīnas obligācijas, mēdz paaugstināt emitenta sākotnējo kredītreitingu, pamatojoties uz aplēsēm par uzņēmuma stratēģisko nozīmīgumu Ķīnas valdībai un netiešo garantiju ietekmi ([170]).

(476) Šo analīzi papildina fakts, ka iepriekšējās lietās tika konstatēts, ka arī ĶV var izmantot savu ietekmi, lai iespaidotu kredītreitingu tirgu.

(477) Saskaņā ar informāciju, ko ĶV sniedza iepriekšējās lietās, Ķīnas obligāciju tirgū darbojas 14 kredītreitingu aģentūras, tostarp 12 iekšzemes kredītreitingu aģentūras. Otrkārt, Ķīnas kredītreitinga tirgū nav iespējams brīvi iekļūt. Tas būtībā ir slēgts tirgus, jo kredītreitingu aģentūrām, lai tās varētu sākt darboties, vispirms ir jāsaņem apstiprinājums no Ķīnas Vērtspapīru regulatīvās komisijas ("ĶVRK") vai ĶTB ([171]). ĶTB 2017. gada vidū paziņoja, ka, ievērojot noteiktus nosacījumus, ārvalstu kredītreitingu aģentūras drīkstēs noteikt kredītreitingus daļai obligāciju iekšzemes tirgū. Tomēr šīs kredītreitingu aģentūras darbojas saskaņā ar Ķīnas reitingu skalu, tādēļ to reitingi nav tieši salīdzināmi ar starptautiskajiem reitingiem, kā paskaidrots 475. apsvērumā.

(478) Visbeidzot, Komisijas konstatējumus apstiprina pētījums, kuru 2021. gadā veica *Allianz Global Investors* un kurā norādīts, ka "*kontinentālās Ķīnas kredītreitingu sistēma atšķiras no vispārpieņemtajiem starptautiskajiem kredītreitingu noteikšanas principiem. Piemēram, obligācijas, kuru reitings kontinentālās Ķīnas tirgū ir AA+, starptautiskajā tirgū parasti tiktu novērtētas kā "augsta riska" obligācijas*" ([172]).

(479) Visbeidzot, ESAO 2022. gadā norādīja, ka "*[k]redītreitingu tirgus trūkumi, tajā skaitā mākslīgi paaugstināti reitingi un vājas brīdināšanas sistēmas, kavē obligāciju tirgus veselīgu attīstību*" ([173]).

(480) Turklāt Komisija ir arī noteikusi ([174]), ka Ķīnas kredītreitingu sistēmu nevar uzskatīt par tādu, ko virza tikai tirgus spēki, un ka tās darbības principi ir izkropļoti.

(481) Ņemot vērā 474.–478. apsvērumā aprakstīto situāciju, Komisija secināja, ka Ķīnas kredītreitingi nesniedz ticamas aplēses par konkrētā aktīva kredītrisku. Reitingus izkropļo arī politikas mērķi atbalstīt galvenās stratēģiskās nozares, piemēram, *BEV* ražošanas nozari.

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

([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. zemsvītras piezīme, 31. lpp.

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

([171]) Sk. 71. zemsvītras piezīmi Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2022/72 (2022. gada 18. janvāris), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes optiskās šķiedras kabeļu importam un groza Īstenošanas regulu (ES) 2021/2011, ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes optiskās šķiedras kabeļu importam.

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

([173]) Sk. *OECD Economic Surveys: China*, 2022. gada marts, 34.–35. lpp.; pieejams vietnē https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf.

([174]) Sk. Komisijas dienestu darba dokumentu *Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations*, 2024. gada 10. aprīlis, SWD(2024) 91 final ("Ziņojums par Ķīnu"), 6. nodaļa, 156.–160. lpp.

3.5.2. *Preferenciāls finansējums: aizdevumi*

3.5.2.1. Aizdevumu veidi

(1) Īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumi

(482) Komisija konstatēja, ka visu trīs izlasē iekļauto grupu uzņēmumi savas darbības finansēšanai izmanto dažādus īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumus. Aizdevumus izmanto galvenokārt ikdienas darbības nodrošināšanai, apgrozāmā kapitāla vajadzībām, īpašiem projektiem, ieguldījumiem vai citu aizdevumu aizstāšanai. Izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas izmantoja arī īstermiņa un ilgtermiņa eksporta kredītus.

(2) Aizdevumi ar konkrētu mērķi aizstāt citus aizdevumus (atjaunojamie kredīti)

(483) Izmeklēšanas gaitā Komisija konstatēja, ka viena no izlasē iekļautajām grupām bija noslēgusi līgumus par aizdevumiem ar konkrētu mērķi aizstāt aizdevuma termiņa beigās par aizdevumu atmaksāto kapitālu ar jaunu kapitālu, kas iegūts no jaunajiem aizdevumiem. Atjaunojamie kredīti parasti liecina par aizņēmēja likviditātes problēmām un rada lielāku risku bankām, kuras tos piešķir. Komisija izdarīja tādu pašu konstatējumu, kā iepriekšējās izmeklēšanās ([175]), proti, izmantojot šo praksi, daži uzņēmumi var pārstrukturēt savas saistības un iegūt līdzekļus, bez kuriem tie nevarētu izpildīt atmaksas saistības, kas apliecina to grūtības atmaksāt parādu.

(3) Finansējums ar mērķi pārstrukturēt ilgtermiņa parādu

(484) Izmeklēšanas gaitā Komisija konstatēja, ka konkrēti izlasē iekļautie uzņēmumi emitējuši obligācijas tieši tam, lai atmaksātu parādu, proti, aizdevumus. Komisija konstatēja, ka, izmantojot šo instrumentu parāda pārstrukturēšanai, daži uzņēmumi varēja pārstrukturēt un atlikt savas saistības, kā arī iegūt finanšu līdzekļus, bez kuriem tie nevarētu izpildīt atmaksas saistības, tāpēc tas apliecina to grūtības piesaistīt līdzekļus.

(485) Obligāciju izmantošana šim mērķim rada bažas par attiecīgā uzņēmuma spēju samaksāt parādus, un tas liek apšaubīt ne tikai tā īstermiņa likviditāti, bet arī maksātspēju ilgtermiņā. Tāpēc tas, ka uzņēmums emitē obligācijas, lai atmaksātu aizdevumus, tiek uzskatīts par norādi, ka tas ir sliktākā finansiālā stāvoklī, nekā no pirmā acu uzmetiena liek domāt finanšu pārskati, un ka ar īstermiņa un ilgtermiņa finansējumu ir saistīts papildu risks.

3.5.2.2. Īpašās iezīmes

(486) Kā parādīts 3.5.1.5. iedaļā, vairāki tieši *BEV* nozares uzņēmumiem adresēti juridiski dokumenti norīko finanšu iestādes piešķirt *BEV* ražošanas nozarei aizdevumus ar preferenciālām likmēm. Minētie dokumenti apliecina, ka finanšu iestādes piešķir preferenciālu finansējumu tikai ierobežotam skaitam uzņēmumu vai nozaru, kuras atbilst attiecīgajai ĶV politikai. Komisija uzskatīja, ka atsauce uz *BEV* ražošanas nozari ir pietiekami skaidra, jo šī nozare ir norādīta, minot vai nu tās nosaukumu, vai atsauci uz nozares ražojumu vai rūpniecības nozares grupu, kurā tā ietilpst.

([175]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/969 (2017. gada 8. jūnijs), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam un ar kuru groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2017/649, ar ko nosaka galīgo antidempinga maksājumu konkrētu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes karsti velmētu plakanu dzelzs, neleģētā tērauda vai cita leģētā tērauda velmējumu importam (OV L 146, 9.6.2017., 17. lpp.) ("KVP lieta"), Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1690 (2018. gada 9. novembris), ar ko nosaka galīgos kompensācijas maksājumus tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/1579, ar kuru nosaka galīgu antidempinga maksājumu un galīgi iekasē pagaidu maksājumu, kas noteikts tādu konkrētu jaunu vai atjaunotu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes gumijas pneimatisko riepu importam, kuras paredzētas autobusiem vai kravas automobiļiem un kuru slodzes indekss pārsniedz 121, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) 2018/163 (OV L 283, 12.11.2018., 1. lpp.) ("riepu lieta"), un Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/776 (2020. gada 12. jūnijs), ar kuru nosaka galīgos kompensācijas maksājumus konkrētu Ķīnas Tautas Republikas un Ēģiptes izcelsmes austu un/vai sašūtu stikla šķiedras audumu importam (OV L 189, 15.6.2020., 33. lpp.) ("SŠA lieta").

3.5.2.3. Subsīdijas summas aprēķināšana

(487) Komisija aprēķināja kompensējamās subsīdijas apjomu, pamatojoties uz atbalsta saņēmējiem piešķirto ieguvumu izmeklēšanas periodā. Saskaņā ar pamatregulas 6. panta b) punktu saņēmējiem piešķirtais ieguvums ir starpība starp procentu summu, ko uzņēmums ir samaksājis par preferenciālu aizdevumu, un summu, ko uzņēmums būtu maksājis par līdzīgu komerciālu aizdevumu, kuru tas faktiski būtu varējis saņemt tirgū.

(488) Kā paskaidrots iepriekš 3.5.1. un 3.5.2. iedaļā, Ķīnas finanšu iestāžu piešķirtie aizdevumi liecina par ievērojamu valdības iejaukšanos un neatspoguļo likmes, kādas parasti tiek noteiktas funkcionējošā tirgū.

(489) Izlasē iekļautās uzņēmumu grupas atšķirās to vispārējā finansiālā stāvokļa ziņā. Izmeklēšanas periodā katram no uzņēmumiem tika piešķirts ieguvums no dažādu veidu aizdevumiem ar atšķirībām atmaksas termiņa, nodrošinājuma, garantiju un citu nosacījumu ziņā. Šo abu iemeslu dēļ katram uzņēmumam bija sava vidējā procentu likme, kas balstīta uz tā saņemtajiem aizdevumiem.

(490) Lai atspoguļotu šīs īpatnības, Komisija individuāli novērtēja katras izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas finansiālo stāvokli. Šajā sakarā Komisija, kā paskaidrots turpmākajos apsvērumos, aprēķināja aizdevumu veidā piešķirto preferenciālo finansējumu pēc metodikas, ko izmantoja antisubsidēšanas izmeklēšanā par ĶTR izcelsmes pārveidoto alumīnija foliju, kā arī antisubsidēšanas izmeklēšanā par ĶTR izcelsmes karsti velmētiem plakaniem tērauda velmējumiem un antisubsidēšanas izmeklēšanās par ĶTR izcelsmes riepām, konkrētiem ĶTR izcelsmes austiem un/vai sašūtiem stikla šķiedras audumiem un ĶTR izcelsmes optiskās šķiedras kabeļiem ([176]). Rezultātā Komisija aprēķināja ieguvumu no prakses sniegt preferenciālu finansējumu aizdevumu veidā katrai izlasē iekļautajai ražotāju eksportētāju grupai atsevišķi un noteica uz izmeklējamo ražojumu attiecināmo ieguvuma daļu.

(1) BYD Group

(491) Komisija norādīja, ka 2020. gadā Ķīnas kredītreitingu aģentūra piešķīra *BYD Group* AAA kredītreitingu. Ņemot vērā 3.5.1.10. iedaļā minētos vispārējos kropļojumus Ķīnas kredītreitingos, Komisija secināja, ka šis reitings nav ticams.

(492) Kā minēts 452.–459. apsvērumā, Ķīnas finanšu iestādes, kuras piešķīra aizdevumus, nesniedza informāciju par kredītspējas novērtējumu. Tāpēc Komisijai, lai noteiktu ieguvumu, bija jānovērtē, vai *BYD Group* piešķirto aizdevumu procentu likmes atbilst tirgus līmenim.

(493) Saskaņā ar *BYD Group* finanšu pārskatiem tās finansiālais stāvoklis kopumā ir rentabls un peļņas norma ir aptuveni 6 %. Savas darbības finansēšanai grupa izmantoja īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumus. Komisija novērtēja uzņēmuma īstermiņa likviditāti un ilgtermiņa maksātspējas stāvokli.

(494) Attiecībā uz īstermiņa likviditāti Komisija izmantoja apgrozāmā kapitāla rādītāju. Šis rādītājs mēra uzņēmuma spēju samaksāt īstermiņa saistības, arī īstermiņa parādus.

(495) Uzņēmuma apgrozāmā kapitāla rādītājs 2021. gadā bija 0,89, 2022. gadā tas samazinājās līdz 0,75 un izmeklēšanas periodā saruka līdz 0,68. Tādējādi, neskatoties uz 2020. gadā uzņēmumam piešķirto AAA kredītreitingu, uzņēmuma apgrozāmais kapitāls tomēr nebija pietiekams īstermiņa saistību segšanai. Tas nepamato augstu kredītreitingu, jo tādu piešķir, ja attiecīgais uzņēmuma rādītājs ir vismaz 2.

(496) Ņemot vērā šo īstermiņa likviditātes rādītāju, Komisija secināja, ka konkrētajam uzņēmumam ir īstermiņa likviditātes problēmas, kuru dēļ tas ir uzskatāms par augsta riska aizņēmēju.

([176]) OV L 458, 22.12.2021., 344. lpp. (237. apsvērums) ("Alumīnija folijas lieta"), OV L 146, 9.6.2017., 17. lpp., 152. - 244. apsvērums ("KVP lieta"), OV L 283, 12.11.2018., 1. lpp., 236. apsvērums ("riepu lieta"), OV L 189, 15.6.2020., 33. lpp., 300. apsvērums ("SŠA lieta"), un OV L 12, 19.1.2022., 75. lpp., 294. apsvērums ("OŠK lieta").

(497) Ilgtermiņa maksātspējas riska novērtējumam Komisija izmantoja parāda attiecību. Ar šo attiecību mēra uzņēmuma spēju izpildīt savas ilgtermiņa parādsaistības. Aizdevēji un obligāciju ieguldītāji izmanto to, lai novērtētu uzņēmuma kredītspēju.

(498) Ar parāda attiecību mēra saistību, jo īpaši ilgtermiņa parādu, apmēru. Uzņēmuma parāda attiecība pret pašu kapitālu bija augsta, proti, 0,78, kas liecina, ka uzņēmums finansē savu darbību, uzņemoties parādsaistības. Parāda attiecība pret pašu kapitālu arī pastāvīgi pieauga — no 0,67 2021. gadā līdz 0,78 izmeklēšanas periodā, kas liecina, ka uzņēmums savas darbības finansēšanai arvien vairāk izmanto galvenokārt aizdevumus. Jo augstāka ir parāda attiecība pret pašu kapitālu, jo lielāks ir uzņēmuma finansiālais risks, kas nozīmē, ka uzņēmumam var būt lielākas grūtības atmaksāt esošos aizdevumus.

(499) Tāpēc, ņemot vērā 495.–498. apsvērumā aprakstītās likviditātes un maksātspējas problēmas, Komisija uzskatīja, ka uzņēmuma finansiālais stāvoklis ir nestabils un potenciālo aizdevēju un ieguldītāju vērtējumā uzņēmums ietilpst augsta riska kategorijā.

(500) Turklāt Komisija analizēja parāda attiecību pret pašu kapitālu atsevišķos uzņēmumos, kuru finansiālo ieguvumu likme bija visaugstākā, un konstatēja, ka 2022. gadā šādu uzņēmumu parāda attiecība pret pašu kapitālu bija robežās no 0,71 līdz 0,97.

(501) Ņemot vērā iepriekš minēto un 3.5.1.10. iedaļā minētos vispārējos kropļojumus Ķīnas kredītreitingos, Komisija secināja, ka *BYD Group* piešķirtais AAA kredītreitings nav ticams.

(502) Komisija uzskatīja, ka grupas vispārējais finansiālais stāvoklis atbilst B kredītreitingam, ko vairs nevar klasificēt kā "ieguldījumu kategoriju".

(503) Pamatojoties uz publiski pieejamajiem *Bloomberg* datiem, Komisija tirgus likmes noteikšanai par atsauces vērtību izmantoja paredzamo prēmiju par obligācijām, ko emitējuši uzņēmumi ar BB kredītreitingu, un piemēroja ĶTB aizdevumu standarta likmei vai — pēc 2019. gada 20. augusta — *NIFC* paziņotajai aizdevumu pamatlikmei ([177]).

(504) Uzcenojumu noteica, aprēķinot relatīvo starpību starp ASV AA kredītreitinga uzņēmumu obligāciju indeksu un ASV B reitinga uzņēmumu obligāciju indeksu, pamatojoties uz *Bloomberg* datiem par rūpniecības nozarēm. Šādi aprēķināto relatīvo starpību pēc tam pieskaitīja ĶTB aizdevumu standarta likmei vai — pēc 2019. gada 20. augusta — *NIFC* publicētajai aizdevumu pamatlikmei aizdevuma piešķiršanas dienā ([178]) tāda paša termiņa aizdevumam. To paveica atsevišķi katram aizdevumam, kas bija piešķirts uzņēmumu grupai.

(505) Tāda pati situācija — tirgus kropļojumi un neatbilstoši kredītreitingi — ir arī aizdevumiem ārvalstu valūtā, jo arī šos aizdevumus piešķir tās pašas Ķīnas finanšu iestādes. Tāpēc, kā konstatēts iepriekš, atbilstoša standarta noteikšanai izmantoja obligācijas, ko uzņēmumi ar B kredītreitingu bija emitējuši attiecīgajā valūtā izmeklēšanas periodā.

(2) Geely Group

(506) Kā minēts 452.–459. apsvērumā, Ķīnas finanšu iestādes, kuras piešķīra aizdevumus, nesniedza informāciju par kredītspējas novērtējumu. Tāpēc Komisijai, lai noteiktu ieguvumu, bija jānovērtē, vai *Geely Group* piešķirto aizdevumu procentu likmes atbilst tirgus līmenim.

(507) Saskaņā ar *Geely Group* finanšu pārskatiem tās finansiālais stāvoklis ir rentabls un peļņas norma ir 3 %. Tomēr salīdzinājumā ar 2021. gadu rentabilitāte samazinājās. Pašu kapitāla atdeves rādītājs, kas raksturo grupas spēju gūt neto peļņu no pašu kapitāla, samazinājās no 8 % 2021. gadā līdz 5 % izmeklēšanas perioda beigās.

(508) Savas darbības finansēšanai *Geely Group* izmantoja īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumus. Komisija novērtēja grupas īstermiņa likviditāti un ilgtermiņa maksātspēju.

([177]) Sk. (453). apsvērumu iepriekš.

([178]) Aizdevumiem ar fiksētu procentu likmi. Aizdevumiem ar mainīgu procentu likmi tika izmantota ĶTB standarta likme izmeklēšanas periodā.

(509) Attiecībā uz īstermiņa likviditāti grupas vidējais apgrozāmā kapitāla rādītājs izmeklēšanas periodā bija 1,03. Lai gan apgrozāmā kapitāla rādītājs ir nedaudz virs 1, uzņēmuma apgrozāmo līdzekļu pietiek tikai īstermiņa saistību segšanai, un šāds rādītājs ir pārāk zems, lai attaisnotu augstu kredītreitingu, jo tādu piešķir, ja attiecīgais uzņēmuma rādītājs ir vismaz 2. Uzņēmuma ātrais likviditātes rādītājs izmeklēšanas perioda beigās bija 0,79, 2022. gadā — 0,76 un 2021. gadā — 0,79, bet par ātrās likviditātes standarta rādītāju uzskata vismaz 1. Faktiski uzņēmums, kura ātrās likviditātes rādītājs ir mazāks par 1, var nespēt īstermiņā segt savas īstermiņa saistības. Uzņēmuma naudas rādītājs IP laikā bija vidēji 0,4. Tātad uzņēmumam nebija pietiekami daudz naudas, lai samaksātu īstermiņa parādu. Ņemot vērā minētos īstermiņa likviditātes rādītājus, Komisija secināja, ka konkrētajam uzņēmumam ir īstermiņa likviditātes problēmas, kuru dēļ tas ir uzskatāms par augsta riska aizņēmēju.

(510) Attiecībā uz ilgtermiņa parādiem *Geely Group* parāda attiecība pret aktīviem bija augsta, proti, 0,69, kas nozīmē, ka uzņēmums 69 % no saviem aktīviem finansē, izmantojot aizdevumus. Parāda attiecība pret pašu kapitālu 2021. gadā bija 2,1, 2022. gadā — 2,11 un izmeklēšanas perioda beigās — 2,22, kas liecina, ka darbības finansēšanai uzņēmums izmanto galvenokārt aizdevumus. Jo augstāka ir parāda un aktīvu attiecība un parāda un pašu kapitāla attiecība, jo augstāks ir uzņēmuma finanšu risks. Turklāt izmeklēšanas periodā viens no grupas uzņēmumiem (*Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd*.) noslēdza ar valstij piederošām bankām darījumu par parādsaistību kapitalizāciju, lai uzlabotu savu parāda struktūru. Minētais darījums ļauj uzņēmumam dzēst daļu sava parāda valstij piederošām bankām, konvertējot to kapitāla daļās un nododot attiecīgajām bankām, un tādējādi samazināt parādsaistības savā bilancē.

(511) Turklāt Komisija konstatēja, ka *Geely Group* ir noslēgusi līgumus par aizdevumiem ar konkrētu mērķi aizstāt aizdevumus. Kā paskaidrots 3.5.2.1. iedaļā, atjaunojamo kredītu izmantošanu uzskata par norādi uz papildu riskiem, kas ir saistīti ar likviditātes problēmām.

(512) Tāpat Komisija konstatēja, ka *Geely Group* emitēja obligācijas parāda pārstrukturēšanas nolūkā. Šajā gadījumā, kā paskaidrots 4. iedaļā, Komisija uzskatīja to par pazīmi, ka grupas finansiālais stāvoklis ir sliktāks, nekā pirmajā brīdī varētu šķist, aplūkojot finanšu pārskatus, un ka pastāv papildu risks, kas ir saistīts ar īstermiņa un ilgtermiņa finansējumu.

(513) Komisija norādīja, ka Ķīnas kredītreitingu aģentūra piešķīra *Geely Group* AAA kredītreitingu. Ņemot vērā 3.5.1.10. iedaļā minētos vispārējos kropļojumus Ķīnas kredītreitingos, Komisija secināja, ka šis reitings nav ticams.

(514) Komisija uzskatīja, ka grupas vispārējais finansiālais stāvoklis atbilst B kredītreitingam. Saskaņā ar *Standard & Poor's* kredītreitingu definīcijām aizņēmējs ar B kredītreitingu ir nedrošākā situācijā nekā aizņēmējs ar BB kredītreitingu, taču pašlaik vēl spēj pildīt savas finansiālās saistības. Tomēr nelabvēlīgi uzņēmējdarbības, finansiālie vai ekonomiskie apstākļi var mazināt aizņēmēja spēju vai vēlmi pildīt savas finansiālās saistības. Tāpēc šo standartu uzskata par piemērotu tāda papildu riska atspoguļošanai, kurš rodas, izmantojot atjaunojamos kredītus un obligācijas, ko emitē parāda pārstrukturēšanas nolūkā.

(515) Lai noteiktu tirgus likmi, paredzamo prēmiju par obligācijām, ko emitējuši uzņēmumi ar šādu B kredītreitingu, piemēroja ĶTB aizdevumu standarta likmei vai — pēc 2019. gada 20. augusta — *NIFC* paziņotajai aizdevumu pamatlikmei.

(516) Uzcenojumu noteica, aprēķinot relatīvo starpību starp ASV AA kredītreitinga uzņēmumu obligāciju indeksu un ASV B reitinga uzņēmumu obligāciju indeksu, pamatojoties uz *Bloomberg* datiem par rūpniecības nozarēm. Šādi aprēķināto relatīvo starpību pēc tam pieskaitīja ĶTB aizdevumu standarta likmei vai — pēc 2019. gada 20. augusta — *NIFC* paziņotajai aizdevumu pamatlikmei aizdevuma piešķiršanas dienā tāda paša termiņa aizdevumam. Tas tika darīts atsevišķi attiecībā katram uzņēmuma saņemtajam aizdevumam un noslēgtajam finanšu nomas darījumam.

(517) Tāda pati situācija — tirgus kropļojumi un neatbilstoši kredītreitingi — ir arī aizdevumiem ārvalstu valūtā ĶTR, jo arī šos aizdevumus piešķir tās pašas Ķīnas finanšu iestādes. Tāpēc, kā konstatēts iepriekš, atbilstoša standarta noteikšanai izmantoja obligācijas, ko uzņēmumi ar B kredītreitingu bija emitējuši attiecīgajā valūtā izmeklēšanas periodā.

(3) SAIC Group

(518) Kā minēts 452.–459. apsvērumā iepriekš, Ķīnas finanšu iestādes, kuras piešķīra aizdevumus, nesniedza informāciju par kredītspējas novērtējumu. Tāpēc Komisijai, lai noteiktu ieguvumu, bija jānovērtē, vai *SAIC Group* piešķirto aizdevumu procentu likmes atbilst tirgus līmenim.

(519) Saskaņā ar *SAIC Motor Corporation Limited* konsolidētajiem finanšu pārskatiem grupas finansiālais stāvoklis ir rentabls un peļņas norma ir 4 %. Tomēr salīdzinājumā ar 2021. gadu rentabilitāte samazinājās. Pašu kapitāla atdeves rādītājs, kas raksturo grupas spēju gūt neto peļņu no pašu kapitāla, samazinājās no 13 % 2021. gadā līdz 8 % 2022. gada beigās.

(520) Savas darbības finansēšanai *SAIC Motor Corporation Limited* izmantoja īstermiņa un ilgtermiņa aizdevumus. Komisija novērtēja grupas īstermiņa likviditāti un ilgtermiņa maksātspēju.

(521) Attiecībā uz īstermiņa likviditāti grupas vidējais apgrozāmā kapitāla rādītājs 2022. gadā bija 1,07. Lai gan apgrozāmā kapitāla rādītājs ir nedaudz virs 1, grupas apgrozāmo līdzekļu pietiek tikai īstermiņa saistību segšanai, un šāds rādītājs ir pārāk zems, lai attaisnotu augstu kredītreitingu, jo tādu piešķir, ja attiecīgais uzņēmuma rādītājs ir vismaz 2. Uzņēmuma ātrās likviditātes rādītājs 2022. gadā bija 0,87, bet 2021. gadā — 0,97, savukārt par atsauces rādītāju uzskata ātrās likviditātes rādītāju, kas ir vismaz 1. Faktiski uzņēmums, kura ātrās likviditātes rādītājs ir mazāks par 1, var nespēt īstermiņā segt savas īstermiņa saistības. Grupas naudas rādītājs 2022. gadā bija vidēji 0,4. Tātad grupas rīcībā nebija pietiekami daudz naudas līdzekļu īstermiņa parāda segšanai. Ņemot vērā minētos īstermiņa likviditātes rādītājus, Komisija secināja, ka grupai ir īstermiņa likviditātes problēmas, kuru dēļ tā ir uzskatāma par augsta riska aizņēmēju.

(522) Attiecībā uz ilgtermiņa parādu *SAIC Motor Corporation Limited* parāda attiecība pret aktīviem konsolidētā līmenī bija augsta, proti, 0,66, kas nozīmē, ka grupa 66 % no saviem aktīviem finansē, izmantojot aizdevumus. Parāda attiecība pret pašu kapitālu 2021. gadā bija 1,79, bet 2022. gadā — 1,94, kas liecina, ka darbības finansēšanai uzņēmums izmanto galvenokārt aizdevumus. Jo augstāka ir parāda un aktīvu attiecība un parāda un pašu kapitāla attiecība, jo augstāks ir uzņēmuma finanšu risks. Turklāt periodā no 2009. līdz 2015. gadam divi no grupas ražotājiem eksportētājiem (*SAIC Maxus Automotive Company Limited* un *Nanjing Automobile (Group) Corporation*) noslēdza ar valstij piederošām bankām četrus darījumus par parādsaistību kapitalizāciju, lai uzlabotu savu parāda struktūru. Šāda veida darījumi ļauj uzņēmumiem dzēst daļu no sava parāda valstij piederošajām bankām, konvertējot to kapitāla daļās un nododot attiecīgajām bankām, un tādējādi samazināt parādsaistības savā bilancē. Turklāt 2017. gadā *SAIC Motor Corporation Limited* tika piešķirts ieguvums no pašu kapitāla iepludināšanas, kurā piedalījās arī valstij piederošas finanšu iestādes, un arī tam bija pozitīva ietekme uz grupas parāda struktūru. Lai gan minētie notikumi notika pirms izmeklēšanas perioda, tiem bija ilgstoša strukturāla ietekme uz bilanci.

(523) Turklāt Komisija konstatēja, ka grupa ir noslēgusi līgumus par aizdevumiem ar konkrētu mērķi aizstāt aizdevumus. Kā paskaidrots 3.4.2.1. iedaļā, atjaunojamo kredītu izmantošanu uzskata par norādi uz papildu riskiem, kas ir saistīti ar likviditātes problēmām.

(524) Komisija norādīja, ka Ķīnas kredītreitingu aģentūra ir *SAIC Motor Corporation Limited* piešķirusi AAA kredītreitingu. Ņemot vērā 3.4.1.9. iedaļā minētos vispārējos kropļojumus Ķīnas kredītreitingos un iepriekš aprakstīto grupas finansiālo stāvokli, Komisija secināja, ka šis reitings nav ticams.

(525) Komisija uzskatīja, ka grupas vispārējais finansiālais stāvoklis atbilst B kredītreitingam. Saskaņā ar *Standard & Poor's* kredītreitingu definīcijām aizņēmējs ar B kredītreitingu ir nedrošākā situācijā nekā aizņēmējs ar BB kredītreitingu, taču pašlaik vēl spēj pildīt savas finansiālās saistības. Tomēr nelabvēlīgi uzņēmējdarbības, finansiālie vai ekonomiskie apstākļi var mazināt aizņēmēja spēju vai vēlmi pildīt savas finansiālās saistības. Tāpēc šo standartu uzskata par piemērotu tāda papildu riska atspoguļošanai, kurš rodas, izmantojot atjaunojamos kredītus un obligācijas, ko emitē parāda pārstrukturēšanas nolūkā.

(526) Tādējādi uzcenojumu noteica, aprēķinot relatīvo starpību starp ASV AA kredītreitinga uzņēmumu obligāciju indeksu un ASV B reitinga uzņēmumu obligāciju indeksu, pamatojoties uz *Bloomberg* datiem par rūpniecības nozarēm. Šādi aprēķināto relatīvo starpību pēc tam pieskaitīja ĶTB aizdevumu standarta likmei vai — pēc 2019. gada 20. augusta — *NIFC* paziņotajai aizdevumu pamatlikmei aizdevuma piešķiršanas dienā tāda paša termiņa aizdevumam. Tas tika darīts atsevišķi attiecībā katram uzņēmuma saņemtajam aizdevumam un noslēgtajam finanšu nomas darījumam.

(527) Tāda pati situācija — tirgus kropļojumi un neatbilstoši kredītreitingi — ir arī aizdevumiem ārvalstu valūtā ĶTR, jo arī šos aizdevumus piešķir tās pašas Ķīnas finanšu iestādes. Tāpēc, kā konstatēts iepriekš, atbilstoša standarta noteikšanai izmantoja obligācijas, ko uzņēmumi ar B kredītreitingu bija emitējuši attiecīgajā valūtā izmeklēšanas periodā.

3.5.2.4. Secinājumi par preferenciālu finansējumu: aizdevumi

(528) Komisija konstatēja, ka visas izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas izmeklēšanas periodā bija saņēmušas ieguvumu no aizdevumu veidā nodrošināta preferenciāla finansējuma. Ņemot vērā finansiālā ieguldījuma faktu, ražotāju eksportētāju ieguvumu un īpašās iezīmes, Komisija uzskatīja, ka preferenciāls finansējums aizdevumu veidā ir kompensējama subsīdija.

(529) Attiecībā uz iepriekš aprakstīto preferenciālo finansējumu aizdevumu veidā konstatētās subsīdijas likmes izlasē iekļautajām uzņēmumu grupām izmeklēšanas periodā ir šādas:

Preferenciāls finansējums: aizdevumi

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	0,16 %
Geely Group	0,81 %
SAIC Group	1,38 %

3.5.3. *Preferenciāls finansējums: citi finansējuma veidi*

3.5.3.1. Kredītlīnijas

(a) Vispārīgi

(530) Kredītlīnijas mērķis ir noteikt aizņēmuma limitu, ko uzņēmums jebkurā laikā var izmantot, lai finansētu savas kārtējās darbības, tādējādi padarot apgrozāmā kapitāla finansēšanu elastīgu un vajadzības gadījumā tūlītēji pieejamu. Izlasē iekļautās grupas ir noslēgušas kredītlīnijas līgumus, saskaņā ar kuriem līgumslēdzējiem uzņēmumiem ir pieejams dažādu veidu finansējums, kas ietver visu veidu īstermiņa finansējumu, piemēram, īstermiņa aizdevumus, bankas akceptus, kredītvēstules u. tml. Turklāt saskaņā ar publikācijām par finanšu jomu arī tirgus ekonomikās finansējuma iegūšanai visbiežāk izmanto kredītlīnijas. Piemēram, tās veido vairāk nekā 80 % no banku finansējuma, kas ir piešķirts biržā kotētajiem ASV uzņēmumiem ([179]). Turklāt Kanādā, kur bankas akcepts nozīmē, ka akceptējošā banka uzņemas tiešas un beznosacījumu saistības (kā tas notiek arī Ķīnā), bankas parasti akceptē tikai tādas tratas, ko izdevuši uzņēmumi, kuriem konkrētajā bankā ir kredītlīnija ([180]). Tāpēc Komisija uzskatīja, ka principā kredītlīnijas instrumentam būtu jāsedz viss izlasē iekļautajiem uzņēmumiem piešķirtais īstermiņa finansējums, piemēram, īstermiņa aizdevumi, bankas akceptētas tratas u. tml.

([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) Izmeklēšanas konstatējumi

(531) Komisija konstatēja, ka Ķīnas finanšu iestādes katrai izlasē iekļautajai grupai piešķīra kredītlīnijas saistībā ar finansējuma sniegšanu. Par kredītlīnijām slēdza pamatnolīgumus, saskaņā ar kuriem banka atļāva izlasē iekļautajiem uzņēmumiem izmantot dažādus parāda instrumentus, piemēram, apgrozāmā kapitāla aizdevumus, bankas akceptētas tratas un citus tirdzniecības finansēšanas veidus, nepārsniedzot noteiktu maksimālo summu.

(532) Kā minēts iepriekš 530. apsvērumā, kredītlīnijai būtu jāsedz viss īstermiņa finansējums. Tāpēc, lai noteiktu, vai kredītlīnija sedza visu īstermiņa finansējumu, Komisija salīdzināja kredītlīniju summu, kas izmeklēšanas periodā bija pieejama uzņēmumiem, kuri sadarbojās, ar īstermiņa finansējuma summu, ko šie uzņēmumi izmantoja tajā pašā periodā. Ja īstermiņa finansējuma summa pārsniedza kredītlīnijas limitu, Komisija pieskaitīja kredītlīnijas summai starpību starp ražotāju eksportētāju faktiski izmantoto summu un kredītlīnijas limitu.

(533) Normālos tirgus apstākļos kredītlīnijām piemēro tā saucamo "noformēšanas" vai "saistību" maksu, lai kompensētu bankas izmaksas un riskus, kas ir saistīti ar kredītlīnijas atvēršanu, kā arī "atjaunošanas maksu", ko katru gadu iekasē par kredītlīniju atjaunošanu ([181]). Šīs maksas sedz administratīvās izmaksas, piemēram, pieteikuma apstrādes un drošības pārbaužu veikšanas izmaksas, kā arī izmaksas, kas izriet no bankām noteiktajām prudenciālajām prasībām, jo kredītlīnijas ietvaros piešķirtais kapitāls samazina bankas kapitāla rādītājus, kuru ievērošana bankai jānodrošina, lai novērstu sistēmiskus riskus. Tomēr Komisija konstatēja, ka visām izlasē iekļautajām uzņēmumu grupām tika piešķirts ieguvums, jo kredītlīnijas tiem piešķīra bez maksas. Tādējādi izmeklētajām uzņēmumu grupām tika piešķirts ieguvums pamatregulas 6. panta d) punkta nozīmē.

(c) Īpašās iezīmes

(534) Kā minēts 210. apsvērumā, saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 finanšu iestādes sniedz kredītatbalstu veicinātajām nozarēm.

(535) Komisija uzskatīja, ka, tā kā kredītlīnijas ir cieši saistītas ar visu veidu īstermiņa finansējumu, ko piešķīra izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, tās būtu jāuzskata par preferenciāla finansiāla atbalsta veidu, ko finanšu iestādes sniedz veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* sektoram. Kā norādīts 3.1. iedaļā iepriekš, *BEV* ražošanas nozare ir viena no veicinātajām nozarēm un tāpēc ir tiesīga saņemt visu iespējamo finansiālo atbalstu.

(d) Subsīdijas summas aprēķināšana

(536) Saskaņā ar pamatregulas 6. panta d) punkta ii) apakšpunktu Komisija par atbalsta saņēmējiem piešķirto ieguvumu uzskatīja starpību starp summu, ko uzņēmums samaksāja kā maksu par kredītlīnijas atvēršanu vai atjaunošanu Ķīnas finanšu iestādēs, un summu, ko uzņēmums maksātu par salīdzināmu komerciālu kredītlīniju, ja to tam piešķirtu par neizkropļotu tirgus likmi.

(537) Neviens no izlasē iekļautajiem uzņēmumiem nemaksāja maksu par piešķirto kredītlīniju. Arī iepriekšējās izmeklēšanās Komisijai neizdevās noskaidrot, kādas maksas valstī iekasē par kredītlīnijas piešķiršanu. Vienīgais gadījums, kad izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs samaksāja maksu par kredītlīniju, bija uzņēmums, kas saņēma kredītlīnijas no divām bankām, kuru galvenā mītne atrodas nevis ĶTR, bet gan citā finanšu jurisdikcijā un kuras tāpēc piemēro maksas atbilstoši ierastajai praksei pasaules finanšu tirgos ([182]). Spriežot pēc publiski pieejamās informācijas, dažos gadījumos no uzņēmumiem Ķīnā iekasē maksas par kredītlīniju ([183]), bet šo maksu apmēru nebija iespējams atrast. Tāpēc Komisijai nebija citas iespējas un tai nācās meklēt piemērotu standarta maksu ārpus Ķīnas. Pamatojoties uz publiski pieejamiem datiem ([184]), noformēšanas maksas un atjaunošanas maksas likmes noteica attiecīgi 1,75 % un 1,25 % apmērā.

([181]) Sk., piemēram, 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]) Sk. 297. apsvērumu riepu lietā.

([183]) Sk., piemēram, *Bank of China* tīmekļa vietnes sadaļu par kredītlīniju, 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/, skatīts 2024. gada 29. aprīlī.

(538) Principā noformēšanas maksu un atjaunošanas maksu maksā kā vienreizēju maksājumu attiecīgi jaunas kredītlīnijas atvēršanas vai esošās kredītlīnijas atjaunošanas brīdī. Tomēr aprēķinu vajadzībām Komisija ņēma vērā gan līdz izmeklēšanas periodam atvērtās vai atjaunotās kredītlīnijas, kas bija pieejamas izlasē iekļautajām grupām izmeklēšanas periodā, gan arī izmeklēšanas periodā atvērtās kredītlīnijas.

3.5.3.2. Bankas akceptēta trata

(a) Vispārīgi

(539) Bankas akceptētas tratas ir finanšu produkts, kura mērķis ir aktivizēt iekšzemes naudas tirgu, paplašinot kredītiespējas. Tas ir īstermiņa finansējuma veids, kas var tratas devējam "*samazināt* finansējuma *izmaksas un uzlabot kapitāla efektivitāti*" ([185]). Turklāt, kā savā tīmekļa vietnē ir norādījusi ĶTB, "*ar bankas akceptētu tratu var garantēt līguma slēgšanu starp pircēju un pārdevēju un tā izpildi, kā arī veicināt kapitāla apgrozījumu, izmantojot* Bank of China *kredītu*" ([186]). Savukārt *DBS Bank* savā tīmekļa vietnē reklamē bankas akceptētas tratas, norādot, ka tas ir veids, kā "*uzlabot apgrozāmo kapitālu, atliekot maksājumus*" ([187]). Vispārējie nosacījumi bankas akceptu izdošanai un izmantošanai ir izklāstīti Ķīnas Tautas Republikas Apgrozāmo instrumentu likumā ([188]).

(540) Jau iepriekšējās izmeklēšanās Komisija konstatēja, ka komercdarījumos maksājuma uzdevuma vietā kā maksāšanas līdzekli plaši izmanto bankas akceptētas tratas, tādējādi veicinot naudas līdzekļu apgrozījumu un uzlabojot tratas devēja apgrozāmo kapitālu ([189]).

(541) Patiesi, bankas akceptētas tratas var izmantot tikai tam, lai norēķinātos par īstiem tirdzniecības darījumiem, un tratas devējam šajā sakarā ir jāsniedz pietiekami pierādījumi, piemēram, ar pirkuma/pārdevuma līgumu, rēķinu un piegādes rīkojumu u. c. Pirkuma līgumos bankas akceptētas tratas var izmantot par standarta maksāšanas līdzekli kopā ar citiem līdzekļiem, piemēram, naudas pārvedumu vai maksājuma uzdevumu.

(542) Bankas akceptētas tratas sagatavo prasītājs (tratas devējs, kas ir arī pamatā esošā komercdarījuma pircējs), un to akceptē banka. Akceptējot tratu, banka piekrīt norādītajā datumā (atmaksas termiņa beigās) veikt tratā norādītās naudas summas beznosacījumu maksājumu tratas ņēmējam/uzrādītājam.

(543) Parasti bankas akcepta līgumos ir ietverts to darījumu saraksts, uz kuriem attiecas tratas summa, ar maksājuma termiņa norādi piegādātājam un bankas akceptētas tratas atmaksas termiņa norādi.

(544) Komisija arī konstatēja, ka bankas akceptētas tratas Ķīnā izdod saskaņā ar bankas akceptētas tratas līgumu, kurā norādīta banka, piegādātāji un pircējs, bankas un pircēja pienākumi un katram piegādātājam izmaksājamā summa, ar piegādātāju saskaņotais maksājuma termiņš un bankas akceptētās tratas atmaksas termiņš.

(545) Komisija konstatēja arī, ka kredītlīniju līgumos bankas akceptētas tratas parasti uzskaita kopā ar citiem īstermiņa finanšu instrumentiem, piemēram, apgrozāmā kapitāla aizdevumiem, kā iespēju izmantot finanšu limitu.

(546) Atkarībā no katras bankas izvirzītajiem nosacījumiem var būt tā, ka tratas devējam jāveic neliels noguldījums īpašā kontā, jāiesniedz ķīla un jāmaksā pieņemšanas komisijas nauda. Katrā ziņā tratas devēja pienākums ir visu bankas akceptētas tratas summu pārskaitīt uz īpašo kontu ne vēlāk kā bankas akceptētās tratas atmaksas termiņa beigās.

([185]) Sk. Ķīnas Tautas bankas tīmekļa vietni https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html.
([186]) Turpat.
([187]) Sk. *DBS Bank* tīmekļa vietni 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]) Sk. 359.–370. apsvērumu SŠA lietā, 334.–356. apsvērumu alumīnija folijas lietā un 358.–370. apsvērumu OŠK lietā.

(547) Kad banka to ir akceptējusi, tratas devējs indosē bankas akceptēto tratu un kā rēķina maksājumu nodod to tratas ņēmējam, kurš pamatā esošajā komercdarījumā ir arī piegādātājs. Tādējādi tiek atceltas pircēja (tratas devēja) maksājuma saistības pret piegādātāju (tratas ņēmēju). Rodas jaunas pircēja maksājuma saistības pret akceptējošo banku par tādu pašu summu (tratas devējam ir pienākums samaksāt bankai naudas līdzekļus līdz bankas akceptētās tratas atmaksas termiņa beigām). Arī ĶV to apstiprināja pārbaudes apmeklējuma laikā iepriekšējā izmeklēšanā ([190]), proti, tiklīdz uzņēmums samaksā piegādātājam ar bankas akceptētu tratu, tam vairs nav saistību pret piegādātāju, taču ir saistības pret banku, jo tam, kurš pieprasīja izdot bankas akceptētu tratu, tratas atmaksas termiņa beigās būs jāsamaksā bankai pilnā apmērā. Tāpēc bankas akceptēto tratu izdošana aizstāj tratas devēja pienākumu pret piegādātāju ar pienākumu pret banku.

(548) Bankas akceptēto tratu atmaksas termiņš ir atkarīgs no katras bankas noteiktajiem nosacījumiem un var ilgt līdz 1 gadam.

(549) Bankas akceptētās tratas ņēmējam (vai uzrādītājam) pirms atmaksas termiņa ir trīs iespējas:

— nogaidīt, līdz akceptējošā banka atmaksas termiņā naudas līdzekļu veidā samaksā visu tratas nominālvērtības summu,

— indosēt bankas akceptēto tratu, t. i., izmantot to par maksāšanas līdzekli savām saistībām pret citām personām, vai

— diskontēt bankas akceptēto tratu akceptējošajā bankā vai citā bankā un saņemt naudas līdzekļu ieņēmumus pret diskontētās likmes samaksu.

(550) Bankas akceptētās tratas izdošanas datums parasti atbilst ar piegādātāju saskaņotajam maksājuma termiņam, bet tas var būt arī datums pirms vai pēc maksājuma termiņa. Izmeklēšanā tika konstatēts, ka attiecībā uz izlasē iekļautajiem uzņēmumiem izdošanas datums parasti bijis pirms maksājuma termiņa, kas saskaņots ar piegādātāju, un dažos gadījumos pat pēc maksājuma termiņa. Komisija konstatēja, ka izlasē iekļauto uzņēmumu bankas akceptēto tratu atmaksas termiņš vairumā gadījumu ir no 1 mēneša līdz 12 mēnešiem pēc rēķina apmaksas termiņa.

(551) Attiecībā uz bankas akceptēto tratu grāmatvedības uzskaiti, tratas devēji, t. i., izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji, tās uzskaita kā saistības pret banku. Ķīnas Tautas bankas Kredītatsauču centrs ("ĶTB KC") līdztekus aizdevumiem, akreditīviem vai tirdzniecības finansējumam atzīst bankas akceptētas tratas par bankas piešķirtu "*neatmaksātu kredītu*". Būtu arī jānorāda, ka ĶTB KC saņem informāciju no finanšu iestādēm, kas piešķir dažādu veidu aizdevumus, un ka tādējādi minētās finanšu iestādes atzīst bankas akceptētas tratas par parādnieku saistībām pret tām. Turklāt izmeklēšanas laikā iegūtie bankas akcepta līgumi paredz, ka tad, ja pircējs bankas akceptētas tratas termiņa beigu dienā nav veicis maksājumu pilnībā, tad banka nesamaksāto summu uzskata par nokavētu aizdevumu, kas jāatmaksā bankai.

(552) Tāpēc naudas līdzekļu ziņā minētais instruments *de facto* nodrošina tratas devējam atliktu maksājuma termiņu, jo naudas līdzekļi darījuma summas apmērā faktiski jāsamaksā bankas akceptētās tratas atmaksas termiņa beigās, nevis brīdī, kad tratas devējam bija jāmaksā savam piegādātājam. Ja šāda finanšu instrumenta nebūtu, tad tratas devējs vai nu izmantotu savu apgrozāmo kapitālu, kas radītu izmaksas, vai arī noslēgtu līgumu ar banku par īstermiņa apgrozāmā kapitāla aizdevumu, lai samaksātu saviem piegādātājiem, un arī tas radītu izmaksas. Faktiski, maksājot ar bankas akceptētām tratām, tratas devējs izmanto piegādātās preces vai sniegtos pakalpojumus laikposmā no viena mēneša līdz vienam gadam, bet netērē naudas līdzekļus avansa maksājumiem, un tam nerodas nekādas izmaksas.

(553) Par apliecinājumu tam, ka bankas akceptētas tratas izmanto īstermiņa aizdevumu vietā, Komisija konstatēja, ka dažiem izlasē iekļautajiem uzņēmumi nav tikpat kā neviena aizņēmuma. Tomēr bankas akceptētās tratas, ko šie uzņēmumi izdeva izmeklēšanas periodā, veidoja ievērojamu daļu no to saistībām. Piemēram, diviem *SAIC Group* uzņēmumiem tikpat kā nebija aizņēmumu, bet neatmaksātie bankas akcepti veidoja aptuveni 20 % no to īstermiņa saistībām izmeklēšanas perioda beigās.

([190]) Sk. SŠA lietas 381. apsvērumu.

(554) Normālos tirgus apstākļos ([191]) bankas akceptētas tratas kā finanšu instruments radītu tratas devējam finansējuma izmaksas. Izmeklēšanā atklājās, ka visi izlasē iekļautie uzņēmumi izmeklēšanas periodā izmantoja bankas akceptētas tratas un maksāja tikai komisijas maksu par bankas sniegto akcepta pakalpojumu, kas parasti ir 0,05 % no tratas nominālvērtības ([192]). Tomēr nevienam no izlasē iekļautajiem uzņēmumiem, kuri atlika naudas līdzekļu maksājumus par preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu, izmantojot bankas akceptētas tratas, nebija jāsedz šādi iegūtā finansējuma izmaksas. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka izmeklējamie uzņēmumi ir saņēmuši ieguvumu no bankas akceptētu tratu veidā nodrošināta finansējuma, jo tiem nebija jāsedz nekādas izmaksas par šādu finansējumu.

(555) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secināja, ka ĶTR ieviestā bankas akceptu sistēma ir nodrošinājusi visus izlasē iekļautos ražotājus eksportētājus ar bezmaksas finansējumu to kārtējai darbībai, kā aprakstīts 562.–566. apsvērumā, tādējādi piešķirot tiem kompensējamu ieguvumu saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu un 3. panta 2) punktu.

(556) Tas sakrīt ar Komisijas secinājumiem iepriekšējās izmeklēšanās ([193]) par to, ka bankas akceptētām tratām faktiski ir tāds pats mērķis un ietekme kā īstermiņa apgrozāmā kapitāla aizdevumiem, jo uzņēmumi savas kārtējās darbības finansēšanai izmanto tās, nevis īstermiņa apgrozāmā kapitāla aizdevumus, un ka līdz ar to tiem būtu jāsedz izmaksas, kas ir līdzvērtīgas izmaksām par īstermiņa finansējumu apgrozāmā kapitāla aizdevuma veidā.

(557) Izmeklēšanas gaitā *BYD Group* paskaidroja, ka attiecībā uz noteiktiem bankas akceptiem tā ar vairākām bankām ir izveidojusi bankas akceptu ieskaita sistēmu. Komisija uzskatīja, ka ieskaita līguma noslēgšana nemaina bankas akcepta izdošanas faktu, un, pamatojoties uz 539.–556. apsvērumā izklāstītajiem pierādījumiem, *BYD Group* ieguvuma aprēķinā ņēma vērā bankas akceptus, par kuriem veica ieskaitu.

(b) Īpašās iezīmes

(558) Attiecībā uz īpašajām iezīmēm finanšu iestādes saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 sniedz kredītatbalstu veicinātajām nozarēm, kā minēts 534. apsvērumā.

(559) Komisija uzskatīja, ka bankas akceptētas tratas ir vēl viens veids, kādā finanšu iestādes sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei. Kā norādīts 3.1. iedaļā iepriekš, *BEV* ražošanas nozare tiešām ir viena no veicinātajām nozarēm un tāpēc ir tiesīga saņemt visu iespējamo finansiālo atbalstu. Turklāt, tāpat kā kredītlīnijas, arī bankas akceptētas tratas ir cieši saistītas ar citiem preferenciālu aizdevumu veidiem, piemēram, aizdevumiem, un, tā kā tās ietilpst konkrēti veicinātajām nozarēm sniegtajā kredītatbalstā, arī uz tām attiecas analīze par valsts iestādes statusu un īpašajām iezīmēm, kā izklāstīts iepriekš 3.4.1.1.–3.4.1.5. iedaļā, un arī 3.4.2.2. iedaļā par aizdevumiem.

(560) Turklāt 2020. gadā *CBIRC* izdeva paziņojumu, kurā norādīja, ka nolūkā stiprināt kredītatbalstu nozīmīgāko uzņēmumu lejupējiem uzņēmumiem banku finanšu iestādes var sniegt lejupējiem uzņēmumiem kredītatbalstu preču iegādei un apmaksai bankas akceptētu tratu, iekšzemes akreditīvu, avansa finansējuma u. tml. veidā ([194]). Tādējādi bankas akceptētas tratas kā finansējuma veids ietilpst sistēmā, kuras ietvaros finanšu iestādes sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei.

(561) Nav sniegti pierādījumi, ka kāds uzņēmums Ķīnas Tautas Republikā (kurš nedarbojas veicinātā nozarē) varētu saņemt ieguvumu no bankas akceptētām tratām ar tādiem pašiem preferenciāliem noteikumiem.

([191]) Sk., piemēram, situāciju Kanādā, https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm.
([192]) Saskaņā ar likmi, kas noteikta ĶTB publicētajos administratīvajos pasākumos attiecībā uz maksājumiem un norēķiniem Nr. 393/1997.
([193]) Sk. 385. apsvērumu SŠA lietā, 353. apsvērumu alumīnija folijas lietā un 373. apsvērumu OŠK lietā.
([194]) **国家金融监督管理总局** (cbirc.gov.cn).

(c) Subsīdijas summas aprēķināšana

(562) Lai aprēķinātu kompensējamās subsīdijas apjomu, Komisija novērtēja izmeklēšanas periodā saņēmējiem piešķirto ieguvumu.

(563) Kā minēts 531. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji izmantoja bankas akceptētas tratas, lai apmierinātu savas vajadzības pēc īstermiņa finansējuma, nemaksājot par to atlīdzību.

(564) Tādējādi Komisija secināja, ka bankas akceptētu tratu devējiem būtu jāmaksā atlīdzība par finansēšanas periodu. Komisija uzskatīja, ka finansēšanas periods sākās bankas akceptētās tratas izdošanas dienā un beidzās bankas akceptētās tratas atmaksas termiņa beigās. Attiecībā uz bankas akceptētām tratām, kas izdotas pirms izmeklēšanas perioda, un bankas akceptētām tratām ar atmaksas termiņu pēc izmeklēšanas perioda beigām Komisija aprēķināja ieguvumu tikai par to finansēšanas periodu, kurš ietilpst izmeklēšanas periodā.

(565) Saskaņā ar pamatregulas 6. panta b) punktu, ņemot vērā apstākli, ka bankas akceptētas tratas ir īstermiņa finansējuma veids un tām faktiski ir tāds pats nolūks kā īstermiņa apgrozāmā kapitāla aizdevumiem, Komisija uzskatīja, ka saņēmējiem tādējādi piešķirtais ieguvums ir starpība starp summu, ko uzņēmums faktiski bija samaksājis kā atlīdzību par finansējumu ar bankas akceptētām tratām, un summu, kas tam būtu jāmaksā, piemērojot īstermiņa finansējuma procentu likmi.

(566) Komisija noteica ieguvumu no tā, ka nebija jāsedz izmaksas par īstermiņa finansējumu. Komisija uzskatīja, ka, kā konstatēts iepriekšējās izmeklēšanās ([195]), par bankas akceptētajām tratām būtu jāmaksā izmaksas, kas ir līdzvērtīgas izmaksām par finansējumu īstermiņa aizdevuma veidā. Tāpēc Komisija izmantoja to pašu 3.5.2.3. iedaļā aprakstīto metodiku, kuru piemēroja finansējumam, ko piešķīra kā īstermiņa aizdevumus RMB valūtā.

3.5.3.3. Diskontēti rēķini

(a) Vispārīgi

(567) Izmeklēšanā atklājās, ka Ķīnas finanšu iestādes diskontēja *BYD Group* debitoru parādus, pretī izmaksājot naudas līdzekļus.

(568) Tādā veidā finanšu starpnieki samaksāja debitoru parādu summas pirms to apmaksas termiņa beigām. Nododot finanšu iestādēm tiesības uz nākotnes debitoru parādiem pēc maksu un piemērojamo diskonta likmju atskaitīšanas, uzņēmumi saņēma līdzekļus pirms termiņa. Piemērojamajai diskonta likmei būtu jākompensē tieši saistību neizpildes risks, ko lielā mērā ietekmē kredītreitings pēdējam subjektam, kurš ir atbildīgs par maksājuma saistību izpildi.

(569) Kā konstatēts iepriekšējās izmeklēšanās ([196]), normālos tirgus apstākļos piemērojamajai diskonta likmei būtu jākompensē, izmaksas un riski, kuri rodas bankai. Kā paskaidrots 3.5.1. un 3.5.2. iedaļā iepriekš, Ķīnas finanšu iestāžu izsniegtie aizdevumi liecina par būtisku valdības iejaukšanos, jo īpaši ražotāju eksportētāju kredītreitingu ietekmēšanu, un neatspoguļo likmes, kādas parasti piemērotu funkcionējošā tirgū.

(570) Tādējādi atbalsta saņēmējiem piešķirtais ieguvums būtu starpība starp Ķīnas finanšu iestāžu piemēroto diskonta likmi un diskonta likmi, ko tirgū piemēro salīdzināmai darbībai, piemēram, aizdevumam.

(b) Īpašās iezīmes

(571) Attiecībā uz īpašajām iezīmēm finanšu iestādes saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 sniedz kredītatbalstu veicinātajām nozarēm, kā minēts 210. apsvērumā.

([195]) Sk. 399. apsvērumu SŠA lietā un 356. apsvērumu alumīnija folijas lietā.
([196]) Sk. 413.–419. apsvērumu SŠA lietā.

(572) Kā konstatēts iepriekšējās izmeklēšanās ([197]), Komisija uzskatīja, ka rēķinu diskontēšana ir vēl viens veids, kādā finanšu iestādes sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei. Kā norādīts 3.1. iedaļā iepriekš, *BEV* ražošanas nozare tiešām ir viena no veicinātajām nozarēm un tāpēc ir tiesīga saņemt visu iespējamo finansiālo atbalstu. Rēķinu diskontēšana kā finansējuma veids ietilpst sistēmā, kuras ietvaros finanšu iestādes sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei.

(573) Nav sniegti pierādījumi, ka kāds uzņēmums Ķīnas Tautas Republikā (kurš nedarbojas veicinātā nozarē) varētu saņemt ieguvumu no rēķinu diskontēšanas ar tādiem pašiem preferenciāliem noteikumiem.

(c) Subsīdijas summas aprēķināšana

(574) Kā minēts 567. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka viens izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs izmantoja rēķinu diskontēšanu, lai apmierinātu vajadzības pēc īstermiņa finansējuma.

(575) Saskaņā ar pamatregulas 6. panta b) punktu, ņemot vērā to, ka rēķinu diskontēšana ir īstermiņa finansējuma veids un ka tai faktiski ir tāds pats mērķis kā īstermiņa apgrozāmā kapitāla aizdevumiem, Komisija uzskatīja, ka tādējādi atbalsta saņēmējiem piešķirtais ieguvums ir starpība starp faktiski samaksāto diskonta likmi un summu, kas būtu jāmaksā, ja piemērotu procentu likmi par īstermiņa finansējumu.

(576) Komisija noteica ieguvumu no tā, ka nebija jāsedz izmaksas par īstermiņa finansējumu. Komisija uzskatīja, ka rēķinu diskontēšanas gadījumā būtu jāsedz izmaksas, kas ir līdzvērtīgas izmaksām par finansējumu īstermiņa aizdevuma veidā. Tāpēc Komisija izmantoja to pašu 3.5.2.3. iedaļā aprakstīto metodiku, kuru piemēroja finansējumam, ko piešķīra kā īstermiņa aizdevumus RMB valūtā.

3.5.3.4. Atbalsts kapitālieguldījumiem

3.5.3.4.1. *Parādsaistību kapitalizācija*

(a) Vispārīgi

(577) Komisija konstatēja, ka viens no *Geely Group* uzņēmumiem, proti, *Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd* (“*NHBGAP*”), izmeklēšanas periodā veica parādsaistību kapitalizāciju attiecībā uz savām parādsaistībām pret *CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd*, kas ir *Industrial and Commercial Bank of China* meitasuzņēmums. *CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd* ir ieguldījumu fonds, kas pieder valstij piederošai bankai, un saskaņā ar 3.5.1.1. iedaļu to uzskata par valsts iestādi un/vai subjektu, kam valdība ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu.

(578) Lietas materiālos nav informācijas par nosacījumiem, ar kādiem izmeklēšanas periodā notika šāda parādsaistību kapitalizācija.

(579) Komisija uzskatīja, ka normālos tirgus apstākļos banka nepārvērstu parādsaistības parādnieka pašu kapitālā, nesaņemot par to papildu kompensāciju. Tā uzskatīja, ka pašu kapitāls ir ievērojami spekulatīvāks finanšu instruments nekā parādsaistības, jo nav pārliecības, ka banka atgūs savu sākotnējo kapitālieguldījumu. Turklāt pašu kapitāls — atšķirībā no aizdevumam noteiktās procentu likmes — ne vienmēr nodrošina peļņu no ieguldījuma. To, ka *CCBC Financial Assets Investment Co., Ltd* uzņēmās paaugstinātu risku, veicot minēto parādsaistību kapitalizāciju, apliecina arī 507.–514. apsvērumā aprakstītie pierādījumi par *Geely Group* nestabilo finansiālo stāvokli. Turklāt no 2021. gada līdz izmeklēšanas periodam *NHBGAP* ievērojami paplašināja savu uzņēmējdarbību, panākot gandrīz desmitkārtīgu pieaugumu. Līdz ar to ir iespējams, ka šādas izaugsmes atbalstīšanai uzņēmumam bija vajadzīga papildu likviditāte un ka šo vajadzību tas apmierināja, atbrīvojot līdzekļus, kas iepriekš bija paredzēti ilgtermiņa parādsaistību segšanai, un *NHBGAP* tas bija izdevīgi.

([197]) Sk. 413.–419. apsvērumu SŠA lietā.

(580) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka parādsaistību kapitalizācija izmeklēšanas periodā piešķīra ieguvumu *NHBGAP* un ka šo ieguvumu uzņēmumam nodrošināja valsts iestāde vai subjekts, kuram valsts kā citādi ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu veicināt rūpniecības politikas mērķu sasniegšanu.

(b) Īpašās iezīmes

(581) Komisija uzskatīja, ka parādsaistību kapitalizācijas veidā nodrošinātais preferenciālais finansējums ir īpašs pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo ieguldītāji ir subjekti, kas darbojas saskaņā ar valsts politikas pamatnostādnēm, kurās *BEV* ražošanas nozare ir norādīta kā viena no veicinātajām nozarēm. Katrā ziņā pieejamā informācija liecina, ka minēto *ad hoc* subsīdiju piešķīra uzņēmumam *Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd*, tātad tā ir īpaša subsīdija konkrētam uzņēmumam.

(c) *Ieguvuma* aprēķināšana

(582) Lietas materiālos nebija pierādījumu, kas ļautu Komisijai novērtēt, vai būtiskie riski, ko uzņemas bankas, tika kaut kādā veidā kompensēti vai ņemti vērā veiktajos ieguldījumos. Tomēr visi 579. apsvērumā paskaidrotie elementi norāda uz *NHBGAP* īpašo ekonomisko situāciju un minētā darījuma saistību ar rūpniecības politikas mērķiem, kas apstiprina secinājumu, ka darījumam trūkst tirgus loģikas, kas atspoguļotu būtiskos faktiskos riskus, piemēram, iespējamo vajadzību pēc likviditātes uzņēmuma izaugsmes finansēšanai un *Geely Group* kopumā nestabilo finansiālo stāvokli, kā paskaidrots 3.5.2.3. iedaļā iepriekš.

(583) Līdz ar to Komisija uzskatīja, ka darījums ir līdzvērtīgs parāda atlaišanai un atzina to par finansējuma nodrošināšanu bezprocentu aizdevuma veidā. Tāpēc Komisija nolēma ievērot iepriekš 3.4.2. iedaļā aprakstīto aprēķinu metodiku, kas izmantojama aizdevumiem. Tas nozīmē, ka ieguvuma noteikšanai nepieciešamo, tirgus apstākļos balstīto procentu likmi par aizdevumiem, kuru pēc tam salīdzina ar faktisko procentu likmi, ko samaksāja uzņēmums, nosaka, ĶTB publicētajām standarta procentu likmēm piemērojot relatīvo starpību starp procentu likmēm par tāda paša termiņa obligācijām, kuras ir emitējuši ASV uzņēmumi ar AA kredītreitingu un ASV uzņēmumi ar B kredītreitingu.

3.5.3.4.2. *Kapitāla iepludināšana*

(a) Geely Group

(1) *Vispārīgi*

(584) Komisija konstatēja, ka diviem *Geely Group* ietilpstošiem uzņēmumiem — *Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd.* (“*ZGA*”) un *NHBGAP* — izmeklēšanas periodā tika piešķirts ieguvums no līdzekļiem, ko tiem ar pašu kapitāla iepludināšanu īpašā veidā nodrošināja valstij piederoši subjekti, proti, *Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership*, *Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership* un *BOC Financial Assets Investments Co., Ltd.*

(585) Šie līdzekļi tika pārskaitīti kapitāla palielinājuma veidā, kas tomēr automātiski nenodrošināja ieguldītājiem pilnīgas kapitāla daļu īpašnieku tiesības. Kaut arī ieguldītāji bija pārskaitījuši līdzekļus, tiem nebija iespējams pilnībā izmantot kapitāla daļu īpašnieku tiesības un tie arī nesaņēma apmaiņā procentu maksājumus.

(586) Kā konstatēts iepriekšējās izmeklēšanās ([198]), parasti uzņēmums, lai kompensētu līdzekļu izmantošanu, nodotu ieguldītājiem daļu no uzņēmuma kapitāla daļām neilgi pēc līdzekļu saņemšanas vai arī reģistrētu līdzekļus kā parādu. Taču šajā gadījumā šis finansējuma veids faktiski vairāk līdzinās klasiskam bezprocentu aizdevumam, ko piešķir kapitāla daļu īpašnieks uz ilgu laiku, nevis pašu kapitāla instrumentam.

(587) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka diviem minētajiem saistītajiem uzņēmumiem izmeklēšanas periodā piešķirts ieguvums no piekļuves būtiska apjoma finansējumam, par kuru tiem nebija jāsedz nekādas izmaksas un kura nodrošināšanai par finansēšanas mehānismu tie izmantoja citus uzņēmumus. Tā kā šis konkrētais pašu kapitāla iepludināšanas veids ieguldītājiem nepiešķir kapitāla daļu īpašnieku tiesības, Komisija uzskatīja, ka tā ietekme ir līdzīga kā bezprocentu aizdevumam.

([198]) Sk. 430.–432. apsvērumu SŠA lietā.

(588) Izmantojot publiski pieejamu informāciju, piemēram, gada pārskatus, informāciju, kas pieejama uzņēmumu katalogos, ieguldītāju tīmekļa vietnēs vai publiski pieejamās datubāzēs, Komisija konstatēja, ka ieguldītāji, kuri nodrošināja līdzekļus *Geely Group*, daļēji pieder valstij.

(589) Attiecībā uz *Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership* Komisija konstatēja, ka vairāk nekā 63 % kapitāla daļu galu galā pieder vietējai pašvaldībai un VU. Konkrētāk, 99,9 % kapitāla daļu pieder *Dexiang Automobile Industry*, savukārt 53,72 % minētā uzņēmuma kapitāla daļu pieder *Xi'an Xiangji automobile partnership*, kurš ir saistīts ar *KINGFAR Group* (*Xi'an JINGFAR Economic Development Group*) — valsts uzņēmumu, kuru pārvalda Sjiaņas ekonomiskās un tehnoloģiskās attīstības zonas pārvaldības komiteja un kurā pašvaldībai ir pilnvaras pieņemt galīgos lēmumus un īstenot uzraudzību pār uzņēmumu — arī attiecībā uz vadības iecelšanu, lēmumiem par stratēģisko attīstību un ieguldījumu plānu, kā arī nozīmīgāko finansēšanas lēmumu uzraudzību. Savas uzņēmējdarbības atbalstam *Xi'an Kingfar* saņem pastāvīgu valsts atbalstu kapitāla/aktīvu iepludināšanas un finansiālu subsīdiju veidā ([199]). *Dexiang Automobile Industry* kapitāla daļas 10,6 % apmērā pieder *Yuanxiang Automobile Company Ltd.*, kura īpašnieks arī ir iepriekš minētais VU (*Xi'an JINGFAR Economic Development Group*).

(590) Komisija konstatēja, ka arī *Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership* ir VU, jo šo riska kapitāla instrumentsabiedrību izmanto provinces valdība Hubei provincē Ķīnas centrālajā daļā ([200]). Saskaņā ar fonda tīmekļa vietni *Yangtze River Industrial Fund* ir viens no lielākajiem Ķīnas valdības virzības fondiem vismaz kopš 2017. gada. Fonds īsteno valsts stratēģiju un būvē modernus industriālos klasterus Hubei provincē, izvēršot darbību jaunās stratēģiskās nozarēs, piemēram, (cita starpā) jauno energoavotu transportlīdzekļu un intelektisku satīklotu transportlīdzekļu ražošanā, kas ir skaidrs pierādījums saiknei starp fonda pārvaldību un vērienīgu ĶV rūpniecības projektu īstenošanu Hubei provincē. Fonda tīmekļa vietnē starp rūpniecības projektiem, ko tas īsteno, ir minēti *Lotus Global Smart Factory Project* un *Geely Intelligent Network Headquarters Project* ([201]).

(591) Ar minēto fondu starpniecību ĶV tieši pārskaitīja līdzekļus *Geely Group*. Kā paskaidrots 582. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka minētie fondi savā darbībā neievēro stingru tirgus loģiku un neņem vērā faktiskos tirgus riskus, kas ir saistīti ar izmeklējamajiem darījumiem. Gluži pretēji — ņemot vērā valdības politiku, kuras mērķis ir veicināt konkrētu nozaru attīstību, kā tas konstatēts 3.1. iedaļā, minēto ieguldītāju rīcība, sniedzot finansiālu atbalstu *Geely Group*, bija parastam tirgus dalībniekam neraksturīga.

(592) Komisija arī konstatēja, ka pastāv formālas norādes, ka šos ieguldītājus kontrolē valsts. Jo īpaši Komisija, pamatojoties uz 3.5.1.5.–3.5.1.8. iedaļā izdarītajiem secinājumiem, uzskatīja, ka tajos valstij piederošajos uzņēmumos, kuriem pieder minētie subjekti, vadības un uzraudzības personālu ieceļ valsts un tas atskaitās valstij, jo nav konkrētas informācijas, kas liecinātu par pretējo.

(593) Turklāt Komisija uzskatīja, ka minētā pašu kapitāla iepludināšana ir vēl viens veids, kādā veicinātajām nozarēm sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu. Kā minēts 3.1. iedaļā, *BEV* ražošanas nozare ietilpst veicināto un stratēģisko nozaru kategorijā, tāpēc tā ir tiesīga saņemt visu pieejamo finansiālo atbalstu. Turklāt ziņojums par pierādījumu pietiekamību ([202]) ietver plašu informāciju par Ķīnā izveidotajiem virzības fondiem, kas ir paredzēti ieguldījumiem strauji augošās nozarēs, arī *BEV* ražošanas nozarē. Izmantojot minētos virzības fondus, ĶV piešķir līdzekļus Ķīnas *BEV* ražošanas nozarei tieši vai netieši, veicot ieguldījumus pašu kapitālā ar valstij piederošu vai valsts atbalstītu subjektu starpniecību.

([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]) Sk. ziņojuma par pierādījumu pietiekamību 3.3.3. iedaļu "Ieguldījumi pašu kapitālā, ko finansē valsts vai ko citādi stimulē valdība".

(594) Tika konstatēts arī tas, ka *BOC Financial Assets Investments Co., Ltd*. ir meitasuzņēmums, kas pilnībā pieder *Bank of China*. Attiecībā uz pašu kapitāla iepludināšanā iesaistītajām finanšu iestādēm Komisija 3.4.1.7. iedaļā iepriekš jau konstatēja, ka visas valstij piederošās Ķīnas finanšu iestādes, kas nodrošināja finansējumu trim izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām, kuras sadarbojās, ir valsts iestādes pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē, lasot to saistībā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu. Tikpat labi var arī uzskatīt, ka *Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership*, *Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership* un *BOC Financial Assets Investments Co., Ltd*, kalpoja par ĶV finansēšanas piešķiršanas mehānismu 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē.

(595) Turklāt, pat ja valsts kontrolētie subjekti un finanšu iestādes nebūtu uzskatāmi par valsts iestādēm, Komisija to pašu 269. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ konstatēja, ka tie ir uzskatāmi par tādiem, kam ĶV ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē) veikt funkcijas, kas parasti ietilpst valdības kompetencē. Tādējādi katrā ziņā to rīcība ir saistāma ar ĶV.

(2) *Īpašās iezīmes*

(596) Komisija uzskatīja, ka preferenciālais finansējums, ko nodrošināja ar ieguldījumiem pašu kapitālā, ir īpašs pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo ieguldītāji ir subjekti, kas darbojas saskaņā ar valsts politikas pamatnostādnēm, kurās *BEV* ražošanas nozare ir norādīta kā viena no veicinātajām nozarēm. Katrā ziņā pieejamā informācija liecina, ka minēto *ad hoc* subsīdiju piešķīra uzņēmumam *Geely Group*, tātad tā ir īpaša subsīdija konkrētam uzņēmumam.

(3) *Ieguvuma aprēķināšana*

(597) Komisija uzskatīja, ka pašu kapitāla iepludināšanas rezultātā *Geely Group* tika piešķirts ieguvums no būtiska apmēra finansējuma, kura ietekme līdzinās finansējumam bezprocentu aizdevuma veidā. Tāpēc Komisija nolēma izmanto 3.5.2. iedaļā iepriekš aprakstīto aprēķinu metodiku, kuru piemēroja aizdevumiem. Tas nozīmē, ka ieguvuma noteikšanai nepieciešamo, tirgus apstākļos balstīto procentu likmi par aizdevumiem, kuru pēc tam salīdzina ar faktisko procentu likmi, ko samaksāja uzņēmums, nosaka, ĶTB publicētajām standarta procentu likmēm piemērojot relatīvo starpību starp procentu likmēm par tāda paša termiņa obligācijām, kuras ir emitējuši ASV uzņēmumi ar AA kredītreitingu un ASV uzņēmumi ar B kredītreitingu.

(b) SAIC Group

(598) Papildus tiešajiem aizdevumiem un citos veidos piešķirtam preferenciālam finansējumam *SAIC Motor Group Corp*. tika piešķirts ieguvums arī no līdzekļiem, kurus pašu kapitāla iepludināšanas veidā nodrošināja tā mātesuzņēmums un valstij piederošās finanšu iestādes nolūkā atbalstīt *BEV* projektus, ar automobiļu iegādes finansēšanas uzņēmumu darbību saistītus IT projektus, projektus, kas ir saistīti ar tādiem uzņēmējdarbības modeļiem, kuri ļauj īstenot intelektisku masveida pielāgošanu, kā arī projektus, kas ir saistīti ar uz nākotni vērstām tehnoloģijām un transportlīdzekļu internetu.

(1) *Izmeklēšanas konstatējumi*

(599) Pamatojoties uz publiski pieejamo informāciju, Komisija konstatēja, ka 2017. gadā *SAIC Motor Corporation Limited* tika piešķirts ieguvums no pašu kapitāla iepludināšanas 15 miljardu RMB apmērā, ko nodrošināja tā mātesuzņēmums, darbinieki un sešas finanšu iestādes ([203]). Lai gan *SAIC Motor Corporation Limited* ir biržā kotēts uzņēmums, līdzekļus minētajai pašu kapitāla iepludināšanai piesaistīja ĶVRK apstiprinātā slēgtā piedāvājumā, kurā varēja piedalīties tikai mātesuzņēmums, darbinieki un atsevišķas finanšu iestādes.

(600) Kā minēts 318. apsvērumā, vairāki *SAIC Group* uzņēmumi nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Starp tiem grupas uzņēmumiem, kuri nesadarbojās, ir arī *Shanghai Automotive Industry Group*, kas ir *SAIC Motor Corporation Limited* mātesuzņēmums. Turklāt, kā minēts iepriekšējā iedaļā, ĶV nesniedza vajadzīgo informāciju par finanšu iestādēm. Tāpēc Komisijai bija jāizmanto pieejamie fakti, lai novērtētu minēto darījumu.

([203]) https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml.

(601) Attiecībā uz pašu kapitāla iepludināšanā iesaistītajām finanšu iestādēm Komisija 3.5.1.8. iedaļā iepriekš jau konstatēja, ka visas valstij piederošās Ķīnas finanšu iestādes, kas nodrošināja finansējumu trim izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām, kuras sadarbojās, ir valsts iestādes pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē, lasot to saistībā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu.

(602) Turklāt, pat ja valstij piederošās finanšu iestādes nebūtu uzskatāmas par valsts iestādēm, Komisija to pašu 3.5.1.9. iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ konstatēja, ka tās ir uzskatāmas par tādām, kam ĶV ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē) veikt funkcijas, kas parasti ietilpst valdības kompetencē.

(603) Papildus iepriekšējās iedaļās sniegtajiem pierādījumiem ir svarīgi arī norādīt, ka saskaņā ar Vadlīnijām par zaļā finansējuma sistēmas izveidi ĶV mērķis ir "*aktīvi atbalstīt kvalificētos zaļos uzņēmumus, lai tie varētu iegūt finansējumu, izmantojot sākotnējos publiskos piedāvājumus un sekundāros piedāvājumus, aktīvi palīdzēt prasībām atbilstošajiem zaļajiem uzņēmumiem to centienos īstenot sākotnējo publisko piedāvājumu un palīdzēt biržā kotētiem zaļajiem uzņēmumiem emitēt papildu akcijas, tiesību aktos noteiktajā kārtībā organizējot sekundāros piedāvājumus*" ([204]). Pēdējā minētā darbība precīzi atbilst konkrētajai situācijai.

(604) Attiecībā uz *Shanghai Automotive Industry Group* Komisija, pamatojoties uz *SAIC Motor Corporation Limited* iesniegto informāciju, varēja secināt, ka šis uzņēmums pilnībā pieder Valstij piederošu aktīvu uzraudzības un pārvaldes komisijai (VPAUPK). Tomēr Komisija nevarēja atrast publiski pieejamus finanšu pārskatus vai citu nozīmīgu publisku informāciju par minēto uzņēmumu. Komisija arī nevarēja atrast informāciju par mātesuzņēmuma ieguldījumiem pārējos *SAIC Group* uzņēmumos. Turklāt, lai gan *Shanghai Automotive Industry Group* un *SAIC Motor Corporation Limited* ir atšķirīgi uzņēmuma reģistrācijas numuri, meklējot publiski pieejamajā informācijā ziņas par mātesuzņēmumu, katrreiz sistemātiski parādījās tikai rezultāti par vienīgo meitasuzņēmumu — *SAIC Motor Corporation Limited*. Visbeidzot, Komisija norādīja, ka vairāki *SAIC Motor Corporation Limited* valdes locekļi veic līdzīgas funkcijas arī *Shanghai Automotive Industry Group* valdē. Tā kā sīkākas informācijas trūkst, ir pamatoti pieņemt, ka *Shanghai Automotive Industry Group* ir čaulas sabiedrība, kas neveic saimniecisko darbību. Tā kā nebija iespējams atrast pierādījumus par minētā uzņēmuma saimnieciskās darbības izpausmēm, kurām būtu vajadzīgs ievērojams finansējums, un ir zināms vienīgi par uzņēmuma ieguldījumu *SAIC Motor Corporation Limited*, tad vienīgais iespējamais līdzekļu plūsmas virziens ir no *Shanghai Automotive Industry Group* vienīgā īpašnieka — VPAUPK — uz biržā kotēto subjektu *SAIC Motor Corporation Limited*. Tāpēc darījums būtu jāuzskata par līdzvērtīgu ĶV veiktai tiešai naudas līdzekļu iepludināšanai *SAIC Motor Corporation Limited*.

(2) *Ieguvums*

(605) Pēc tam Komisija analizēja, vai finansiālais ieguldījums, ko ĶV veica ar VPAUPK un vairāku finanšu iestāžu starpniecību, piešķīra *SAIC* ieguvumu. Tā kā *SAIC* un ĶV nesadarbojās, Komisijai saskaņā ar pamatregulas 28. pantu bija jāizdara konstatējumi, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem.

(606) Iepriekš minētais pierādījumu kopums liecina, ka VPAUPK un finanšu iestāžu pilnvarojums un mērķis ir īstenot valdības politiku un plānus, tajā skaitā nodrošinot finansiālu atbalstu un finansējumu veicinātajām nozarēm, kuru vidū ir arī *BEV* ražošanas nozare.

(607) Pamatojoties uz pierādījumiem lietas materiālos un saskaņā ar pamatregulas 28. pantu, Komisija secināja, ka VPAUPK un dažādu finanšu iestāžu sniegtais finansiālais ieguldījums piešķīra *SAIC Group* ieguvumu pamatregulas 3. panta 2. punkta nozīmē tādā ziņā, ka grupai nevajadzēja iegūt finansējumu no citiem avotiem un maksāt par to atbilstošu tirgus procentu likmi.

(3) *Īpašās iezīmes*

(608) Attiecībā uz īpašajām iezīmēm finanšu iestādes saskaņā ar Lēmumu Nr. 40 sniedz kredītatbalstu veicinātajām nozarēm, kā minēts 210. apsvērumā.

([204]) *Guiding Opinions on Building a Green Financial System*, izdevusi ĶVRK, Nr. 228 [2016].

(609) Komisija uzskatīja, ka minētā pašu kapitāla iepludināšana ir vēl viens veids, kādā sniedz preferenciālu finansiālu atbalstu veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei. Kā norādīts 3.1. iedaļā iepriekš, *BEV* ražošanas nozare tiešām ir viena no veicinātajām un stratēģiskajām nozarēm un tāpēc ir tiesīga saņemt visu iespējamo finansiālo atbalstu. Pašu kapitāla iepludināšana kā finansējuma veids ietilpst sistēmā preferenciāla finansiāla atbalsta sniegšanai veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei ([205]).

(4) *Subsīdijas summas aprēķināšana*

(610) Tā kā *SAIC Group* neziņoja par minēto pašu kapitāla iepludināšanu, Komisijai bija jāpiemēro pamatregulas 28. pants un jāizmanto pieejamie fakti, lai noteiktu subsīdijas summu, kas atbilstu VPAUPK un dažādu finanšu iestāžu sniegtajam finansiālajam ieguldījumam pašu kapitāla iepludināšanas veidā. Nesadarbošanās dēļ Komisija nevarēja sasaistīt šo kapitāla palielinājumu ar konkrētiem aktīviem un amortizēt iepludināto pašu kapitālu tādā pašā laikposmā, kādā amortizē attiecīgos aktīvus. Līdz ar to Komisija uzskatīja, ka šāds pašu kapitāla ieguldījums ir līdzvērtīgs aizdevumam. Ja kapitāla palielināšana nebūtu notikusi, uzņēmumam būtu jāiegūst tāda paša apmēra finansējums finanšu tirgū. Tāpēc ieguvumu aprēķināja, izmantojot to pašu metodi, kas ir aprakstīta 3.5.2.3. iedaļā.

3.5.4. *Obligācijas*

(611) Visām izlasē iekļautajām grupām tika piešķirts ieguvums no preferenciāla finansējuma obligāciju veidā.

3.5.4.1. Juridiskais pamats/tiesiskais regulējums

— Ķīnas Tautas Republikas Likums par vērtspapīriem (2014. gada redakcija) (“Vērtspapīru likums”) ([206])

— Ķīnas Vērtspapīru regulatīvās komisijas 2015. gada 15. janvāra Rīkojums Nr. 113 “Administratīvie pasākumi uzņēmumu obligāciju emisijai un tirdzniecībai”.

— Valsts padomes 2011. gada 18. janvārī izdotie Uzņēmumu obligāciju pārvaldības noteikumi

— Ar Ķīnas Tautas bankas 2008. gada 9. aprīļa rīkojumu Nr. 12 izdotie nefinanšu uzņēmumu aizņēmuma finansējuma instrumentu pārvaldības pasākumi starpbanku obligāciju tirgū [2008]

— ĶVRK izdotās Vadlīnijas par zaļā finansējuma sistēmas izveidi, [2016] Nr. 228

— ĶTB, VARK un ĶVRK Paziņojums par zaļo obligāciju emisijai apstiprināto projektu kataloga (2021. gada izdevuma) izdošanu, [2021] Nr. 96, spēkā no 2021. gada 1. jūlija

— ĶTB izdotā banku finanšu iestāžu zaļā finansējuma izvērtēšanas programma, spēkā no 2021. gada 1. jūlija

— ĶTB 2021. gada 8. novembrī pieņemtais monetārās politikas instruments oglekļa emisiju samazināšanas projektu atbalstam

— ĶTB 2021. gada 22. jūlijā izdotās pamatnostādnes finanšu iestādēm par vidiskās informācijas atklāšanu

— ĶTB 2021. gada 22. jūlijā pieņemtais instruments pašu kapitāla finansēšanai videi nekaitīgā veidā

— Finanšu tirgus institucionālo investoru nacionālās apvienības (*NAFMII*) 2022. gada 18. marta izdotais skaidrojums par mehānismiem, kas ir saistīti ar oglekļneitralitātes veicināšanas obligācijām

— *NAFMII* izdotās pamatnostādnes nefinanšu uzņēmumiem par zaļā aizņēmuma finansējuma instrumenta nodrošināšanu

([205]) Sk. ziņojuma par pierādījumu pietiekamību 3.3.3. iedaļu “Ieguldījumi pašu kapitālā, ko finansē valsts vai ko citādi stimulē valdība”.
([206]) Jaunākie grozījumi izdarīti 2019. gada 28. decembrī ar prezidenta Dekrētu Nr. 37 un stājās spēkā 2020. gada 1. martā.

— VARK izdotās pamatnostādnes par zaļo obligāciju emisiju

(612) Tiesiskajā regulējumā noteikts, ka obligācijas Ķīnā nav iespējams brīvi emitēt vai tirgot. Atkarībā no obligāciju un emitenta veida katrai obligāciju emisijai ir jāsaņem apstiprinājums no dažādām valdības iestādēm, piemēram, ĶTB, VARK vai ĶVRK. Turklāt saskaņā ar Uzņēmumu obligāciju pārvaldības noteikumiem ir noteiktas gada kvotas uzņēmumu obligāciju emisijai.

(613) Turklāt saskaņā ar IP laikā piemērojamo Vērtspapīru likuma 16. pantu obligāciju publiskai emisijai obligāti jāatbilst šādām prasībām: "*ienākumu izmantošanas mērķis atbilst valsts rūpniecības politikai* (..)" un "*ienākumus no uzņēmumu obligāciju publiskā piedāvājuma izmanto tikai apstiprinātajam mērķim vai mērķiem*". Uzņēmumu obligāciju pārvaldības noteikumu 12. pantā atkārtots, ka piesaistīto līdzekļu nolūkam jāatbilst valsts rūpniecības politikai. Obligāciju emisija ar šādiem nosacījumiem ir paredzēta veicinātajām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozarei, un atbilst finanšu iestāžu praksei atbalstīt tādas nozares ([207]).

(614) Saskaņā ar Vērtspapīru likuma 16. panta 5. punktu "*uzņēmumu obligāciju kupona likme nepārsniedz Valsts padomes noteikto kupona likmi*". Turklāt Uzņēmumu obligāciju pārvaldības noteikumu 18. pantā teikts, ka "*neviena uzņēmuma obligāciju procentu likme nepārsniedz 40 % no dominējošās procentu likmes, ko bankas maksā fiziskām personām par fiksēta termiņa krājnoguldījumiem ar tādu pašu atmaksas termiņu*".

(615) Turklāt Administratīvo pasākumu uzņēmumu obligāciju emisijai un tirdzniecībai 18. pantā noteikts, ka tikai konkrētas obligācijas, kas atbilst stingriem kvalitātes kritērijiem, piemēram, AAA kredītreitingam, publiskiem ieguldītājiem var emitēt publiski vai publiski emitēt kvalificētiem ieguldītājiem tikai pēc emitenta ieskatiem. Uzņēmumu obligācijas, kas neatbilst šiem standartiem, var publiski emitēt tikai kvalificētiem ieguldītājiem. Tāpēc lielāko daļu uzņēmumu obligāciju emitē kvalificētiem ieguldītājiem, kurus apstiprinājusi ĶVRK un kuri ir Ķīnas institucionālie ieguldītāji.

(616) Papildus plaši zināmajām obligācijām šajā izmeklēšanā konstatēja arī tā sauktos "zaļos" parāda instrumentus, kas attiecas tieši uz konkrēto lietu. Saskaņā ar "Paziņojumu par zaļo obligāciju emisijai apstiprināto projektu katalogu" "*zaļās obligācijas ir tirgojami vērtspapīri, kurus izmanto līdzekļu piesaistīšanai nolūkā atbalstīt zaļās nozares, zaļos projektus vai zaļās saimnieciskās darbības, kas atbilst konkrētajiem nosacījumiem, un kurus emitē tiesību aktos noteiktajā kārtībā* (..)*, arī, bet ne tikai zaļās finanšu obligācijas, zaļās uzņēmumu obligācijas, zaļās valsts uzņēmumu obligācijas, zaļie aizņēmuma finansējuma instrumenti un zaļie ar aktīviem nodrošinātie vērtspapīri*". Tādējādi minētos parāda instrumentus var emitēt tikai uzņēmumi, kas veic konkrētas, zaļo rūpniecisko darbību katalogā uzskaitītas rūpnieciskas darbības. Viena no šādām darbībām ir jauno energoavotu transportlīdzekļu, kā arī to galveno sastāvdaļu ražošana un tirdzniecība.

(617) Zaļie parāda instrumenti ļauj uzņēmumiem piesaistīt finansējumu ar preferenciālām likmēm. Saskaņā ar ĶTB "Banku finanšu iestāžu zaļā finansējuma izvērtēšanas programmu" Ķīnas bankām ir jāparakstās uz šādiem zaļajiem parāda instrumentiem tādā apmērā, lai to daļa bankas finanšu aktīvu bāzē sasniegtu noteiktu robežvērtību, un minētās prasības izpilde uzlabo bankas izredzes saņemt no banku regulatīvās iestādes pozitīvu vērtējumu par savu darbību. Turklāt saskaņā ar ĶTB "Monetārās politikas instrumentu oglekļa emisiju samazināšanas projektu atbalstam" finanšu iestādēm ir jānodrošina uzņēmumiem finansējums iepriekšminētajā katalogā iekļauto zaļo rūpniecisko darbību atbalstam ar preferenciālām procentu likmēm, kas ir tuvas valsts aizdevumu pamatlikmei. Savukārt Ķīnas Tautas banka piedāvā preferenciālas refinansēšanas likmes tām bankām, kuras piešķir zaļo finansējumu ([208]).

(618) Lai gan šā alternatīvā finansējuma avota tiesiskais un normatīvais regulējums tika skaidri noteikts, ĶV atteicās sniegt jebkādu informāciju šajā sakarā. Tāpēc saskaņā ar pamatregulas 28. pantu konstatējumus izdarīja, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem.

([207]) Sk. 400. un 401. apsvērumu OŠK lietā.

([208]) https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html.

(619) *BEV* ražotāji izmantoja divu veidu zaļos parāda instrumentus, t. i., zaļās obligācijas un zaļos ar aktīviem nodrošinātos vērtspapīrus (*ABS*). Pēc būtības *ABS* ir zaļās obligācijas, kas ir nodrošinātas, par nodrošinājumu izmantojot aktīvus. Tie ir apkopoti aizdevumi privātpersonām un līzinga uzņēmumiem automobiļu iegādei, kas kalpo par nodrošinājumu ar aktīviem nodrošinātam parāda instrumentam, ko emitē obligāciju tirgū un kam piemēro noteiktu procentu likmi. Šī sistēma ļauj *BEV* ražotājiem aizstāt vidēja termiņa debitoru parādus par aizdevumiem automobiļu iegādei ar tūlītēji pieejamiem likvīdiem līdzekļiem un tādējādi iegūt priekšfinansējumu aizdevumu izsniegšanai ar ļoti izdevīgiem noteikumiem, jo *ABS* procentu likmes ir daudz zemākas par tām procentu likmēm, ko šie uzņēmumi piemēro saviem klientiem par aizdevumiem automobiļu iegādei.

(620) Turklāt saskaņā ar "Rūpniecības pārstrukturēšanas virzības katalogu" *BEV* ražošanas nozare ir viena no veicinātajām nozarēm un tai ir tiesības saņemt kredītatbalstu no finanšu iestādēm, pamatojoties uz Lēmumu Nr. 40. Izlasē iekļauto uzņēmumu emitēto obligāciju zemā procentu likme, t. i., procentu likme, kas ir tuva APL vai zemāka par to, ir skaidra norāde, ka finanšu iestādēm, kuras visvairāk iegulda šajās obligācijās, ir noteikts pienākums sniegt šiem uzņēmumiem "*kredītatbalstu*" un lēmumu pieņemšanā par ieguldījumu vai finansējumu ņemt vērā nevis komerciālus apsvērumus, bet gan citus apsvērumus, piemēram, valdības politikas mērķus. Ieguldītājs, kas darbojas tirgus apstākļos, noteikti pievērstu vairāk uzmanības ieguldījumu finansiālajai atdevei un, visticamāk, neieguldītu uzņēmumu obligācijās ar ļoti zemām procentu likmēm. Tas jo īpaši attiecas uz finanšu iestādēm, jo šo obligāciju atdeve ir gandrīz tāda pati vai zemāka par likmi, ar kādu tās pašas var iegūt līdzekļus no citām finanšu iestādēm. Turklāt 3.5.2.3. iedaļā izklāstītie Komisijas secinājumi par trīs ražotāju eksportētāju grupu finansiālo stāvokli attiecībā uz to likviditāti un maksātspēju liecina arī par to, ka ieguldītāji, kas darbojas tirgus apstākļos, neieguldītu tādos finanšu instrumentos kā, piemēram, attiecīgo grupu obligācijas, kam ir zema finansiālā atdeve, bet ar emitenta likviditāti un maksātspēju saistītie riski ir augsti. Tāpēc Komisija uzskata, ka šādu ieguldījumu veiktu tikai ieguldītāji, kuriem ir cita motivācija, nevis finansiāla atdeve no saviem ieguldījumiem, piemēram, juridiska pienākuma izpilde nodrošināt finansējumu uzņēmumiem veicinātajās nozarēs.

3.5.4.2. Finanšu iestādes, kas rīkojas kā valsts iestādes

(621) Kā *Bloomberg* norāda 2022. gada apskatā par Ķīnas obligāciju tirgu, obligāciju starpbanku tirgū kotētās obligācijas veido 88 % no obligāciju tirdzniecības kopapjoma ([209]). Saskaņā ar to pašu pētījumu lielākā daļa ieguldītāju ir institucionālie ieguldītāji, tajā skaitā finanšu iestādes. Konkrētāk, 57 % no ieguldītājiem ir komercbankas, bet 3 % — politikas īstenošanas bankas ([210]). Tātad ieguldītāji, kas pērk obligācijas, ir galvenokārt Ķīnas bankas, tajā skaitā valstij piederošas bankas.

(622) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskatīja, ka pastāv apstiprinošu pierādījumu kopums, kas liecina, ka lielākā daļa ieguldītāju izlasē iekļauto uzņēmumu emitētajās uzņēmumu obligācijās ir finanšu iestādes, kurām ir juridisks pienākums sniegt kredītatbalstu *BEV* ražotājiem.

(623) Kā aprakstīts 612. apsvērumā, Vērtspapīru likuma 16. pantā un Uzņēmumu obligāciju pārvaldības noteikumu 12. pantā ir noteikts, ka uzņēmumu obligāciju publiskais piedāvājums atbilst valsts rūpniecības politikai. Tas nozīmē, ka obligācijas var emitēt tikai tādiem mērķiem, kas atbilst ĶV plānošanas mērķrādītājiem attiecībā uz veicinātajām nozarēm, kā paskaidrots 619. apsvērumā. Institucionālajiem ieguldītājiem, kuri, kā parādīts 620. apsvērumā, lielākoties ir komercbankas un politikas īstenošanas bankas, ir jāievēro politikas ievirzes, kas ir izklāstītas Lēmumā Nr. 40, ko lasa kopā ar "Rūpniecības pārstrukturēšanas ievirzes katalogu" un kas paredz īpašu attieksmi pret konkrētiem projektiem konkrētās veicinātās nozarēs, piemēram, *BEV* ražošanas nozarē. Ar labvēlīgo attieksmi pret visām izlasē iekļautajām grupām panākts tas, ka ir pieņemts lēmums ieguldīt obligācijās, kas emitētas ar procentu likmi, kura neatbilst tirgus apstākļos balstītiem kritērijiem.

(624) Kā aprakstīts 3.5.1.1. iedaļā iepriekš, šīm finanšu iestādēm ir raksturīga spēcīga valsts klātbūtne un ĶV spēj tās būtiski ietekmēt. Vispārējais tiesiskais regulējums, kurā darbojas šīs finanšu iestādes, attiecas arī uz obligācijām. Turklāt attiecībā uz zaļajām obligācijām pastāv sīki izstrādāts papildu tiesiskais regulējums.

([209]) https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf, 15. lpp.
([210]) Turpat, 33. lpp.

(625) Komisija 3.5.1.1. iedaļā iepriekš secināja, ka valstij piederošas finanšu iestādes ir valsts iestādes pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē, lasot to saistībā ar 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu, un ka katrā ziņā tās uzskata par subjektiem, kam ĶV ir uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē) veikt funkcijas, kas parasti ietilpst valdības kompetencē. Iepriekš 3.5.1.9. iedaļā Komisija secināja, ka valdība arī privātām finanšu iestādēm uztic uzdevumus un dod rīkojumus.

(626) Pamatojoties uz konkrētām obligāciju emisijām, Komisija arī meklēja konkrētus pierādījumus tam, ka ir īstenota būtiska kontrole. Tādēļ tā pārbaudīja vispārējo tiesisko vidi, kā izklāstīts iepriekš 611.–619. apsvērumā, kopā ar konkrētiem izmeklēšanas konstatējumiem.

(627) Komisija konstatēja, ka obligācijas emitēja ar procentu likmi, kas ir zemāka par to, kādai tai vajadzētu būt, ņemot vērā uzņēmumu finansiālo stāvokli un kredītriska situāciju, tajā skaitā zemāka par *NIFC* publicēto bezriska atsauces likmi, kā minēts 632. apsvērumā.

(628) Praksē, līdzīgi kā aizdevumiem, uzņēmumu obligāciju procentu likmes ietekmē uzņēmuma kredītreitings. Tomēr Komisija 481. apsvērumā secināja, ka vietējais kredītreitingu tirgus ir izkropļots un kredītreitingi nav uzticami.

(629) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija secināja, ka Ķīnas finanšu iestādes ievēroja politikas norādījumus, kas ir izklāstīti Lēmumā Nr. 40 un attiecīgajās pamatnostādnēs par zaļajām obligācijām, sniedzot preferenciālu finansējumu uzņēmumiem, kuri darbojas veicinātā nozarē, un tādējādi rīkojās vai nu kā valsts iestādes pamatregulas 2. panta b) punkta nozīmē, vai kā subjekti, kuriem valdība uzticējusi uzdevumu vai devusi rīkojumu (pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē.

(630) Organizējot tādu obligāciju emisiju, kuru procentu likme ir zemāka par emitenta faktiskajam riska profilam atbilstošu tirgus likmi, kā noteikts 3.5.2.3. iedaļā iepriekš, un piekrītot ieguldīt šādās obligācijās, finanšu iestādes nodrošināja ieguvumu izlasē iekļautajiem ražotājiem.

3.5.4.3. Īpašās iezīmes

(631) Komisija uzskatīja, ka preferenciālais finansējums obligāciju veidā ir īpašs pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo obligācijas nevar emitēt bez valdības iestāžu apstiprinājuma, un Vērtspapīru likumā ir noteikts, ka obligāciju emisijai ir jāatbilst valsts rūpniecības politikai. Kā jau minēts 439. un 619. apsvērumā, saskaņā ar Rūpniecības pārstrukturēšanas ievirzes katalogu *BEV* ražošanas nozare ir viena no veicinātajām nozarēm.

(632) Turklāt konkrēti attiecībā uz zaļajām obligācijām tās var emitēt tikai uzņēmumi, kas veic konkrētas, zaļo rūpniecisko darbību katalogā uzskaitītas rūpnieciskas darbības.

3.5.4.4. Subsīdijas summas aprēķināšana

(633) Tā kā obligācijas būtībā ir cita veida parāda instruments, kas pēc būtības līdzīgs aizdevumiem, un tā kā aizdevumu aprēķināšanas metodika jau ir balstīta uz obligāciju grozu, tad Komisija nolēma izmantot iepriekš 3.5.2.3. iedaļā aprakstīto aizdevumu aprēķināšanas metodiku. Tas nozīmē, ka ieguvuma noteikšanai nepieciešamo, tirgus apstākļos balstīto procentu likmi par obligācijām, kuru pēc tam salīdzina ar faktisko procentu likmi, ko samaksāja uzņēmums, nosaka, ĶTB publicētajai aizdevumu pamatlikmei piemērojot relatīvo starpību starp procentu likmēm par tāda paša termiņa obligācijām, kuras ir emitējuši ASV uzņēmumi ar AA kredītreitingu un ASV uzņēmumi ar B kredītreitingu.

(634) Kā norādīts 378. apsvērumā, tika konstatēts, ka vismaz viens *Geely Group* uzņēmums emitēja *ABS*, uz kurām attiecas izmeklēšanas periods un par kurām grupa nesniedza nekādu informāciju. Šim uzņēmumam subsīdijas summu aprēķināja, pamatojoties uz publiski pieejamo informāciju, proti, informāciju, ko sniedza ieguldītājiem biržās, un ieguvumu, ko noteica citai izlasē iekļautajai grupai, kura sadarbojās.

(635) Kā uzsvērts 329. apsvērumā, vairāki *SAIC Group* saistītie uzņēmumi nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Jo īpaši tas attiecas uz vairākiem grupas uzņēmumiem, kas specializējas finansēšanas darbībās. Minētajiem uzņēmumiem subsīdijas summu aprēķināja, pamatojoties uz informāciju par obligāciju summām, sākuma un beigu datumiem un procentu likmēm, ko atrada vai nu publiski pieejamos finanšu pārskatos, vai informācijā, ko sniedza ieguldītājiem biržās.

3.5.4.5. Secinājumi par preferenciālu finansējumu: citi finansējuma veidi

(636) Komisija konstatēja, ka visām izlasē iekļautajām ražotāju eksportētāju grupām tika piešķirts ieguvums no preferenciāla finansējuma kredītlīniju, bankas akceptētu tratu un obligāciju veidā. Ņemot vērā finansiālā ieguldījuma esību, ražotāju eksportētāju ieguvumus un īpašās iezīmes, šos preferenciālā finansējuma veidus Komisija uzskatīja par kompensējamu subsīdiju.

(637) Iepriekš aprakstītā preferenciāla finansējuma subsīdijas likme, ko noteica izlasē iekļautajām uzņēmumu grupām izmeklēšanas periodā, ir šāda:

Preferenciāls finansējums: citi finansējuma veidi

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	3,60 %
Geely Group	3,30 %
SAIC Group	8,27 %

3.6. **Dotāciju programmas**

(638) Komisija konstatēja, ka visām trim izlasē iekļautajām uzņēmumu grupām tika piešķirts ieguvums no dažādām dotāciju programmām.

3.6.1. *Tiešas naudas dotācijas*

(639) Tikai viena no izlasē iekļautajām eksportētāju grupām, proti, *BYD Group*, sniedza pamatā esošo informāciju par izmeklēšanas periodā saņemtajām dotācijām. Pārējās divas izlasē iekļautās eksportētāju grupas nenorādīja nekādu juridisko pamatu saņemtajām dotācijām, tāpēc subsīdijas summu, kas saistīta ar šīm eksportētāju grupām piešķirtajām tiešajām naudas dotācijām, aprēķināja, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem saskaņā ar pamatregulas 28. pantu.

(640) *BYD Group* saņemtās dotācijas bija saistītas ar tehnoloģijām, inovācijām un attīstību, pamatlīdzekļu iegādi, rūpniecisko atbalstu un veicināšanu, kā arī naudas piešķīrumiem darbaspēkam, nodokļiem un dažādiem citiem mērķiem.

(a) Juridiskais pamats

(641) Dotācijas *BYD Group* piešķīra valsts, provinces, pilsētas vai rajona pārvaldes iestādes, un tās, šķiet, bija specifiskas grupai vai specifiskas ģeogrāfiskās atrašanās vietas vai nozares veida ziņā. Sīkāka juridiskā informācija par konkrētiem tiesību aktiem, saskaņā ar kuriem piešķirti ieguvumi (ja tiem vispār bija juridiskais pamats), netika izpausta. Tomēr attiecībā uz visām dotācijām Komisijai tika iesniegta kopija no valsts iestādes izsniegta dokumenta, kas bija pievienots līdzekļu piešķiršanai (turpmāk tekstā "paziņojums").

(b) Konstatējumi

(642) Ņemot vērā dotāciju lielo apjomu, ko Komisija konstatēja *BYD Group* finanšu pārskatos, šajā regulā ir sniegts tikai galveno konstatējumu kopsavilkums. Pierādījumi par to, ka pastāv vairākas dotācijas un ka tās bija piešķirtas dažādos ĶV līmeņos, tika sniegti *BYD Group* tās īpašajā informācijā.

(643) Attiecībā uz divām pārējām izlasē iekļautajām eksportētāju grupām Komisija konstatēja, ka tās atbildēs uz anketas jautājumiem bija norādījušas tikai saņemto dotāciju kopsummu, nošķirot dotācijas, kas saistītas ar ienākumiem, un dotācijas, kuras saistītas ar aktīviem, un nevēlējās sniegt sīkāku sadalījumu un dažādo saņemto dotāciju juridisko pamatu.

(644) Komisija konstatēja, ka starp tiem instrumentiem, ar kuriem ĶV vada *BEV* ražošanas nozares attīstību, pastāv tiešas valsts subsīdijas. Šīs subsīdijas tika apstiprinātas izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju publiski pieejamajos gada pārskatos un pārbaudēs uz vietas, un saskaņā ar ražotāju eksportētāju finanšu pārskatiem tās tika saņemtas kā citi ienākumi vai kā atliktie ienākumi.

(c) Secinājums

(645) Šīs dotācijas bija subsīdijas pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) daļas un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo no ĶV dotāciju veidā tika nodoti līdzekļi izlasē iekļautajām uzņēmumu grupām un tādējādi tika piešķirts ieguvums.

(646) Lielākā daļa šo līdzekļu izlasē iekļauto eksportētāju grupu kontos tika iegrāmatoti kā valsts subsīdijas. *BYD Group* sniegto detalizēto informāciju par šīm dotācijām Komisija izmantoja kā tiešu pierādījumu tam, ka ar subsīdiju ir piešķirts ieguvums.

(647) Komisija novērtēja visas *BYD Group* saņemtās dotācijas un konstatēja, ka ne visas bija saistītas ar *BEV* ražošanu. Dotācijas, kas saistītas ar tehnoloģijām, inovācijām un attīstību, pamatlīdzekļu iegādi un rūpniecisko atbalstu un veicināšanu, tika uzskatītas par īpašām pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta un 4. panta 3. punkta nozīmē, ņemot vērā, ka no *BYD Group* iesniegtajiem dokumentiem, šķiet, tās attiecas tikai uz konkrētiem uzņēmumiem, konkrētām nozarēm, piemēram, *BEV* ražošanas nozari, vai konkrētiem projektiem konkrētos reģionos.

(648) Turklāt šīs dotācijas neatbilda pamatregulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunkta prasībām par īpašu iezīmju neesību, ņemot vērā to, ka atbilstības nosacījumi un faktiskie atlases kritēriji, lai uzņēmumi varētu pretendēt uz atbalstu, nav pārredzami, objektīvi un nav piemērojami automātiski.

(649) Tā kā divas pārējās izlasē iekļautās eksportētāju grupas nesniedza detalizētu informāciju par saņemtajām dotācijām, Komisija savus konstatējumus balstīja uz pamatregulas 28. pantu un secināja, ka visas dotācijas, ko saņēma šīs grupas, ir specifiskas un saistītas ar attiecīgā ražojuma ražošanu.

(d) Subsīdijas summas aprēķināšana

(650) Ieguvums tika aprēķināts kā summa, kas saņemta izmeklēšanas periodā vai attiecināta uz izmeklēšanas periodu, ja summa tika amortizēta tā pamatlīdzekļa lietderīgās lietošanas laikā, uz kuru attiecās pirms izmeklēšanas perioda saņemtā dotācija.

(651) Visām dotācijām konstatētās subsīdijas likmes izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem izmeklēšanas periodā bija šādas:

Dotācijas

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	0,61 %
Geely Group	2,31 %
SAIC Group	8,56 %

3.6.2. *Fiskālo subsīdiju politika jaunu energoavotu automobiļu veicināšanai un lietošanai*

(652) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka ĶV gan centrālā, gan teritoriālā līmenī pārskaitīja līdzekļus *BEV* ražotājiem naudas izmaksu veidā par Ķīnā pārdoto *BEV* vienību, tādējādi piešķirot tiešu ieguvumu *BEV* ražotājiem. Tas ir tiešs līdzekļu pārskaitījums *BEV* ražotājiem, pamatojoties uz to pārdevumiem Ķīnā.

(653) Shēma attiecas uz jaunu energoavotu transportlīdzekļiem (*NEV*), tostarp *BEV*, kas pārdoti iekšzemē. Naudas izmaksu summa ir noteikta centrālās valdības līmenī un atšķiras atkarībā no perioda, kurā notika pārdošana, un *NEV* veida (piemēram, akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi vai no elektrotīkla uzlādējami hibrīda transportlīdzekļi).

(654) Programma attiecas tikai uz ĶV publicētajā katalogā uzskaitīto *NEV* modeļu pārdevumiem. Lai saņemtu izmaksas, *BEV* ražotājiem katru gadu ir jāiesniedz visaptverošs likvidācijas ziņojums kopā ar detalizētu informāciju par iepriekšējā gada pārdošanas apjomiem. Tas ietver pārdošanas rēķinus, ražojumu tehniskās specifikācijas un transportlīdzekļu reģistrācijas datus. Pēc iesniegšanas attiecīgās iestādes dažādos valdības līmeņos pārbauda iesniegtos datus. Pēc tam līdzekļi tiek pārskaitīti ražotājiem.

(a) Juridiskais pamats

(655) Šīs programmas juridiskais pamats ir Paziņojums par finansiālā atbalsta politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai no 2016. līdz 2020. gadam ([2015] Nr. 134), kas tika pārskatīts ar Finanšu ministrijas Paziņojumu par fiskālo subsīdiju politikas pielāgošanu jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai ([2016] Nr. 958), kas pēc tam grozīts ar Paziņojumu par fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas uzlabošanai ([2020] Nr. 86) un Paziņojumu par fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai 2022. gadā ([2021] Nr. 466).

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

ĶV nodoms tieši atbalstīt iekšzemes BEV ražošanas nozari

(656) Pretēji ĶV un citu personu apgalvojumam, ka šī subsīdija bija paredzēta patērētāju labā, izmeklēšanā tika konstatēts, ka programma bija paredzēta, lai palielinātu iekšzemes ražotāju pārdošanas apjomus, izmaksājot līdzekļus no valsts līdzekļiem. Programma ir izstrādāta, lai veicinātu *NEV* nozares attīstību, un tā ir īpaši paredzēta *NEV* ražotājiem (pretstatā patērētājiem).

(657) Šīs subsīdiju shēmas galvenais mērķis bija veicināt jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares, tostarp *BEV* ražošanas nozares, paātrinātu attīstību. Proti, paziņojumā par finansiālā atbalsta politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un piemērošanai laikposmā no 2016. līdz 2020. gadam ir noteikts: "*Lai saglabātu politikas nepārtrauktību un veicinātu jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares paātrinātu attīstību, Finanšu ministrija, Zinātnes un tehnoloģiju ministrija, Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrija un Valsts attīstības un reformu komisija (turpmāk — "četras ministrijas un komisijas") no 2016. līdz 2020. gadam turpinās īstenot subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai saskaņā ar prasībām, kas noteiktas Valsts padomes Galvenā biroja "Vadlīnijās par jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas paātrināšanu*" (*Guobanfa* [2014] Nr. 35). Turpmākie grozījumi un labojumi satur līdzīgu formulējumu ([211]).

(658) Fiskālo subsīdiju politikas centrā ir nevis patērētāji, bet gan *NEV* ražotāji. Programmas adresāti ir *NEV* ražotāji; tiem ir jāatbilst prasībām, lai saņemtu maksājumus; tiem ir jāsniedz informācija par savu ražošanas un pārdošanas procesu. Tas ietver iepriekšējā gada līdzekļu aprēķina pārskatu iesniegšanu kopā ar detalizētu informāciju par ražojumu pārdevumiem, darbībām, tostarp pārdošanas rēķiniem, ražojumu tehniskajiem parametriem un transportlīdzekļu reģistrācijas informāciju. Turklāt tie tika aicināti izstrādāt uzraudzības un kontroles platformas, lai ziņotu šo informāciju.

(659) *NEV* ražotāji (kopā ar vietējām pašvaldībām) bija arī sankciju mehānisma tiešie adresāti krāpšanas gadījumā, un tiesiskais regulējums paredz, ka darbības jāveic tieši pret ražošanas uzņēmumiem, kas saņem subsīdijas nelikumīgā ceļā.

([211]) Finanšu ministrijas paziņojums par fiskālo subsīdiju pielāgošanas politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai (Kaidžāna [2016] Nr. 958), Paziņojums par fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas uzlabošanai (Kaidžāna [2020] Nr. 86) un Paziņojums par fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai 2022. gadā (Kaidžāna [2021] Nr. 466).

(660) Visbeidzot, galvenie iemesli programmas pārtraukšanai 2022. gada 31. decembrī bija saistīti ar *NEV* ražošanas nozares attīstību Ķīnā. Kā atzina ĶV ([212]), tā nolēma izbeigt programmu, kad tā uzskatīja, ka Ķīnas *NEV* ražošanas nozare bija sasniegusi atbilstīgu attīstības līmeni un mērogu.

(661) Turklāt tas, ka programma attiecās tikai uz iekšzemē ražotiem *NEV*, liecina, ka programmas mērķis bija attīstīt *BEV* ražošanu, nevis patēriņu. Patiešām, Komisija konstatēja, ka nevienam importētam transportlīdzeklim nebija piešķirts ieguvums no šīs shēmas. ĶV tika īpaši lūgts sniegt informāciju par to, cik lielā mērā importētiem *BEV* piešķirts ieguvums no shēmas tās darbības laikā. ĶV apgalvoja, ka importētie *BEV* bija tiesīgi izmantot šo programmu, tomēr ĶV atzina, ka šī subsīdija nekad nav piešķirta importa uzņēmumiem vai ārvalstu ražotājiem. Faktiski ĶV nespēja pierādīt, ka pastāv procedūra ārvalstu ražotājiem vai importētājam, lai pieprasītu un saņemtu līdzekļus saskaņā ar fiskālo subsīdiju politiku. Turklāt pieejamā informācija ([213]) liecina, ka *NEV* varētu subsidēt tikai tad, ja akumulatoru bateriju būtu izgatavojis Ķīnas uzņēmums. Rezultātā tika secināts, ka no šīs programmas ir piešķirts ieguvums tikai *BEV* ražotājiem Ķīnā un programma bija paredzēta tikai tiem.

Programmas ilgums, vietējo iestāžu loma un paralēlo programmu izstrāde.

(662) Kā paskaidrots 641. un 659. apsvērumā, pēc 2022. gada 31 decembra pārdotie *NEV* vairs neatbilst fiskālo subsīdiju politikas prasībām. Tomēr izmeklēšanā ir konstatēts, ka *BEV* ražotājiem joprojām tika piešķirts ieguvums no šīs subsīdiju shēmas izmeklēšanas periodā un joprojām tiks piešķirts ieguvums no līdzekļiem, kas tiek saņemti saskaņā ar šo shēmu, ilgāku laiku pēc izmeklēšanas perioda.

(663) Piemēram, līdzekļu pārvedums saistībā ar visiem 2020. gadā pārdotajiem un reģistrētajiem atbilstīgajiem *BEV* tika veikts tikai 2023. gada beigās. Izmeklēšanā arī atklājās, ka izmeklēšanas periodā līdzekļi tika nodoti izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem saistībā ar 2018. gadā pārdotajiem automobiļiem. Tāpēc Komisija secināja, ka *BEV* ražotājiem turpmākajos gados pēc izmeklēšanas perioda tiks piešķirts ieguvums no naudas pārskaitījumiem šīs shēmas ietvaros.

(664) Turklāt izmeklēšanā atklājās, ka vietējās iestādes ĶV tiešā vai netiešā vadībā ir izveidojušas lielu skaitu līdzīgu programmu, no kurām dažas ir ļoti līdzīgas valsts shēmai. Šīm vietējām iniciatīvām ir kopīgs mērķis stimulēt *BEV* ražošanu, kā rezultātā tiks turpināts atbalsts Ķīnas *BEV* ražotājiem.

(c) Ieguvums

(665) IP laikā *BEV* ražotāji saņēma tiešus naudas maksājumus no ĶV, pamatojoties uz paziņotajiem pārdevumiem.

(666) Izlasē iekļautie ražotāji un ĶV apgalvoja, ka subsīdija galvenokārt dod ieguvumu patērētājiem, nevis ražotājiem, jo, iespējams, ražotāji, pārdodot transportlīdzekļus, valdības vārdā piešķir patērētājiem subsīdijas. Saskaņā ar šo shēmu, kad *BEV* ražotāji pārdod jauna energoavota transportlīdzekli, uzņēmums klientam nosaka cenu. Cena, ko maksā klients, esot veidojusies, no uzņēmuma noteiktās teorētiskās bāzes cenas atrēķinot subsīdijas summu. Šajā atlaidē būtu jāņem vērā subsīdijas summa. Šajā ziņā tiek uzskatīts, ka klients maksā cenu ar atlaidi, ko uzņēmumam vēlāk atlīdzina valsts.

(667) Neraugoties uz apgalvoto nodomu dot ieguvumu patērētājiem, patiesībā ĶV tieši pārskaitīja līdzekļus *BEV* ražotājiem naudas veidā, pamatojoties uz to saimniecisko darbību un paziņotajiem iepriekšējiem pārdevumiem. Tas nepārprotami ir skaidrs stimuls *BEV* ražošanai un piešķīra reālu ieguvumu ražotājiem.

([212]) Saskaņā ar Paziņojumu par fiskālo subsīdiju politiku jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanai un izmantošanai 2022. gadā (Kaidžāna [2021] Nr. 466),

([213]) *Why a Chinese Company dominates Electric Car Batteries, New York Times*, 2021. gada 22. decembris. https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.

(668) Turklāt izmeklēšanā atklājās, ka subsīdijas esība vai neesība neatbilda galīgajai cenai, ko iekasēja no patērētājiem. Subsīdijai nebija būtiskas ietekmes uz cenu, kas tika iekasēta no patērētājiem pirms vai pēc tās atcelšanas.

(669) Ir pierādījumi, ka pēc fiskālās subsīdiju politikas programmas oficiālās pārtraukšanas 2022. gada decembrī reprezentatīvo modeļu cenas patērētājiem saglabājās stabilas vai pat samazinājās visos trijos izlasē iekļautajos uzņēmumos. Ja shēmas darbības laikā 2022. gadā pārdoto transportlīdzekļu cenas tika samazinātas par subsīdijas summu, šo transportlīdzekļu cenām būtu vajadzējis pieaugt par tādu pašu summu 2023. gada janvārī, kad transportlīdzeklis vairs nebija tiesīgs saņemt subsīdiju.

(670) Tomēr notika pretējais. Šo modeļu cenas vai nu palika nemainīgas, vai arī atlikušajā izmeklēšanas periodā pakāpeniski samazinājās. Tāpēc subsīdija 2022. gadā nedeva ieguvumu patērētājiem zemāku cenu ziņā. Tā vietā ražotāji noteica tādas cenas, kas tiem ļāva saņemt visu subsīdiju.

(671) Turklāt izmeklēšanā tika konstatēts, ka ĶV nav īstenojusi pasākumus, lai nodrošinātu, ka ieguvumi no subsīdijas tiek novirzīti klientiem, un cenu noteikšana ir atstāta ražotāju ziņā. Tādējādi šīs shēmas uzbūves un darbības mērķis bija piešķirt ieguvumu *NEV* ražotājiem.

(672) Ņemot vērā laika neatbilstību starp *BEV* pārdevumiem un valsts līdzekļu izmaksu, ko ražotāji nevar paredzēt, nenoteiktība attiecībā uz izmaksu termiņiem var ilgt līdz pat četriem gadiem. Rezultātā ieguvums ražotājiem pilnībā izpaužas tad, kad maksājumi tiek saņemti.

(d) Īpašās iezīmes

(673) Subsīdija ir īpaša, jo tā ir paredzēta tikai *NEV* ražošanas nozarei, tostarp *BEV* ražošanas nozarei. Turklāt no visiem *BEV* ražotājiem programma piešķīra ieguvumu tikai *BEV* ražotājiem Ķīnā un bija paredzēta tikai tiem.

(e) Secinājums

(674) Komisija uzskatīja, ka iepriekš aprakstītā fiskālā subsīdiju politika ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punkta nozīmē, jo pastāv finansiāls ieguldījums tiešas līdzekļu nodošanas veidā, kas piešķir ieguvumu attiecīgajam uzņēmumam.

(f) Subsīdijas summas aprēķināšana

(675) Subsīdija tika piešķirta, pamatojoties uz Ķīnā pārdoto *BEV* vienību daudzumu. Ieguvuma summa izmeklēšanas periodā tika aprēķināta, pamatojoties uz maksājumiem, ko izlasē iekļautie ražotāji izmeklēšanas periodā saņēma par *BEV* saskaņā ar šo shēmu.

(676) Izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem izmeklēšanas periodā attiecībā uz šo shēmu noteiktā subsīdijas likme ir šāda:

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	2,18 %
Geely Group	2,14 %
SAIC Group	2,28 %

3.7. **Valdības nodrošinātas preces un pakalpojumi par neatbilstoši zemu cenu**

3.7.1. *Valsts nodrošinātas zemes izmantošanas tiesības par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo*

(677) Visa zeme Ķīnas Tautas Republikā ir vai nu valsts vai kolektīva — ciema vai mazpilsētas — īpašumā, un īpašumtiesības un zemi vai tām pielīdzināmas tiesības var nodot vai piešķirt uzņēmumiem vai privātpersonām. Visi zemes gabali urbanizētās teritorijās pieder valstij, savukārt visi zemes gabali lauku reģionos pieder ciemiem vai nelielām pilsētām.

(678) Tomēr saskaņā ar ĶTR Konstitūciju un zemes izmantošanas tiesību aktiem uzņēmumi un privātpersonas var iegādāties "zemes izmantošanas tiesības" ("ZIT"). Rūpniecības zemi parasti iznomā uz 50 gadiem, un nomas tiesības var pagarināt vēl uz 50 gadiem.

(a) Juridiskais pamats/tiesiskais regulējums

(679) Zemes izmantošanas tiesību piešķiršanu Ķīnā reglamentē Ķīnas Tautas Republikas Zemes pārvaldības likums ([214]). Turklāt pie juridiskā pamata pieder arī šādi dokumenti:

(1) Ķīnas Tautas Republikas Īpašuma likums (Ķīnas Tautas Republikas prezidenta Rīkojums Nr. 62) ([215]);

(2) Ķīnas Tautas Republikas Zemes pārvaldības likums (Ķīnas Tautas Republikas prezidenta Rīkojums Nr. 28) ([216]);

(3) Ķīnas Tautas Republikas Likums par pilsētu nekustamā īpašuma pārvaldību (Ķīnas Tautas Republikas prezidenta Rīkojums Nr. 29) ([217]);

(4) Ķīnas Tautas Republikas Pagaidu noteikumi par valsts īpašumā esošas zemes izmantošanas tiesību piešķiršanu un nodošanu pilsētu teritorijās (Ķīnas Tautas Republikas Valsts padomes Dekrēts Nr. 55) ([218]);

(5) Noteikumi par Ķīnas Tautas Republikas Zemes pārvaldības likuma īstenošanu (Ķīnas Tautas Republikas Valsts padomes Rīkojums (2014) Nr. 653) ([219]);

(6) Noteikumi par valsts īpašumā esošās apbūves zemes izmantošanas tiesību piešķiršanu piedāvājumu konkursā, izsolē un kotēšanā (ĶVRK Paziņojums Nr. 39) ([220]); kā arī

(7) Valsts padomes paziņojums par aktuāliem jautājumiem attiecībā uz zemes kontroles stiprināšanu (*Guo Fa* (2006), Nr. 31) ([221]).

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(680) Saskaņā ar 10. pantu "Noteikumos par valstij piederošās apbūves zemes izmantošanas tiesību piešķiršanu piedāvājumu konkursā, izsolē un kotēšanā" vietējās iestādes nosaka cenas atbilstoši pilsētu zemes novērtēšanas sistēmai, kuru atbilstoši valsts rūpniecības politikai atjaunina reizi trijos gados.

(681) Iepriekšējās izmeklēšanās ([222]) Komisija konstatēja, ka cenas, ko Ķīnas Tautas Republikā maksā par ZIT (zemes izmantošanas tiesībām) nav reprezentatīvas tirgus cenas, kuru brīvā tirgū nosaka piedāvājums un pieprasījums, jo bija konstatēts, ka izsoļu sistēma ir neskaidra, nepārredzama, praksē nedarbojas un cenas patvaļīgi nosaka iestādes. Kā jau minēts iepriekšējā apsvērumā, iestādes nosaka cenas atbilstoši pilsētu zemes novērtēšanas sistēmai, kas, tām nosakot cenu rūpniecības zemei, bez citiem kritērijiem liek ņemt vērā arī rūpniecības politiku.

(682) Šajā izmeklēšanā netika novērotas būtiskas ar to saistītas pārmaiņas. Piemēram, Komisija konstatēja, ka lielākā daļa izlasē iekļauto uzņēmumu grupu ieguva ZIT par precīzu cenu, ko vietējās iestādes piedāvāja konkursa procedūrā.

([214]) Skatīt ĶTR 1986. gada 25. jūnija Zemes pārvaldes likumu ar grozījumiem, pieejams vietnē https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560.

([215]) Skatīt ĶTR 2007. gada 16. marta Īpašuma likumu, pieejams vietnē http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm.

([216]) Skatīt grozītos 1998. gada 27. decembra Noteikumus par ĶTR zemes pārvaldes likuma īstenošanu, kas pieejami vietnē https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451.

([217]) Skatīt vietnē https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.

([218]) Skatīt vietnē https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.

([219]) Skatīt vietnē https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.

([220]) Skatīt vietnē 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]) Skatīt vietnē https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.

([222]) Skatīt KVP lietas 295.–299. apsvērumu, riepu lietas 488.–490. apsvērumu, SŠA lietas 500.–502. apsvērumu, OŠK lietas 541.–543. apsvērumu, PAF lietas 540.–548. apsvērumu.

(683) Minētie pierādījumi ir pretrunā ĶV apgalvojumiem, ka Ķīnas Tautas Republikā par ZIT maksātās cenas ir reprezentatīvas tirgus cenas, ko brīvā tirgū nosaka piedāvājums un pieprasījums.

(c) Secinājums

(684) Izmeklēšanas konstatējumi liecina, ka situācija Ķīnas Tautas Republikā ZIT iegādes ziņā ir nepārredzama un ka iestādes nosaka cenas patvaļīgi.

(685) Tāpēc zemes izmantošanas tiesību piešķiršana, ko veic ĶV, būtu jāuzskata par subsīdiju pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) daļas un 3. panta 2) punkta nozīmē tādas preču piegādes veidā, kas piešķir ieguvumu saņēmējuzņēmumiem. Kā skaidrots iepriekš 676.–679. apsvērumā, Ķīnas Tautas Republikā nav funkcionējoša zemes tirgus, un ārējas atsauces vērtības izmantošana (skatīt 688. apsvērumu) pierāda, ka summa, ko par zemes izmantošanas tiesībām maksā izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji, ir ievērojami zemāka nekā parastā tirgus likme.

(686) Saistībā ar tādu uzņēmumu preferenciālu piekļuvi rūpniecības zemei, kuri darbojas konkrētās nozarēs, Komisija norādīja, ka, kā jau minēts 680. apsvērumā, vietējām iestādēm, nosakot cenu, jāņem vērā valsts rūpniecības politika. Šajā rūpniecības politikā *BEV* ražošanas nozare ir norādīta kā veicinātā nozare. Turklāt saskaņā ar Valsts padomes Lēmumu Nr. 40 valsts iestādes, piešķirot zemi, ņem vērā Rūpniecības pārstrukturēšanas ievirzes katalogu un rūpniecības politiku. Lēmuma Nr. 40 XVIII pantā skaidri norādīts, ka nozarēm, kas ir "ierobežotas", zemes izmantošanas tiesības nebūs pieejamas. No tā izriet, ka subsīdija ir specifiska saskaņā ar pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu un 4. panta 2. punkta c) apakšpunktu, jo preferenciāla zemes piešķiršana attiecas tikai uz uzņēmumiem, kas pieder konkrētām nozarēm, šajā gadījumā *BEV* ražošanas nozarei, un valdības prakse šajā jomā ir neskaidra un nepārredzama.

(d) Subsīdijas summas aprēķināšana

(687) Tāpat kā iepriekšējās izmeklēšanās ([223]) un saskaņā ar pamatregulas 6. panta d) punkta ii) apakšpunktu par ārējo atsauces vērtību tika izmantotas zemes cenas Taivānas, Penhu, Kinmenas un Macu ("Ķīnas Taibeja") atsevišķajā muitas teritorijā ([224]). Saņēmējiem piešķirtais ieguvums tiek aprēķināts, ņemot vērā starpību starp summu, ko katrs izlasē iekļautais ražotājs eksportētājs faktiski samaksājis (t. i., faktisko samaksāto summu, kas norādīta līgumā, un attiecīgā gadījumā līgumā norādīto cenu, no kuras atņemta vietējās valdības piešķirtās atmaksas/dotācijas summa) par zemes izmantošanas tiesībām, un summu, kas parasti būtu jāmaksā, pamatojoties uz Ķīnas Taibejas atsauces vērtību.

(688) Komisija uzskata Ķīnas Taibeju par piemērotu ārējās atsauces vērtības avotu šādu iemeslu dēļ:

— salīdzināms ekonomikas attīstības līmenis, IKP un ekonomikas struktūra Ķīnas Taibejā un lielākajā daļā ĶTR provinču un pilsētu, kur atrodas izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji,

— ĶTR un Ķīnas Taibejas ģeogrāfiskais tuvums,

— rūpniecības infrastruktūras lielais īpatsvars Ķīnas Taibejā un daudzās ĶTR provincēs,

— ciešas ekonomiskās saites un pārrobežu tirdzniecība starp Ķīnas Taibeju un ĶTR,

— lielais iedzīvotāju blīvums daudzās ĶTR provincēs un Ķīnas Taibejā,

— to zemes veidu un darījumu līdzība Ķīnas Taibejā un ĶTR, kurus izmanto attiecīgās atsauces vērtības aprēķinā, kā arī

— Ķīnas Taibejai un ĶTR kopīgās demogrāfiskās, valodas un kultūras īpatnības.

([223]) Skatīt riepu lietu, SŠA lietu, OŠK lietu un PAF lietu.

([224]) Apstiprinājusi Vispārējā tiesa lietā T-444/11 *Gold East Paper un Gold Huacheng Paper / Padome*, Vispārējās tiesas 2014. gada 11. septembra spriedums, ECLI:EU:T:2014:773.

(689) Atbilstīgi iepriekšējās izmeklēšanās izmantotajai metodikai ([225]) Komisija izmantoja Ķīnas Taibejā noteikto vidējo zemes cenu par vienu kvadrātmetru, kas koriģēta, ņemot vērā inflāciju un IKP izmaiņas kopš attiecīgo ZIT līgumu noslēgšanas. Informācija par rūpniecības zemes cenām no 2013. gada tika iegūta no Taivānas Ekonomikas lietu ministrijas Rūpniecības biroja tīmekļa vietnes ([226]). Attiecībā uz iepriekšējiem gadiem cenas tika koriģētas, izmantojot SVF par 2013. gadu publicētos inflācijas rādītājus un IKP izmaiņas uz vienu iedzīvotāju pašreizējās cenās ASV dolāros Ķīnas Taibejā.

(690) Šai subsīdijai konstatētā subsīdijas likme izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem izmeklēšanas periodā ir šāda:

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	1,20 %
Geely Group	0,84 %
SAIC Group	0,67 %

3.7.2. *Valdības nodrošinātās akumulatoru baterijas un galvenie izejresursi akumulatoru bateriju ražošanai (proti, litija dzelzs fosfāts) par neatbilstoši zemu atlīdzību*

(a) Ievads

(691) Ziņojumā par pierādījumu pietiekamību Komisija konstatēja, ka pastāv liels skaits specifisku plānu, ar kuriem ĶV vai vietējās pašvaldības sniedz atbalstu tieši *BEV* izejvielu un izejresursu, kā arī akumulatoru bateriju izstrādei. Ziņojumā par pierādījumu pietiekamību ietvertie pierādījumi liecina, ka ĶV ir izveidojusi satvaru, ar kuru tiek atbalstīti visi *BEV* ražošanas ķēdes līmeņi, sākot no pamatizejvielu ieguves izejresursu ražošanai un beidzot ar vidējā posma izejresursiem un galaražojumu, ar mērķi ātri un spēcīgi attīstīt *BEV* ražošanas nozari. To apstiprināja Komisijas veiktā analīze, kas liecina, ka ĶV izejvielu piegādātājus un akumulatoru bateriju piegādātājus uzskata par daļu no plašāka *BEV* ražošanas nozares attīstības un veicināšanas satvara kopumā.

(692) Litijs, kobalts, niķelis, varš (ko izmanto vara folijas veidā), alumīnijs (ko arī izmanto alumīnija folijas veidā un kā alumīnija sloksnes elementu apvalkam) un grafīts ir galvenās izejvielas, ko izmanto litija dzelzs fosfāta (turpmāk — "litijs" vai "*LFP*") un niķeļa-mangāna-kobalta oksīdu (*NMC*) akumulatoru baterijās. Abi akumulatoru bateriju veidi ietilpst tā dēvēto "litija jonu akumulatoru bateriju" grupā. Komisija konstatēja, ka *BYD Group* ir vienīgais vertikāli integrētais izlasē iekļautais *BEV* ražotājs eksportētājs, kas ražoja *LFP* akumulatoru baterijas *BEV* vajadzībām. Komisija apkopoja informāciju no *BYD Group*, par izejvielām, ko izmanto akumulatoru bateriju komplekta elementu (t. i., alumīnija sloksnes, alumīnija folijas, vara folijas, grafīta un *LFP*) ražošanā. Ņemot vērā *LFP* nozīmi akumulatoru bateriju ražošanas procesā (kas veido aptuveni [25–35 %] no akumulatora baterijas ražošanas izmaksām), Komisija pagaidu posmā galveno uzmanību pievērsa *LFP* nodrošināšanai par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo.

(693) Izmeklēšanas gaitā Komisija jo īpaši konstatēja, ka vienīgā vertikāli integrētā grupa *BEV* akumulatoru bateriju ražošanai *LFP* ieguva no saistītiem un nesaistītiem piegādātājiem. *LFP* ir litija veids, ko izmanto *LFP* akumulatoru baterijās un ko iegūst, sajaucot litija karbonātu ar dzelzs fosfātu. *LFP* ir akumulatora bateriju elementu galvenā sastāvdaļa, kas kopumā veido aptuveni [25–35] % no akumulatora baterijas komplekta izmaksām.

(694) Pārējās divas grupas (*SAIC* un *Geely*) savas akumulatoru baterijas iegādājās no nesaistītiem un saistītiem piegādātājiem, kā arī no kopuzņēmumiem ar *Contemporary Amperex Technology Company Limited* ("*CATL*"). Akumulatora baterijas komplekts ir galvenais *BEV* izmaksu virzītājspēks, kas kopumā veido [40–50] % no ražošanas izmaksām.

([225]) Skatīt SŠA, *OCS*, saules enerģijas paneļu un OŠK lietu.
([226]) https://lvr.land.moi.gov.tw.

(695) Tādējādi šajā procedūras posmā Komisija koncentrējās uz galvenajiem *BEV* ražošanas izmaksu virzītājiem, proti, 1) akumulatoru bateriju nodrošināšanu attiecībā uz neintegrēto *BEV* ražotāju eksportētāju un 2) *LFP* nodrošināšanu attiecībā uz integrēto *BEV* ražotāju eksportētāju kā galveno izejvielu, ko izmanto akumulatoru bateriju ražošanā.

(b) Nesadarbošanās un pieejamo faktu izmantošana

(696) Kā norādīts 3.3.1.1. iedaļā, lai gan tika lūgts to darīt, ĶV nav nosūtījusi zināmajiem piegādātājiem Ķīnā konkrēto anketu, kas bija paredzēta *BEV* izejvielu un akumulatoru bateriju piegādātājiem. Turklāt ĶV nav sniegusi būtisku informāciju par *BEV* izejmateriālu iekšzemes tirgus raksturīgajām iezīmēm Ķīnā un tās ekonomikas dalībniekiem.

(697) Tā kā Komisija nesaņēma informāciju no ĶV, par spēkā esošo tiesisko regulējumu, par iekšzemes tirgus struktūru, par cenu noteikšanas mehānismiem un cenām un par uzņēmumu daļu īpašniekiem, Komisija uzskatīja, ka nav saņēmusi būtisku informāciju, kas attiecas uz izmeklēšanu.

(698) Tā kā ĶV nebija sniegusi nekādu informāciju par *BEV* izejvielām un akumulatoru bateriju iekšzemes piegādātāju skaitu un īpašumtiesībām, Komisijai bija jāizmanto pieejamie fakti pamatregulas 28. panta 1. punkta nozīmē. Šajā sakarā Komisija analizēja konkrētus plānus attiecībā uz Ķīnas jauno energoavotu transportlīdzekļu ("*NEV*") akumulatoru bateriju nozari, kurā ietilpst *BEV*, un situāciju attiecībā uz izejvielu piegādātājiem vertikāli integrētajam ražotājam eksportētājam un saistītajiem akumulatoru bateriju piegādātājiem diviem atlasītajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri nav vertikāli integrēti. Vajadzības gadījumā, tā kā lietas materiālos nebija informācijas, Komisijai bija jāizdara secinājumi no lietas materiālos pieejamajiem faktiem un informācijas.

(699) Kā norādīts 3.3.2. iedaļā, *SAIC Group* nesniedza informāciju par ražošanas izmaksām, materiālu sarakstiem, produkta specifikācijām, tostarp no piegādātājiem pirkto izejvielu ķīmisko sastāvu, un neiesniedza apliecinošo sarakstu ar pirkumu darījumiem, kas veikti ar piegādātājiem, lai gan tas tika pieprasīts. Šajā kontekstā Komisija uzskatīja, ka tai trūkst būtiskas informācijas, kas vajadzīga, lai izdarītu pietiekami precīzu konstatējumu, un ka tai saskaņā ar pamatregulas 28. panta 1. punktu ir jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem.

(700) Līdz ar to attiecībā uz neintegrētajiem *BEV* ražotājiem eksportētājiem Komisija varēja paļauties tikai uz informāciju, kas iegūta no *Geely Group*. Ņemot vērā to, ka gan neintegrētie *BEV* ražotāji eksportētāji iegūst akumulatoru baterijas no līdzīgiem akumulatoru bateriju piegādātājiem, gan to, ka Komisija savus konstatējumus par akumulatoru bateriju piegādi *Geely Group* varēja balstīt uz datiem, ko tieši snieguši tās piegādātāji, Komisija uzskata, ka informācija par *Geely Group* ir pietiekama nepieciešamās informācijas aizstāšana, lai izdarītu konstatējumus par *SAIC Group*. Tomēr Komisija joprojām paļāvās uz informāciju, kas savākta no *SAIC Group* un ko varēja pārbaudīt; jo īpaši tie bija *SAIC Group* akumulatoru bateriju piegādātāju nosaukumi.

3.7.2.1. Valdības nodrošinājums ar akumulatoru baterijām par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo

(701) Lai noteiktu kompensējamas subsīdijas esību, saskaņā ar pamatregulas 3. un 4. pantu jābūt trim elementiem: 1) finansiāls ieguldījums; 2) ieguvums un 3) īpašās iezīmes.

3.7.2.1.1. *Finansiāls ieguldījums*

(a) Akumulatoru bateriju piegādātāji, kas darbojas kā "valsts iestādes"

(702) Komisija vispirms analizēja, vai akumulatoru bateriju piegādātājus var uzskatīt par valsts iestādēm, lai akumulatoru bateriju piegādi par neatbilstoši zemu atlīdzību pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē varētu attiecināt uz ĶV. Kā sīkāk paskaidrots 3.5.1.1. iedaļā, 409.–418. apsvērumā, valsts iestādes pastāvēšanas juridiskais standarts ir jāinterpretē saskaņā ar tajā izklāstīto PTO judikatūru. Pamatojoties uz attiecīgo judikatūru, kas minēta 409.–418. apsvērumā, tas, vai izejresursu ražotāji Ķīnā, kas iesaistīti izejresursu piegādē, ir "valsts iestādes" (t. i., subjekti, kuriem ir valdības funkcijas, kuri tās īsteno vai kuriem ir pilnvaras tās īstenot) būtu jāpārbauda, pienācīgi ņemot vērā i) tiesisko un ekonomisko vidi, kas dominē valstī, kurā darbojas

izmeklētie subjekti, ii) attiecības starp attiecīgajiem subjektiem un valdību un iii) attiecīgo subjektu pamatīpašības un funkcijas.

(703) Turklāt, kā norādīts 416. apsvērumā, Apelācijas institūcija uzsvēra attiecīgās valdības nesadarbošanās nozīmi, lai izdarītu konstatējumus par to, ka daži subjekti ir valsts iestādes ([227]). Patiešām, situācijā, kad izmeklēšanas iestādei ir jāpārbauda elementi attiecībās starp valdību un konkrētiem subjektiem, kas pilda valdības funkcijas, valdības rīcībā ir pamatinformācija, kas vajadzīga, lai pieņemtu lēmumu par valsts iestādēm. Ja valdība atsakās sniegt šādu informāciju, izmeklēšanas iestāde no sadarbības trūkuma var izdarīt secinājumus, tostarp secināt, ka pieprasītā informācija, piemēram, apstiprinātu būtisku valsts klātbūtni šajos subjektos un tātad arī būtiskas kontroles īstenošanu pār šiem subjektiem. Tādējādi pierādījumi par formālām norādēm par valsts īpašumtiesībām, tiešu valsts kontroli un valdības iejaukšanos tirgū ar mērķi sasniegt konkrētus politikas mērķus, arī apstākļos, kad attiecīgā valdība nesadarbojas, var liecināt, ka izejresursu ražotājiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un tie veic valdības funkcijas.

(704) Visbeidzot, lai attiecīgos piegādātājus uzskatītu par valsts iestādēm, ĶV ne vienmēr šie piegādātāji ir jākontrolē katrā izejresursu pārdošanas darījumā ar lejupējiem ražotājiem. Galvenais jautājums ir, vai pašiem subjektiem piemīt pamatīpašības un funkcijas, kas tos kvalificē kā valsts iestādes.

(1) *Tiesiskā un ekonomiskā vide, kas dominē ĶTR*

(705) Kā sīkāk paskaidrots 197.–203. apsvērumā, tiesisko un ekonomisko vidi ĶTR, kurā darbojas *BEV* izejresursu piegādātāji, raksturo valdības spēcīga klātbūtne un plaša kontrole, kur valstij ir izšķiroša ietekme uz resursu piešķiršanu un to cenām. Tādējādi, analizējot tiesisko un ekonomisko vidi, ko ĶV izveidoja *BEV* izejresursu piegādei par neatbilstoši zemu atlīdzību, jau pašā sākumā ir vērts atgādināt ĶV un ĶKP iejaukšanās līmeni Ķīnas ekonomikā (skatīt jo īpaši 201. apsvērumu).

(706) Saskaņā ar sociālistisko tirgus ekonomikas doktrīnu ĶV apgalvo, ka jāveido valsts ekonomikas struktūra, jo īpaši ņemot vērā Konstitūcijas 11. pantu, saskaņā ar kuru valdība nepārprotami uzrauga un kontrolē arī ekonomikas nevalstisko sektoru (skatīt jo īpaši 199. apsvērumu), tostarp pat privātā īpašumā esošus *BEV* izejresursu piegādātājus. Pamatojoties uz šo konstitucionālo nostiprinājumu un ņemot vērā institucionālās un organizatoriskās struktūras, ĶV var sasniegt savus politikas mērķus, jo īpaši izmantojot sīki izstrādāto plānošanas sistēmu (skatīt arī 203. apsvērumu) un pieņemot īpašus pasākumus, tostarp atbalstu, galvenajiem dalībniekiem veicinātajās nozarēs.

(707) Kā sīkāk izklāstīts turpmāk, akumulatoru bateriju ražošanai nepieciešamo augšupējo izejresursu un akumulatoru bateriju ražošana ir savstarpēji saistīta, jo gan augšupējo izejresursu, gan starpposma izejresursu ražošanas nozares attīstība savukārt sekmē *BEV* ražošanas nozares attīstību. ĶV ir ne tikai virzījusi politiku un pasākumus *BEV* ražošanas nozares un ar to saistīto nozaru attīstībai, bet arī izveidojusi visaptverošu satvaru. Šis satvars parāda, kā ĶV iejaucas tirgū, lai izejresursu piegādātāji nebūtu brīvā tirgus dalībnieki, bet gan subjekti, kas veic uzticētās valdības funkcijas, proti, attīstīt *BEV* ražošanas nozari. Tāpēc šajā iedaļā tiks analizēti gan politikas mērķi, kas attiecas uz augšupējiem materiāliem (t. i., galvenajiem izejresursiem akumulatoru bateriju ražošanā), gan uz vidējas plūsmas izejresursiem, piemēram, akumulatoru baterijām, kā arī konkrēti pasākumi, ko ĶV pieņēmusi šo mērķu sasniegšanai.

([227]) Apelācijas institūcijas ziņojums *US — Anti-dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China*, WT/DS379/AB/R, 349. punkts.

(2) *ĶV politikas mērķi attīstīt BEV ražošanas nozari*

(708) 3.1. iedaļā ir sīki izklāstīta attiecīgā pamatinformācija un konteksts, paskaidrojot, cik lielu nozīmi ĶV piešķir *BEV* ražošanas nozares attīstībai, tostarp attīstoties ar to saistītajām nozarēm, kas ir *BEV* ražotāju panākumu priekšnoteikums. Par visaptverošo politikas mērķi veicināt *BEV* ražošanas nozari, tostarp piegādājot izejresursus, liecina liels skaits noteikumu un citu politikas dokumentu un plānu, ko izdevušas dažādas valsts struktūras, lai uzraudzītu katru šo nozaru aspektu attiecībā uz akumulatoru baterijām un/vai to izejresursiem.

(709) 2017. gada Rīcības plānā automobiļu jaudas akumulatoru bateriju nozares attīstības veicināšanai ("2017. gada Rīcības plāns attiecībā uz akumulatoru baterijām") ([228]), kas cita starpā aplūkots 230.–232. apsvērumā, ir parādīts, kā valdības politikas vadlīnijas aptver visu *NEV* vērtības ķēdi.

(710) Šis plāns tika pieņemts, "*lai īstenotu "Valsts padomes paziņojumu par energotaupības un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plāna (2012.–2020. gadam) izdošanu" (*Guofa *[2012] Nr. 22) un "Valsts padomes Galvenā biroja orientējošos atzinumus par jauno energoavotu transportlīdzekļu veicināšanas un izmantošanas paātrināšanu" (*Guobanfa *[2014] Nr. 35) (..) un lai veicinātu jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares veselīgu un ilgtspējīgu attīstību*" ([229]). Turklāt 2017. gada Rīcības plānā attiecībā uz akumulatoru baterijām ir paredzēta akumulatoru bateriju nozares attīstība ar mērķi savukārt veicināt *NEV* ražošanas nozares attīstību, kurā ietilpst *BEV* ražošanas nozare ("*jaudas akumulatoru baterijas ir elektrotransportlīdzekļu kodols un jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības atslēga*"). Šī saikne starp akumulatoru bateriju plānu un galvenajiem *BEV* ražošanas atbalsta plāniem liecina, ka ĶV mudināja attīstīt akumulatoru bateriju nozari kā būtisku *BEV* ražošanas nozares attīstībai. Proti, tas parāda, ka akumulatoru bateriju nozares attīstība ir vērsta uz *BEV* ražošanas nozares attīstību, samazinot izmaksas nolūkā piegādāt lētākas akumulatoru baterijas. Visbeidzot, tas parāda, ka ĶV dod priekšroku akumulatoru bateriju iekšzemes ražotājiem, lai tos stiprinātu un veicinātu to iekļūšanu ārvalstu tirgū.

(711) Papildus iepriekš minētajam 2017. gada Rīcības plānam attiecībā uz akumulatoru baterijām svarīgāko noteikumu un regulējumu juridiskais pamats ir šāds:

— 13. piecgades plāns stratēģisko un jauno nozaru attīstībai ([230]),

— Izejvielu nozares attīstības 14. piecgades plāns ("14. izejvielu piecgades plāns") ([231]),

— Rietumu reģiona veicināto nozaru katalogs (Rīkojums Nr. 40 [2021]) ("Veicināto nozaru katalogs") ([232]),

— Rūpniecības pārstrukturēšanas virzības katalogs (Rīkojums Nr. 49 [2019]) ("Rūpniecības katalogs") ([233]),

— Energotaupības un *NEV* rūpniecības attīstības plāns (2012.–2020. gadam) ("*NEV* plāns 2012.–2020. gadam") ([234]),

— Vadlīnijas par ieguldījumu palielināšanu stratēģiskajās jaunajās nozarēs un spēcīgāku jaunu izaugsmes punktu un izaugsmes centru attīstīšanu (Rīkojums Nr. 1409 [2020]) ("Vadlīnijas par ieguldījumiem") ([235]),

([228]) Skatīt vietnē https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.
([229]) Skatīt vietnē https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1.
([230]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm. Tulkojums angļu valodā ir pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/.
([231]) Viss plāna teksts ir pieejams vietnē https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.
([232]) Pieejams vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html.
([233]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.
([234]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm.
([235]) Pieejami vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Tulkojums angļu valodā ir pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

— Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrijas un Valsts tirgus regulēšanas pārvaldes paziņojums par litija jonu akumulatoru bateriju nozares ķēdes un piegādes ķēdes koordinētu un stabilu attīstību (“Paziņojums par akumulatoru bateriju nozari”) ([236]),

— Jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plāns (2021.–2035. gadam) (“*NEV* plāns 2021.–2035. gadam”) ([237]),

— “Ražots Ķīnā 2025” (“RĶ 2025”) ([238]),

— Minerālresursu likums (“*MRL*”) ([239]),

— Standartizēti nosacījumi litija jonu akumulatoru bateriju nozarē — 2021. gada versija (“standartizētie nosacījumi”) ([240]).

(712) Iepriekš minēto plānu norādes ir atspoguļotas un ieviestas attiecīgajos provinču, reģionālos, pašvaldību un vietējos plānos. Šādi piemēri cita starpā ir:

— Rīcības plāns augstas kvalitātes jaunu energoavotu akumulatoru bateriju un materiālu rūpniecības attīstības veicināšanai Guidžou provincē 2022. gadā (“Guidžou Rīcības plāns”) ([241]),

— Fudzjaņas provinces “Vadlīnijas par litija akumulatoru bateriju, jaunu energoavotu un jaunu materiālu ražošanas nozares augstas kvalitātes attīstības paātrināšanu” (“Fudzjaņas Vadlīnijas”) ([242]),

— Ningdes pilsētas Īpašais plāns augstas kvalitātes ražošanas nozares attīstībai 14. piecgades plāna ietvaros (“Ningdes ražošanas plāns”) ([243]),

— Šaņdunas Zaožuangas pašvaldības attīstības plāns 2021.–2025. gadam par litija akumulatoru bateriju ražošanas nozares attīstību (“Šaņdunas attīstības plāns”) ([244]),

— Šeņdžeņas provinces “Atzinumi par atbalstu augstas kvalitātes jauno energoavotu automobiļu ražošanas nozares ķēdes attīstībai” (“Šeņdžeņas plāns”) ([245]),

— Sičuaņas Suininas 14. piecgades plāns attiecībā uz litija akumulatoru bateriju ražošanas attīstību (“Suininas plāns”) ([246]),

— Jičuņas Minerālresursu plāns (2021.–2025. gadam) ([247]),

— Paziņojums par vairākiem politikas pasākumiem, lai uzlabotu un stiprinātu litija akumulatoru bateriju jaunu energoavotu nozari mūsu provincē (Paziņojums Nr. 21 [2022]) (“Pasākumi attiecībā uz litija jonu akumulatoru bateriju ražošanu”) ([248]),

([236]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm.

([237]) Ķīniešu valodas versija pieejama vietnēs http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm un https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, pārskats angļu valodā pieejams vietnē https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf.

([238]) Skatīt vietnē https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm. Tulkojums angļu valodā pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([239]) Pieejams vietnē https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Versija angļu valodā ir pieejama Nacionālā tautas kongresa (NTK) tīmekļa vietnē http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

([240]) Pieejami vietnē https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html. Jo īpaši skatīt 1. pielikumu.

([241]) Pieejams vietnē http://gzvcpe.org/index.php?id=483.

([242]) Pieejamas vietnē https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022.

([243]) Pieejams vietnē https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.

([244]) Pieejams vietnē http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbm/jjfzj/202206/P020220608303013167796.pdf.

([245]) Pieejams vietnē https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf.

([246]) Pieejams vietnē https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html.

([247]) Pieejams vietnē 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]) Pieejams vietnē http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

— Jičuņas pašvaldības "Vairāki atzinumi par litija minerālresursu pārvaldības stiprināšanu" ("Jičuņas litija minerālresursi") ([249]).

(713) Visi iepriekš minētie plāni ir savstarpēji saistīti ar vispārīgākiem *BEV* plāniem, kas ietverti 3.1. iedaļā. Proti, ĶV izveidoja atbalsta satvaru, kas aptvēra visus *BEV* ražošanas ķēdes līmeņus, sākot no ieguves un izejvielu nodrošināšanas izejresursu ražošanai līdz izejresursu ražošanai un sākot no izejresursu, piemēram, akumulatoru bateriju, e-motoru u. c., ražošanas līdz galaproduktam.

(714) Minerālresursu likums ("*MRL*") ([250]) ir valsts likums, kas reglamentē minerālresursu ieguvi un to ieguves tiesību reģistrāciju. Nacionālā tautas kongresa Pastāvīgā komiteja sākotnēji izsludināja *MRL* 1986. gada 19. martā un grozīja to 1996. un 2009. gadā. *MRL* 3. pantā ir noteikts, ka "[m]*inerālresursi pieder valstij*", un 4. pantā ir paskaidrots, ka "[v]*alsts īpašumā esošie ieguves uzņēmumi ir galvenā struktūra minerālresursu ieguves jomā. Valsts garantē valstij piederošu ieguves uzņēmumu konsolidāciju un paplašināšanu*". "Minerālresursu likuma īstenošanas noteikumi" ([251]) ("Īstenošanas likums") atkārtoti apstiprina valsts īpašumtiesības uz minerālresursiem, precizējot, kas ir paredzēts likumā ([252]), un 3. pantā sīkāk noteikts, ka *"valsts īpašumtiesības uz virszemes un pazemes minerālresursiem nemainās* (..). *Valsts padome pārstāv valsti, lai īstenotu īpašumtiesības uz minerālresursiem. Valsts padome pilnvaro Valsts Ģeoloģijas un minerālresursu padomes kompetento departamentu noteikt vienotu kontroli pār minerālresursu sadali visā valstī*". Īstenošanas likuma 24. pantā noteikts, ka "*minerālresursu sadalē, attīstībā un izmantošanā visā valstī jāņem vērā centrālās valdības un vietējo pašvaldību pašreizējās un ilgtermiņa intereses un jāīsteno vienota plānošana, efektīva aizsardzība, racionāla izmantošana un visaptveroša izmantošana*". Citiem vārdiem sakot, ĶV nodrošina, ka šie valsts uzņēmumi īsteno ĶV noteiktos politikas mērķus un tādējādi rīkojas, ievērojot šos juridiskos ierobežojumus. 25. pantā ir noteikts, ka Valsts padome un attiecīgie kompetentie dienesti izstrādā valsts plānu "*par minerālresursiem, kurā "nosaka vienotu kārtību attiecībā uz valsts minerālresursu sadali, un saprātīgi nosaka izskatīšanas un apstiprināšanas robežas un minerālresursu izmantošanas robežas starp centrālo valdību un centrālajai valdībai pakļautajām provinču, autonomo reģionu un pašvaldību tautas valdībām*". Tādējādi valdībai ir pilnīga kontrole pār resursu piešķiršanu, tā var noteikt, kas iegūst ieguves tiesības, un ieguves apjoma ierobežojumus, pamatojoties uz "*vienotas plānošanas, racionālas ģeogrāfiskās izplatības, daudzfunkcionālas izpētes, racionālas ieguves un daudzfunkcionālas izmantošanas*" principiem (*MRL* 7. pants). Šo saistošo noteikumu rezultātā aptvertie VU pilda valdības funkcijas.

(715) Rūpniecības un informācijas tehnoloģiju ministrija (RITM), Zinātnes un tehnoloģiju ministrija un Dabas resursu ministrija 2021. gada decembrī publicēja 14. izejvielu piecgades plānu ([253]). Plāns aptver vairākas rūpniecības nozares un atbalsta litija, niķeļa un kobalta uzņēmumu un industriālo klasteru izveidi, kā arī "[i]*zveidot minerālresursu rezervju sistēmu, kurā valsts un uzņēmumi kopīgi piedalās un apvieno produktu rezerves un resursu rezerves. Uzlabot rūdas tirdzniecības tirgus sistēmu un izveidot atklātu, pārredzamu, taisnīgu un saprātīgu cenu noteikšanas mehānismu*" ([254]).

(716) Lai gan *MRL* un 14. izejvielu piecgades plāns ir piemērojami valsts līmenī, un tie ir diezgan apstiprinoši attiecībā uz to, ka minerālresursi pieder valstij, Jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares attīstības plānā (2021.–2035. gadam) ir sniegti pierādījumi par atbalstu visā piegādes ķēdē, jo īpaši, lai veicinātu *NEV* nozari, kas ietver gan *BEV*, gan hibrīdauto. Plānā paredzēts "[v]*eicināt visas jaudas akumulatoru bateriju vērtības ķēdes attīstību* [un] *mudināt uzņēmumus uzlabot spēju nodrošināt galvenos resursus, piemēram, litiju, niķeli, kobaltu un platīnu*" ([255]).

([249]) Pieejami vietnē https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

([250]) Pieejams vietnē https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml. Versija angļu valodā ir pieejama Nacionālā tautas kongresa (NTK) tīmekļa vietnē http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombatingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm.

([251]) Pieejami vietnē https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html. Tulkojums angļu valodā ir pieejams *FAO* vietnē https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf.

([252]) Piemēram, litijs, varš, boksīts, niķelis, grafīts, fosfors, minerālsāls utt.

([253]) Viss plāna teksts ir pieejams vietnē https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html.

([254]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

([255]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm.

(717) 13. piecgades plānā stratēģisko un jauno nozaru attīstībai bija izvirzīti šādi mērķi: "*Ņemot vērā* (..) *jaunu energoavotu transportlīdzekļu un citu nozaru attīstības vajadzības,* [Ķīna] *paplašinās augstas stiprības vieglo sakausējumu, augstas veiktspējas šķiedru, īpašu sakausējumu, progresīvu neorganisko nemetālisko materiālu, augstas kvalitātes speciālā tērauda, jaunu displeju materiālu, jaudas akumulatoru bateriju materiālu izstrādi,* (..) [un] *palielinās jauno materiālu pievienoto vērtību, izveidos jaunus materiālu zīmolus un palielinās starptautisko konkurētspēju*." Šajā plānā ir iekļauts arī galvenais uzdevums Nr. 21 "*Īstenot plaša mēroga jauno energoavotu transportlīdzekļu izmantošanu un organizēt jauno energoavotu transportlīdzekļu jaudas akumulatoru bateriju uzlabošanas projektu īstenošanu*", kas tikai apstiprina, ka akumulatoru bateriju nozares attīstība ir būtiska, lai sasniegtu *NEV* (arī *BEV*) attīstības galīgo mērķi.

(718) Rūpniecības pārstrukturēšanas virzības katalogs (Rīkojums Nr. 49 [2019]) ([256]), ko izdevusi Valsts Attīstības un reformu komisija (VARK) un kas stājās spēkā 2020. gada 1. janvārī, sastāv no trim kategorijām — "*veicinātas*", "*ierobežotas*" un "*novecojušas*" — un parāda, kā valdība nepārprotami veicina un atbalsta konkrētu nozaru un konkrētu tehnoloģiju attīstību, vienlaikus atturot, ierobežojot un pat aizliedzot citas nozares un konkrētas tehnoloģijas. Visi galvenie *BEV* piegādes ķēdes elementi, piemēram, pozitīvi elektrodu materiāli kā *LFP*, litija jonu akumulatoru baterijas, elektrolīti, litija izpētes projekti ([257]), augstas veiktspējas vara folijas materiāli jaunu energoavotu nozarei, grafīts, alumīnijs un tērauds jauniem energoavotiem, ir norādīti kā veicinātās nozares. Tas vēlreiz apliecina, ka valdība neuzskata *BEV* ražošanas nozari par atsevišķu nozari, bet paredz izveidot visaptverošu satvaru šīs nozares attīstībai un labvēlīgu tirgus apstākļu radīšanai, kas ļautu *BEV* ražotājiem iegūt konkurences priekšrocības salīdzinājumā ar ārvalstu tirgus dalībniekiem. 2019. gada Rūpniecības pārstrukturēšanas vadlīniju katalogs tika aizstāts ar 2024. gada izdevumu, kas stājās spēkā 2024. gada 1. februārī ([258]). Jaunākajā katalogā pastiprināta uzmanība ir pievērsta jaunām augsto tehnoloģiju un zaļo tehnoloģiju nozarēm, kas ietilpst kategorijā "*veicinātas nozares*", piemēram, viedā ražošana, mašīnu automatizācija, zaļā ūdeņraža oglekļa uztveršana, izmantošana un uzglabāšana, kā arī nākamās paaudzes saules elementi.

(719) *NEV* plānā 2021.–2035. gadam ir apstiprinātas politikas norādes par visu piegādes ķēdi, sākot no galvenajām izejvielām, piemēram, litija, niķeļa un kobalta, līdz procesa un ražošanas efektivitātes uzlabošanai, lai "*īstenotu akumulatoru bateriju tehnoloģiju izrāviena pasākumus; veiktu pētījumus par galvenajām pamattehnoloģijām, piemēram, pozitīviem un negatīviem elektrodu materiāliem, elektrolītiem, separatoriem un membrānu elektrodiem, stiprinātu tehniskos pētījumus par trūkumiem augstas veiktspējas, vieglo, augstas drošības, zemu izmaksu un ilgmūžīgu jaudas akumulatoru bateriju jomā*" ([259]). Uz *NEV* akumulatoru baterijām attiecas arī IV nodaļas 2. iedaļa "Veicināt galveno sistēmu inovatīvu piemērošanu", kuras mērķis ir veicināt visas akumulatoru bateriju vērtības ķēdes attīstību. Tas jo īpaši ietver uzņēmumu mudināšanu nodrošināt piekļuvi tādiem galvenajiem resursiem kā litijs, niķelis, kobalts un platīns. Galvenie valdības plāni, kas attiecas uz akumulatoru bateriju nozari, ir *NEV* plāns 2021.–2035. gadam un 2017. gada Rīcības plāns attiecībā uz akumulatori baterijām, kas paredz arī nodokļu atbrīvojumus un stimulus, kā arī valdības ieguldījumu atbalstu.

(720) "Ražots Ķīnā 2025" ir vēl viens piemērs visaptverošajam valdības atbalstam nozarei. Tā ir 2015. gadā izsludinātā valsts stratēģija, kas vērsta uz desmit galvenajām nozarēm, kuras saņems īpašu atbalstu un uzmanību laikposmā līdz 2025. gadam. Atbalsts tiek piešķirts kā valstij piederošu banku nekomerciāli aizdevumi un kā atbrīvojums no pienākuma ievērot konkrētus standartus un noteikumus, un — cita starpā — privilēģijas. Ķīnas akumulatoru bateriju ražošanas nozare ir iekļauta atbalstāmajās nozarēs kā būtiska *NEV* nozares daļa: "*Energotaupība un jauno energoavotu transportlīdzekļi: Turpināt atbalstīt elektrotransportlīdzekļu un degvielas elementu transportlīdzekļu izstrādi* (..) *un uzlabot pamattehnoloģiju, piemēram, jaudas akumulatoru bateriju, piedziņas motoru, augstas efektivitātes iekšdedzes motoru, progresīvu transmisiju, vieglo materiālu un viedo vadības spēju, inženieriju un rūpniecību,* ***lai izveidotu pilnīgu rūpniecības sistēmu un inovācijas sistēmu, sākot no galvenajām sastāvdaļām līdz pabeigtiem transportlīdzekļiem*** [izcēlums pievienots], *un veicināt neatkarīgu energotaupības zīmolu un jauno energoavotu transportlīdzekļu atbilstību starptautiskajiem augstākajiem līmeņiem.*" ([260])

([256]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm.

([257]) 11. iedaļas (Petroķimikāliju nozare) 2. punktā ir noteikts: "*Ierobežotu minerālresursu, piemēram, sēra, kālija, bora, litija un broma, izpēte, izstrāde un visaptveroša izmantošana; tehnoloģijas izstrāde un izmantošana fosfāta rūdas tukšo iežu visaptverošai izmantošanai; zemas un vidējas kvalitātes fosforīta un fluorīta rūdas atlase un izmantošana; un ar fosforītu un fluorīta rūdu saistīto resursu visaptveroša izmantošana.*"

([258]) Skatīt vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html.

([259]) Sk. 237. zemsvītras piezīmi.

([260]) Skatīt III iedaļas 6.6. punktu Valsts padomes Paziņojumā par RĶ 2025, kas pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm.

(721) "Vadlīnijas par ieguldījumu palielināšanu stratēģiskajās jaunajās nozarēs un spēcīgāku jaunu izaugsmes punktu un izaugsmes centru attīstīšanu" (Rīkojums Nr. 1409 [2020]) ([261]) saskaņā ar VARK pilnvarojumu, ka galvenajās rūpniecības jomās, piemēram, jauno materiālu ([262]) un *NEV* nozarē, valdībai būtu jāizveido industriālie klasteri un "*jāveicina jaunu reģionālo izaugsmes centru izveide*", jāoptimizē uzņēmējdarbības vide un jāpalielina fiskālais un ieguldījumu atbalsts. Vadlīnijās arī tiek veicinātas valsts stratēģiskās jaunās nozares, "*izmantojot fiskālo, zemes, finanšu, zinātnes un tehnoloģiju, talantu, intelektuālā īpašuma u. c. politiku*" ([263]). Vadlīniju IV iedaļā ir sniegti skaidrāki norādījumi par finansējumu un ieguldījumu atbalstu, piemēram: par valsts fondiem, riska kapitālu un valsts finansētiem nozaru ieguldījumu fondiem. Vadlīnijās finanšu iestādes tiek mudinātas palielināt atbalstu galvenajiem ražošanas ķēdes uzņēmumiem un optimizēt finanšu pakalpojumus augšupējiem un lejupējiem uzņēmumiem ražošanas ķēdē, kā arī mudināt bankas izveidot finanšu pakalpojumu centrus vai uzņēmējdarbības struktūrvienības jaunajām nozarēm, tostarp *NEV*. Vadlīnijās skaidri atbalstīta sadarbība starp valdību, bankām un uzņēmumiem un obligāciju emisiju, ko veic stratēģiski svarīgo jauno nozaru uzņēmumi, pieaugums. Finanšu līmenī ieceltie atbildīgie departamenti ir ĶTB, Ķīnas Banku un apdrošināšanas regulatīvā komisija, Ķīnas Vērtspapīru regulatīvā komisija un VARK ([264]).

(722) Turklāt gan akumulatoru bateriju ražotāji, gan akumulatoru bateriju ražošanā izmantoto izejvielu piegādātāji arī ir iekļauti Veicināto nozaru katalogā, un tiem var piemērot samazinātu nodokļa likmi 15 % apmērā.

(723) Centrālā līmeņa plānos un politikas dokumentos noteiktie mērķi un pasākumi sniedz vadlīnijas par akumulatoru bateriju un augšupēju izejresursu, kas saistīti ar jauno energoavotu transportlīdzekļu nozari, nozares attīstību, kas nāk par labu *BEV* ražošanas nozarei kopumā, savukārt provinču un vietējā līmeņa plāni ir vērsti arī uz to teritoriju un tajās iedibināto uzņēmumu specifiku. Jo īpaši tajos ir sīki izklāstīti mērķi un mērķrādītāji, kas nosaka, kā veidot vietējās ražošanas un kontroles piegādes ķēdes iekšzemes rūpniecībai, aptverot visus nozares attīstības aspektus un sniedzot skaidrus norādījumus par to, kādus stimulus piedāvāt uzņēmumiem visā piegādes ķēdē.

(724) Pastāv vairāki vietējie minerālresursu ieguves plāni, kas ir vadlīnijas provincēm un pilsētām attiecībā uz minerālresursu izpēti un ieguvi un nosaka mērķrādītāju 2025. gadam attiecībā uz minerālresursu izpēti un izstrādi. Viens no šādiem piemēriem ir Jičuņas Minerālresursu plāns (2021.–2025. gadam) ([265]). Jičuņas Minerālresursu plānā izvirzītais mērķis ir izveidot litija akumulatoru bateriju ražošanas bāzi ar starptautisku ietekmi ([266]). Šajā plānā ir arī sniegts detalizēts pārskats par jaunplānotajām ieguves vietām un ar to saistītajām nozarēm. Piemēram, Jičuņas-Jašaņas tantala, niobija un litija ieguves attīstības zona ir izveidota ar mērķi atbalstīt Jičuņas litija akumulatoru bateriju un jaunu energoavotu nozares klastera attīstību 100 miljardu vērtībā ([267]).

(725) Suininas plānā ir iekļauti noteikumi par attīstības mērķrādītājiem ("*līdz 2025. gadam* (..) *pozitīvo elektrodu materiāla* [gada ražošanas apjoms] *sasniegs vairāk nekā 800 000 tonnu un pozitīvo elektrodu materiāla prekursoru apjoms sasniegs vairāk nekā 500 000 tonnu*"), gada ražošanas apjoma mērķrādītājiem ("*paātrināt* (..) *litija jonu akumulatoru bateriju gada ražošanas jaudu, kam būtu jāsasniedz 100 GWh, no kuriem jaudas akumulatoru bateriju ražošanas jauda sasniegs*

([261]) Pieejams vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html. Tulkojums angļu valodā ir pieejams vietnē https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/.

([262]) II iedaļas 4. punkts: "*Uzlabot retzemju metālu, vanādija-titāna, volframa-molibdēna, litija, rubīdija-cesija, grafīta un citu īpašu resursu tehnisko līmeni ieguves, kausēšanas un dziļās apstrādes saiknēs.*"

([263]) Vadlīniju par ieguldījumu palielināšanu stratēģiskajās jaunajās nozarēs III iedaļas 9. punkts.

([264]) Vadlīniju par ieguldījumu palielināšanu stratēģiskajās jaunajās nozarēs IV iedaļas 15. punkts.

([265]) Pieejams vietnē 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]) Skatīt Jičuņas Minerālresursu plāna 4. nodaļas 1. iedaļu.

([267]) Skatīt Jičuņas Minerālresursu plāna 6. sleju.

60 GWh. (..) Veicināt litija akumulatoru bateriju enerģijas kompleksa "pieci vienā" (ietver uzlādi, uzglabāšanu, sagatavošanu, nomaiņu un pārdošanu) būvniecību pilsētā un censties nodrošināt, lai pilsētas litija akumulatoru bateriju nozares pamatdarbības ienākumi pārsniegtu 100 miljardu juaņu") un peļņas mērķrādītājiem ("*līdz 2025. gadam (..). Mēs centīsimies attīstīt trīs uzņēmumus, kuru pamatdarbības ienākumi pārsniedz 10 miljardus juaņu, un 15 uzņēmumus, kuru pamatdarbības ienākumi pārsniedz 1 miljardu juaņu, un izveidot vairākpakāpju attīstības klasteri, kurā ietilpst lieli, vidēji, mazi uzņēmumi un mikrouzņēmumi*"), savukārt Šaņdunas attīstības plānā sniegti norādījumi par pārdošanas mērķrādītājiem ("*No 2021. līdz 2025. gadam mēs ieviesīsim vairāk nekā 5–10 litija akumulatoru bateriju vadošos uzņēmumus, kas ražo vieglās jaudas akumulatoru baterijas, jaudas akumulatoru baterijas un energoakumulatorus, izveidosim atbalsta uzņēmumu grupu ar pārdošanas ieņēmumiem no 500 miljoniem līdz 1 miljardam juaņu un izveidosim 50–100 augšupējo un lejupējo uzņēmumu industriālie klasteri litija akumulatoru bateriju un jaunu energoavotu nozares ķēdē*").

(726) Dzjansji ir nozīmīgs litija ražošanas centrs, un province, kurā atrodas Jičuņa, kas nodēvēta par "*Āzijas litija galvaspilsētu*" ([268]). Ņemot vērā provinces lielās litija rezerves, tā īpašu uzmanību pievērš jauno energoavotu un litija akumulatoru bateriju nozarei. Province 2022. gada oktobrī publicēja "Paziņojumu par vairākiem politikas pasākumiem, lai uzlabotu un stiprinātu litija akumulatoru bateriju jaunu energoavotu nozari mūsu provincē" (Paziņojums Nr. 21 [2022]) ([269]) ("Pasākumi"). Atbalsts tiek sniegts visos piegādes ķēdes līmeņos, sākot ar minerālresursu piegādi un beidzot ar litija akumulatoru bateriju ražošanas nozaru izveidi. Pasākumi, piemēram, paredz izveidot virzības fondus litija minerālresursu izpētei, izstrādei un ieguldījumiem tajos ([270]). Akumulatoru bateriju ražošanas nozare Dzjansji tiek atbalstīta ar vairāku veidu kompensācija, atlīdzībām ([271]) un atbalstu attiecībā uz zemes izmantošanu, elektroenerģijas izmantošanu ([272]), gāzes izmantošanu utt. ([273]), tostarp pašu kapitāla saistībām, un apdrošināšanas kompensācijām.

(727) Komisija arī konstatēja, ka jau 2009. gadā Jičuņas pašvaldība sāka virzīt un aizsargāt pilsētas minerālresursus, lai veicinātu akumulatoru bateriju jauno energoavotu nozares attīstību. Uz to attiecas Jičuņas pašvaldības "Vairāki atzinumi par litija minerālresursu pārvaldības stiprināšanu" ([274]) ("Jičuņas litija minerālresursi"). Turklāt 3. pantā ir noteikts, ka Jičuņas litija akumulatoru bateriju jauno energoavotu nozares attīstības vadošās grupas birojs ir atbildīgs par litija minerālresursu visaptverošas attīstības un izmantošanas vadību un koordinēšanu pilsētā, kā arī par stabilas litija piegādes nodrošināšanu pilsētas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumiem. Savukārt 6. pantā pašvaldība arī uzdod litija ieguves uzņēmumiem "*aktīvi atbalstīt* [Jičuņas] *jauno energoavotu akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumus un palīdzēt tiem kļūt lielākiem un spēcīgākiem, izveidot savstarpēji izdevīgu ilgtermiņa stratēģisku partnerību starp* [ieguves uzņēmumiem un akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumiem]". 7. pantā sniegti norādījumi par cenu noteikšanas mehānismu, kas ieviests, lai novērstu cenu monopolu. Vadošās grupas uzdevums ir "*uzņem*[ties] *vadošo lomu litija jaunu energoavotu uzņēmumu un* [ieguves uzņēmumu] *organizēšanā, lai, pamatojoties uz tirgus attīstības tendencēm, veiktu korekcijas, nosakot atsauces cenu, kā arī vienoti apspriestu un noteiktu litija jaunu energoavotu uzņēmumiem nepieciešamo litija vizlas piegādes cenu*".

(728) Arī Fudzjaņas provinces plānos un Ningdes pašvaldības plānos ir ietverti īpaši noteikumi par piedāvātā atbalsta veidu, dažkārt tajos skaidri minot atbalstītos uzņēmumus. Tas attiecas uz pasaulē lielāko akumulatoru bateriju ražotāju *CATL*, kura galvenā mītne atrodas un kuram ir nozīmīgas ražotnes šajā provincē.

([268]) *On the dispute of Lithium Capital in China from the Perspective of Yichun of Guoxuan Suo Mine, Shanghai Metals Market*. Pieejams vietnē https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine.

([269]) Pieejams vietnē http://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml.

([270]) Pasākumu 5. punkts.

([271]) Pasākumu 3. punkts.

([272]) Pasākumu 1. punkts.

([273]) Pasākumu 8. punkts.

([274]) Pieejami vietnē https://www.yichun.gov.cn/ycsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml.

(729) Fudzjaņas provinces 13. piecgades plānā par jauno energoavotu transportlīdzekļu izstrādi ir norādīts, ka "*ar* CATL [Fudzjaņas province] *aktīvi veicina rūpniecības ķēžu, piemēram, jaudas akumulatoru bateriju, ražošanas paplašināšanu*" ([275]).

(730) Ar "Fudzjaņas vadlīnijām" tiek atbalstīti ieguldījumi augstas kvalitātes projektos litija akumulatoru bateriju, jaunu energoavotu un jaunu materiālu jomā, un to mērķis ir veicināt finanšu iestāžu sadarbību ar saistītām nozarēm un īpašiem fondiem, lai veiktu ieguldījumus un izsniegtu aizdevumus, palielinātu kredītatbalstu litija akumulatoru bateriju, jaunu energoavotu un jaunu materiālu nozares projektiem, tostarp procentu atlaižu atbalsta veidā lieliem būvniecības projektiem litija akumulatoru bateriju, jaunu energoavotu un jaunu materiālu ražošanas bāzu jomā. Plānā ir arī ierosināts izveidot neatkarīgu un "*kontrolējamu*" rūpniecisko inovāciju sistēmu, kas atbalsta tādu inovāciju platformu izstrādi kā *CATL* Valsts inženierijas pētniecības centrs elektroķīmiskās enerģijas uzglabāšanas tehnoloģiju jomā. Tas atspoguļo to, kā vietējā pašvaldība īsteno valsts politiku sadarbībā ar privātu uzņēmumu. Patiešām, jaudas akumulatoru bateriju inovāciju platformas izveide, kuras pamatā ir sadarbība starp uzņēmumiem, augstskolām un pētniecības centriem, ir viens no 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām galvenajiem uzdevumiem ([276]).

(731) Ningdes pilsētas Īpašajā plānā ražošanas nozares augstas kvalitātes attīstībai 14. piecgades plāna darbības laikā ([277]) ir noteikts mērķis līdz 2025. gadam sasniegt litija akumulatoru bateriju ražošanas jaudu 350 GWh un, attīstot *CATL*, kļūt par nozares līderi. *CATL* ciešās saiknes ar dažādu pašvaldību un provinču valdībām atspoguļo arī 2021. gadā parakstītais stratēģiskās sadarbības līgums starp *CATL* un Guidžou provinces tautas valdību ([278]), kā rezultātā tika izveidots *CATL* Guidžou jaunu energoavotu un energoakumulatoru ražošanas bāzes projekts ([279]). Šīs ciešās saiknes skaidri apstiprina arī *CATL Guizhou* darbības direktors, paziņojot, ka "CATL Guizhou Company *turpinās īstenot inovatīvu un augstas kvalitātes attīstību* (..) *un aktīvi atbalstīs un ievēros Guianas Jaunā apgabala partijas darba un vadības komitejas augstas kvalitātes attīstības mērķus, kā arī veicinās jaunu energoavotu nozares ķēdes izveidi Guijanā un Guianā*" ([280]). Guijana un Guiana abas atrodas Guidžou provincē. Citi valdības ciešas līdzdalības piemēri ir visaptverošais sadarbības nolīgums ar Džaocjinas valdību, ([281]) stratēģiskās sadarbības nolīgums ar Sičuaņas provinces ([282]) valdību un valstij piederošu ieguldījumu grupu *Shudao Investment Group* ([283]). Turklāt *CATL* sadarbojas arī ar valstij piederošu uzņēmumu *Guizhou Phosphate Chemical Group* litija heksafluorfosfāta, litija veids, ko izmanto kā elektrolītu litija jonu akumulatoru baterijās, un dzelzs fosfāta ražošanas jomā. Turklāt 2021. gada decembrī *CATL Guizhou*, *CATL* meitasuzņēmums, kopā ar *Guizhou Phosphate Chemical Group* dibināja *Guizhou Shidai Mining Co., Ltd*., kalnrūpniecības uzņēmumu ([284]). *Guizhou Phosphate Chemical Group* ir minēta Guidžou Rīcības plānā, kurā noteikti konkrēti ražošanas mērķrādītāji uzņēmumiem, kas atrodas Guidžou provincē un ražo materiālus, kurus izmanto enerģētikas pārejas procesā. Plānā ir skaidri noteikti litija dzelzs fosfāta, elektrolīta, kas vada jonus starp anodu un katodu litija jonu akumulatoru baterijās, ražošanas gada mērķrādītāji un skaidri norādīts, kuri valdības departamenti un struktūrvienības ir atbildīgas par šiem mērķrādītājiem. Proti, vairāku minēto uzņēmumu starpā uzņēmuma *Guizhou Phosphorus Chemical New Energy* saražotā dzelzs fosfāta apjomam gadā būtu jāsasniedz 30 000 tonnu, uzņēmuma *Guizhou Yuneng* saražotā litija dzelzs fosfāta apjomam gadā būtu jāsasniedz 150 000 tonnu.

([275]) Pieejams vietnē https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf.
([276]) Skatīt 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām III iedaļas 1. punktu.
([277]) Pieejams vietnē https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf.
([278]) Pieejams vietnē https://www.catl.com/en/news/790.html.
([279]) Informācija pieejama vietnē https://www.catl.com/news/6263.html.
([280]) Skatīt "Guizhou Daily", 2023. gada 10. marts, pieejams vietnē http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html.
([281]) *CATL signs comprehensive cooperation agreement with the city of Zhaoqing, CATL*, 2023. gada 12. oktobris. Pieejams vietnē https://www.catl.com/en/news/6122.html.
([282]) *Sichuan Province and CATL deepen strategic cooperation, CATL*, 2024. gada 5. februāris, pieejams vietnē https://www.catl.com/en/news/6213.html.
([283]) *CATL and Shudao Investment Group reach strategic cooperation, CATL*, 2024. gada 18. februāris. Pieejams vietnē https://www.catl.com/en/news/6218.html.
([284]) *CATL sets up mining company after BYD, CnEVPost*, 2022. gada 4. janvāris. Pieejams vietnē https://cnevpost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/.

(732) *CATL* un Nindges pilsētas attīstība ir nesaraujami saistīti, jo pilsēta izvirza mērķi līdz 2025. gadam sasniegt 350 GWh litija akumulatoru bateriju ražošanas jaudu un kļūt par nozares līderi, "[koncentrējoties] *uz* CATL *un* CATL New Energy Technology *trešā, ceturtā un piektā posma jaudas palielināšanas un* CATL FAW *projektu būvniecības veicināšanu, turpināt paplašināt divus galvenos industriālos līderus,* CATL *un* CATL New Energy Technology, *vēl vairāk palielināt jaudas akumulatoru bateriju ražošanas jaudu un tirgus daļu* (..)" ([285]). Citi atbalsta pasākumi ietver subsīdijas aprīkojuma iegādei, ([286]) atlīdzības, kuru pamatā ir uzņēmumu gada produkcijas apjoms ([287]), un finansiālo atbalstu ([288]).

(733) Visbeidzot, attiecībā uz Šeņdžeņu, kur cita starpā atrodas *BYD* galvenā mītne, *Šeņdžeņas plānā* ir sniegti detalizēti norādījumi par finansiālā atbalsta veidu, kas banku un finanšu iestādēm būtu jāsniedz nozarei visā tās piegādes ķēdē, sākot no preču pirkuma, līdz jauno energoavotu transportlīdzekļu patēriņa veicināšanai. Piemēram, Šeņdžeņas plāns ļauj "*atbalst*[īt] *galvenos uzņēmumus piegādes ķēdes rēķinu izdošanā un mudināt finanšu iestādes palielināt piegādes ķēdes rēķinu finansējumu ar atlaidi,* (..) *atbalst*[īt] *banku finanšu iestādes, lai tās pievērstos jauno energoavotu transportlīdzekļu nozares ekonomikas attīstības virzienam* (..)*, formulējot pilna aprites cikla finanšu pakalpojumu plānus un īstenojot elastīgas aizdevumu cenu noteikšanas un procentu atmaksas metodes*" ([289]). Attiecībā uz jauno energoavotu transportlīdzekļu ražošanas uzņēmumiem plāns pilnvaro finanšu iestādes "*palielināt kredītatbalstu tehnoloģiskajai pārveidei, ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē, ražošanas paplašināšanai, palielināt vidēja termiņa un ilgtermiņa aizdevumu īpatsvaru*" ([290]) un "[a]*ktīvi pētīt un izstrādāt inovatīvus produktus, piemēram, jauno energoavotu transportlīdzekļu punktu ienākumu tiesību aizdevumus ar ķīlu un oglekļa emisiju samazināšanas aizdevumus, lai atbalstītu transportlīdzekļu ražošanas uzņēmumu attīstību zaļajā un mazoglekļa virzienā*" ([291]).

(734) Jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumus atbalsta finanšu iestādes, izmantojot finanšu garantijas, ieguldījumu un aizdevumu sasaisti, sindicētos aizdevumus u. c. ([292]), savukārt motoru un elektroniskās vadības ražošanas uzņēmumus atbalsta, izmantojot aizdevumus zinātnei un tehnoloģijām, riska kapitālu, pašu kapitāla finansējumu u. c. ([293]) Pēdējā *NEV* patēriņa posmā "[b]*anku finanšu iestādes tiek mudinātas palielināt atbalstu patēriņa kredītiem automobiļu iegādei, izpētīt inovācijas tiešsaistes aizdevumu produktu jomā, ieviest jaunas digitālās riska kontroles metodes, uzlabot klientu procesu pieredzi un piedāvāt diferencētus finanšu pakalpojumu risinājumus*" ([294]). Turklāt Šeņdžeņas plānā ir noteikts "[a]*tbalstīt automobiļu ražošanas uzņēmumus, izveidot automobiļu patērētāju finanšu uzņēmumus un citas iestādes, lai sniegtu profesionālus* finanšu *pakalpojumus jauno energoavotu transportlīdzekļu patēriņa veicināšanai un vēl vairāk palielinātu jauno energoavotu transportlīdzekļu izplatību tirgū*" ([295]). Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.9. punktā ir paredzēts atbalsts visai nozares ķēdei no finanšu iestādēm visu veidu *NEV* uzņēmumiem (jaunuzņēmumiem, maziem, vidējiem uzņēmumiem, mikrouzņēmumiem), izmantojot aizdevumus, ārējos tiešos ieguldījumus, valdības garantijas, banku aizdevumu riska kompensācijas fondus, piešķīrumus un subsīdijas. Visbeidzot, Šeņdžeņas plānā ir ieteikts "[l]*ietderīgi izmantot Šeņdžeņas uzņēmumu obligāciju emisijas, kas finansē subsīdiju projektu fondus, lai atbalstītu kvalificētus jauno energoavotu transportlīdzekļu uzņēmumus, emitējot parāda finansēšanas instrumentus, korporatīvās obligācijas, uzņēmumu obligācijas un citas uzņēmumu kredītobligācijas*". Nozare tiek atbalstīta gan iekšzemes līmenī, gan arī starptautiskā līmenī ("[o]*ptimizēt pārrobežu finanšu pakalpojumus, lai atbalstītu jauno energoavotu transportlīdzekļu uzņēmumus pasaules mērogā*") ([296]).

(735) Plānos ir uzsvērta nepieciešamība vēl vairāk integrēt akumulatoru bateriju un elektrotransportlīdzekļu nozari, nodrošinot galvenās izejvielas, samazinot izmaksas un atbalstot akumulatoru bateriju ražošanas veicināšanu, pētniecību un izstrādi, lai uzlabotu ar akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu veiktspēju un veicinātu to popularizēšanu.

([285]) Ningdes Ražošanas plāna III nodaļas 1. iedaļa.
([286]) Skatīt 2. punktu Ningdes pasākumos, kas pieejami vietnē https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm.
([287]) Piemēram, skatīt Ningdes pasākumu 3. punktu.
([288]) Piemēram, Ningdes pasākumu 7. punktā: "*Mudināt valstij piederošus uzņēmumus izpētīt kapitāla fondu izveidi jaunu energoavotu nozares [piegādes] ķēdes projektiem*."
([289]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.7. punkts.
([290]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.1. punkts.
([291]) Turpat.
([292]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.2. punkts.
([293]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.3. punkts.
([294]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.6. punkts.
([295]) Turpat.
([296]) Šeņdžeņas plāna III iedaļas 1.12. punkts.

(736) Dažādos plānos un politikas dokumentos, kas uzskaitīti iepriekš šajā iedaļā, Komisija arī konstatēja, ka uzņēmumi, kas iesaistīti *BEV* ražošanas nozares izejresursu ražošanā un pārstrādē, var saņemt ieguvumu no vairākām preferenciālajām shēmām, piemēram, šādām:

— piekļuve valsts fondiem, riska kapitālam un valsts finansētiem nozaru ieguldījumu fondiem,

— obligācijas,

— eksporta ierobežojumi,

— valdības nodrošinātas pašu kapitāla saistības,

— virzības fondi,

— apdrošināšanas kompensācija,

— zeme, elektroenerģija un gāze par zemākām cenām,

— aizdevumi no valstij piederošām bankām uz nekomerciāla pamata,

— preferenciāla nodokļu politika,

— pirkuma subsīdijas,

— atlīdzības.

(737) Kopumā iepriekš minētie dokumenti un pierādījumi apstiprina, ka ĶV politikas mērķis, kā tas tika īstenots, bija veicināt *BEV* ražošanas nozares attīstību, cita starpā atbalstot akumulatoru bateriju un to izejresursu nozares, kas ir būtisks faktors šā mērķa sekmīgai sasniegšanai.

(3) *Konkrēti pasākumi, ko ĶV pieņēmusi, lai īstenotu savus politikas mērķus attīstīt BEV ražošanas nozari*

(a) *Valsts atbalsts akumulatoru bateriju ražotāju un to izejresursu nozarei*

(738) Papildus 736. apsvērumā minētajiem Komisija apzināja vairākus juridiskus avotus, kas liecina par valsts atbalstu akumulatoru bateriju ražotāju nozarei un to izejresursu ražošanai ar galīgo mērķi attīstīt šīs nozares par labu *BEV* ražotājiem. Šie avoti skaidri norāda uz spēcīgu iejaukšanos un centrālās valdības kontroli akumulatoru bateriju un akumulatoru baterijām paredzēto izejresursu ražošanas nozarē saistībā ar ražošanu, pārdošanas mērķrādītājiem un cenu kontroli. Tas nav tikai tiesiskais regulējums izejresursu piegādātājiem, bet gan satvars, kurā izejresursu piegādātājiem ir piešķirtas pilnvaras, kas ļauj tiem īstenot valdības funkcijas saistībā ar izejresursu (t. i., akumulatoru bateriju un litija) tirdzniecību un piegādi, lai sasniegtu attiecīgo valdības mērķi attīstīt *NEV* nozari, kuras daļa ir *BEV*. Atbalsta pasākumi *LFP* un akumulatoru bateriju nozarei liecina par to, ka ir nodoms attīstīt *BEV* ražošanas nozari, atbalstot augšupējo izejresursu nozari. Ar ĶV atbalstu izejresursu piegādātājiem tiek nodrošināti līdzekļi, lai tie varētu pildīt savas publiskās funkcijas, proti, attīstīt *BEV* ražošanas nozari.

(739) Komisija arī pārbaudīja, vai akumulatoru bateriju ražotāji saņem arī finansiālu atbalstu no ĶV, kas tiem ļauj īstenot valsts politiku un darboties kā valsts iestādēm. Tā kā Komisijai nesadarbošanās dēļ bija pieejama ierobežota informācija, Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Šajā ziņā Komisija paļāvās uz publiski pieejamo informāciju par *CATL* un informāciju, ko sniedza akumulatoru bateriju ražotāji, kas saistīti ar *Geely Group* un *SAIC Group*.

(740) Pieejamā informācija par *CATL* liecina, ka, pateicoties valsts atbalstam un Ķīnas iekšējā tirgus īpatnībām, tas ir spējis kļūt par rentablu un ietekmīgu uzņēmumu. Proti, publiskos avotos norādīts, ka līdz 2020. gadam valsts finansējums veidoja piekto daļu no tā neto ienākumiem ([297]). Šo atbalstu apstiprināja nesenāka publikācija, kas liecināja, ka "CATL *2023. gadā saņēma 5,72 miljardus juaņu (790 miljonus USD), kas ir vairāk nekā divas reizes salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu*" un veidoja "*13 % no neto peļņas*" ([298]).

(741) Komisija arī konstatēja, ka ar *Geely Group* un *SAIC Group* saistītie akumulatoru bateriju ražotāji, kas iesniedza anketu, saņēma ieguvumu arī no kompensējamām subsīdijām, piemēram, preferenciāla finansējuma, atbrīvojuma no nodokļiem un nodokļu samazināšanas programmām un dotācijām. Tas atbilst arī Komisijas secinājumiem, kas aprakstīti 735 apsvērumā.

(742) Tā kā nesaistīti *LFP* piegādātāji nesadarbojās, Komisija nevarēja noskaidrot, vai arī *LFP* piegādātāji ir saņēmuši ieguvumu no valsts atbalsta līdzīgā veidā kā akumulatoru bateriju ražotāji. Tomēr, ņemot vērā spēkā esošo tiesisko regulējumu un valsts politiku, Komisija varēja secināt, ka, līdzīgi kā akumulatoru bateriju ražotāji, arī *LFP* ražotāji ir saņēmuši valsts finansiālo atbalstu dažādos veidos.

(743) Līdz ar to Komisija secināja, ka ĶV mākslīgi uzturēja akumulatoru bateriju ražotāju un *LFP* ražotāju finansiālo dzīvotspēju, lai ļautu tiem īstenot valdības pilnvaras pārdot akumulatoru baterijas un *LFP* Ķīnas *BEV* ražotājiem par atlīdzību, kas ir zemāka nekā atbilstoša.

(b) *ĶV pasākumi attiecībā uz akumulatoru bateriju cenu noteikšanu un izmaksu samazināšanu BEV ražošanas nozarē*

(744) ĶV īstenoja vairākus pasākumus, lai nodrošinātu, ka akumulatoru baterijas un to izejresursi tiek piegādāti par lētām cenām *BEV* ražošanas nozarei. Turklāt ĶV nodrošināja, ka tiktu samazinātas attiecīgās *BEV* ražošanas nozares izmaksas par tik svarīgiem izejresursiem *BEV* ražošanā. Šie pasākumi nepārprotami deva priekšroku *BEV* ražošanas nozarei. To apliecina šādi dokumenti.

(745) Īpaši norādījumi par akumulatoru bateriju izmaksām jau bija iekļauti *NEV* plānā 2012.–2020. gadam, kurā bija noteikts, ka līdz 2015. gadam jaudas akumulatoru bateriju moduļiem būtu jāizmaksā mazāk nekā 2 juaņas vatstundā, un līdz 2020. gadam šīs izmaksas būtu vēl jāsamazina līdz mazāk nekā 1,5 juaņai vatstundā ([299]). Plānā bija arī paredzēts izveidot 2–3 vadošos jaudas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumus, kuru ražošanas un pārdošanas apjoms pārsniegtu 10 miljardus vatstundu, un izveidot 2–3 pozitīvo un negatīvo elektrodu, elektrolītu un citu svarīgu materiālu ražošanas pamatuzņēmumus ([300]). Plānā parādīts, kā valdībai ir bijusi galvenā loma nozares attīstībā, "*ievēr*[ojot] *gan valdības norādījumus, gan tirgus virzību*". Jo īpaši sākumposmā valdība "*aktīvi darbosies plānošanas vadlīniju un politikas stimulu jomā, apkopos zinātniskos, tehnoloģiskos un rūpnieciskos resursus, veicinās energotaupīgu un jauno energoavotu transportlīdzekļu izstrādi un ražošanu, kā arī virzīs patēriņu tirgū*" ([301]). Tas bija jāpanāk, piešķirot centrālos līdzekļus, īstenojot nodokļu atvieglojumu politiku un sniedzot atbalstu no finanšu iestādēm ([302]).

(746) 2017. gada Rīcības plānā attiecībā uz akumulatoru baterijām, kas izstrādāts saskaņā ar stratēģijā "Ražots Ķīnā 2025" noteiktajiem mērķiem, ir noteikti trīs galvenie uzdevumi: pirmkārt, "*līdz 2018. gadam vēl vairāk samazināt izmaksas un nodrošināt augstas kvalitātes jaudas akumulatoru bateriju piegādi*"; otrkārt, "*līdz 2020. gadam sistēmas īpatnējais enerģijas blīvums centīsies sasniegt 260 vatstundas uz kilogramu, un izmaksas tiks samazinātas līdz mazāk nekā 1 juaņai vatstundā; treškārt, līdz 2025. gadam enerģijas blīvums sasniegs 500 vatstundas uz kilogramu*".

([297]) Skatīt *CATL* 2020. gada pārskatu un arī *Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, The New York Times*, 2021. gada 22. decembris, pieejams vietnē https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html.
([298]) https://asia.nikkei.com/Business/China-tech/CATL-tops-China-s-corporate-subsidies-list-outranking-oil-majors.
([299]) *NEV* plāna 2012.–2020. gadam 5. panta 1. punkts.
([300]) *NEV* plāna 2012.–2020. gadam 2. panta 2. punkts.
([301]) *NEV* plāna 2012.–2020. gadam 2. panta 2. punkts.
([302]) *NEV* plāna 2012.–2020. gadam 5. panta 2. un 3. punkts.

(747) Šajā ziņā pierādījumi par cenu griestiem liecina, ka minēto ĶV regulēto preču piegāde kļūst par valdības funkciju, kuru pēc tam veic izejresursu piegādātāji, kas darbojas kā valsts iestādes. ĶV nosaka ļoti konkrētus kvalitatīvus attīstības mērķrādītājus, lai panāktu tirgus stabilitāti un samazinātu izmaksas. Tāpēc akumulatoru bateriju nozares izaugsmei jābūt "*koordinētai*" ([303]), un pētniecība un izstrāde ir vērsta uz to, lai uzlabotu litija jonu jaudas akumulatoru baterijas ([304]), kas ir galvenais akumulatoru bateriju veids, ko izmanto *BEV*. Lai sasniegtu šos mērķus, 2017. gada Rīcības plānā attiecībā uz akumulatoru baterijām bija paredzēts "*palielināt politikas atbalstu*" ([305]). Šis politikas atbalsts ietver "*valdības vadošo lomu*" un "[a]*tbrīvojumu no akcīzes nodokļa, ja jaudas akumulatoru baterija ir atbilstīga;* [j]*audas akumulatoru bateriju ražošanas uzņēmumi ir tiesīgi izmantot nodokļu atvieglojumus, piemēram, tos, kas paredzēti augsto tehnoloģiju uzņēmumiem, tehnoloģiju nodošanai un tehnoloģiju izstrādei*" ([306]).

(748) 2017. gada Akumulatoru bateriju rīcības plāns aptver arī attiecības starp valdības un nozares apvienībām, kā uzsvērts plāna 4. iedaļas 3. punktā, proti, "*pilnvērtīgi izmant*[ojot] *nozares apvienību un citu organizāciju lomu un sadarbojoties* (..) *politikas pasākumos un saistībā ar ierosinājumiem, stiprinot nozares pašdisciplīnas pārvaldību un veicinot jaudas akumulatoru bateriju un saistīto nozaru koordinētu attīstību*". Nozares apvienību loma Ķīnas ekonomikas sistēmā tiks aplūkota 778. apsvērumā.

(749) Pirmkārt valdības iejaukšanās visā piegādes ķēdē un tās mērķis samazināt cenas *BEV* ražošanas nozares labā ir skaidri redzams Paziņojumā par akumulatoru bateriju nozari, kurā paredzēta sadarbība starp augšupējiem un lejupējiem dalībniekiem, "*lai stabilizētu gaidas, precizētu daudzumu un cenu, nodrošinātu piegādi un abpusēji izdevīgu sadarbību*" ([307]). Paziņojumā par akumulatoru bateriju nozari arī noteikts, ka vietējo tirgu uzraudzības departamentiem ir "*jāpastiprina uzraudzība un stingri jāizmeklē un jānovērš uzkrāšana, cenu pazemināšana, negodīga konkurence un cita veida rīcība litija akumulatoru bateriju nozares augšupējā un lejupējā tirgū, lai saglabātu kārtību tirgū*" ([308]).

(750) Tas arī norāda, cik plaši izplatīta ir ĶV iejaukšanās, proaktīvi nodrošinot, ka cenas akumulatoru bateriju piegādes ķēdē ir vienmērīgi jāsamazina, lai veicinātu tirgus stabilitāti *BEV* ražotāju labā. Tādējādi ĶV ir noteikusi, ka šo preču piegāde par konkrētu cenu ir valdības funkcija, ko savukārt veic valsts iestādes.

(751) Vēl zīmīgāk ir tas, ka, valdības iejaukšanās iekšzemes izejvielu cenās ir atspoguļota arī RITM sniegtajos paziņojumos presei. Preses konferencē, kas 2022. gada aprīlī notika Pekinā par elektriskajos vieglajos pasažieru automobiļos izmantoto izejvielu cenu kāpumu, RITM runaspersona apstiprināja, ka "*mēs pēc iespējas drīzāk atjaunosim* [izejvielu cenas] *saprātīgā līmenī*", ka "*ministrija palīdzēs paātrināt vietējo resursu attīstību Ķīnā*" un ka "*nozares stabila darbība saskaras ar lielu spiedienu, kas liek visām attiecīgajām pusēm kopīgi tikt galā ar to*" ([309]). Tas bija turpinājums simpozijam, ko 2022. gada martā rīkoja RITM un Izejvielu rūpniecības departaments un RITM Iekārtu rūpniecības pirmais departaments kopā ar VARK Cenu departamentu un Valsts tirgus regulēšanas pārvaldi par augšupējo materiālu cenu pieaugumu jaudas akumulatoru baterijām ([310]). Sanāksmē piedalījās Ķīnas Krāsaino metālu nozares apvienība (ĶKMNA), Ķīnas Automobiļu ražotāju apvienība (ĶARA) un Ķīnas Autobūves jaudas akumulatoru bateriju nozares inovāciju alianse (ĶAJABNIA), kā arī citas nozares organizācijas un attiecīgās personas, kas atbild par galvenajiem augšupējiem un lejupējiem uzņēmumiem litija resursu izstrādes, litija sāls ražošanas, katodu materiālu, jaudas akumulatoru bateriju un citās rūpniecības ķēdēs ([311]).

([303]) 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām 1. panta 2. punkts.
([304]) 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām 2. panta 2. punkts.
([305]) 2017. gada Akumulatoru bateriju rīcības plāna 4. panta 1. punkts.
([306]) 2017. gada Akumulatoru bateriju rīcības plāna 4. panta 1. punkts.
([307]) Skatīt Paziņojuma par akumulatoru bateriju nozari 2. punktu.
([308]) Turpat.
([309]) *Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry, State Council of the People's Republic of China*, 2022. gada 25. aprīlis. Pieejams vietnē https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.
([310]) Pieejams vietnē https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao.
([311]) Pieejams vietnē https://m.yicai.com/news/101354043.html.

(752) Izmaksu samazināšana ir īpaši uzsvērta valdības noteiktajās vadlīnijās litija jonu akumulatoru bateriju ražošanas nozarei, 2021. gada Standartizētajos nosacījumos ir ierosināti tehniskie standarti, piemēram, minimālais enerģijas blīvums akumulatoru bateriju komplektiem ir 180 Wh/kg ([312]), un "*virzīt uzņēmumus samazināt ražošanas projektus, kas vienkārši palielina ražošanas jaudu, stiprina tehnoloģisko inovāciju, uzlabo ražojumu kvalitāti un samazina ražošanas izmaksas*" ([313]).

(753) Komisija arī konstatēja, ka uz dažām akumulatoru bateriju ražošanā izmantotajām izejvielām attiecas eksporta ierobežojumi, piemēram, eksporta kontroles pasākumi un iekšzemes PVN atmaksa, ja tās eksportē. Šo pasākumu noteiktais politikas mērķis ir atturēt no eksporta un radīt iekšzemes pārprodukciju, lai iekšzemes cenas būtu lētas un pietiekamā daudzumā par labu iekšzemes lejupējām nozarēm, tostarp *BEV* ražotājiem.

(754) Šajā sakarā Komisija konstatēja, ka *LFP*, kas ir litija veids, ko izmanto akumulatoru baterijās, eksporta brīdī PVN 13 % apmērā netiek atmaksāts, tādējādi šo izejvielu iekšzemes cena ir mākslīgi zemāka iekšzemes patēriņam.

(755) Kopš 2006. gada Ķīnas valdība ir noteikusi pagaidu eksporta ierobežojumus ar grafītu saistītām precēm, pieņemot "Lēmumu par pagaidu eksporta kontroli ar grafītu saistītiem ražojumiem" (Paziņojums Nr. 50 [2006]) ([314]). Ar šo lēmumu septiņiem ar grafītu saistītu ražojumu veidiem ([315]) piemēroja pagaidu eksporta kontroles pasākumus. Pagaidu eksporta kontroles pasākumi tika atcelti ar paziņojumu "Pagaidu eksporta kontroles pasākumu attiecībā uz grafīta izstrādājumiem optimizēšana un pielāgošana" ([316]) (Paziņojums Nr. 39 [2023]), kas tika publicēts 2023. gada 20. oktobrī un stājās spēkā 2023. gada 1. decembrī. Vienlaikus ar šo politiku eksporta kontroles sarakstam tiek pievienoti divi jauni grafīta izstrādājumu veidi. Uz grafītu attiecas arī eksporta ierobežojumi, neatmaksājot 13 % iekšzemes PVN, ja to eksportē ([317]).

(756) Komisija arī konstatēja, ka uz dažiem vara veidiem saskaņā ar 2022. gada tarifu korekcijas plānu ([318]) un 2023. gada tarifu korekcijas plānu ([319]) attiecas 30 % izvedmuitas nodoklis. Pamatojoties uz attiecīgo HS kodu, tiek iekasēts papildu 5–15 % pagaidu izvedmuitas nodoklis.

(757) Visbeidzot, Komisija arī konstatēja, ka Ķīna konsolidē retzemju metālu nozari, kas nepieciešama arī *BEV* akumulatoru bateriju ražošanai, lai cita starpā kontrolētu cenu līmeni un nodrošinātu stratēģiskos, ekonomiskos un ilgtspējas mērķus. Proti, 2021. gada decembrī trīs valsts subjekti apvienojās, lai izveidotu *China Rare Earth Group Co. Ltd*, kas aptver aptuveni 62 % no kopējām smago retzemju metālu piegādēm Ķīnā ([320]). Līdz ar to valsts līmenī valdība veica citus pasākumus, piemēram, noteica eksporta ierobežojumus, ar tādu pašu mērķi palielināt piegādes iekšzemes ražotājiem ar zemām cenām un pieejamām izejvielām, kas vajadzīgas, lai cita starpā ražotu *BEV*.

(c) *Secinājums*

(758) Nobeigumā var secināt, ka valdības vadlīnijas, atzinumi un noteikumi attiecībā uz *BEV* ražošanas nozari liecina, ka valdība virza nozari uz tās attīstību un uzlabošanu, veicot izmaksu samazināšanu un izejresursus stabilu piegādi. Turklāt valdība ir izveidojusi sistēmu skaidrai un pastāvīgai akumulatoru bateriju un to izejresursu cenu kontrolei un uzraudzībai, lai nodrošinātu, ka *BEV* ražošanas nozare var tos iegādāties par lētām cenām un pietiekamā daudzumā.

([312]) Skatīt Standartizēto nosacījumu III iedaļas 1. punktu.
([313]) Skatīt Standartizēto nosacījumu I iedaļas 3. punktu.
([314]) Pieejams vietnē http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcfggzqd/202111/432.html.
([315]) HS kodi: 3801100090., 3801900000., 6815100000., 8545110010., 8545110090., 8545190000. un 8545900000.
([316]) Pieejams vietnē http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml.
([317]) Skatīt HS kodu 38011000 vietnē https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslcx2023.html.
([318]) Pieejams vietnē http://cws.mofcom.gov.cn/article/swcjzc/202201/20220103246934.shtml, skatīt 7. pierādījumu.
([319]) Pieejams vietnē https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, skatīt 6. pierādījumu.
([320]) https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earths-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/.

(759) Viss iepriekš minētais liecina, ka ĶV centrālā un vietējā līmenī ir noteikusi vairākus politikas virzienus un pasākumus, kas vērsti uz akumulatoru bateriju un izejresursu piegādātājiem ar galīgo mērķi atbalstīt *BEV* ražošanas nozari. Visi šie izejresursi veido būtisku daļu no *BEV* ražošanas izmaksām. Šīs politikas rezultātā ĶV nosaka mērķrādītājus, lai nodrošinātu stabilu un plašu šo akumulatoru bateriju un izejresursu piegādi apvienojumā ar zemākām cenām par labu *BEV* ražotājiem, ievērojami samazinot izmaksas, tādējādi ļaujot tiem pārdot *BEV* par zemākām cenām, tostarp Savienības tirgū. Pierādījumi par bateriju ražotājiem sniegto finansiālo atbalstu tika aplūkoti 739.–743. apsvērumā.

(1) *Attiecības starp izejresursu piegādātājiem un ĶV*

(760) Izanalizējusi tiesisko un ekonomisko regulējumu, kurā darbojas izejresursi, ko lielā mērā nosaka ĶV politikas mērķi attīstīt *BEV* ražošanas nozari, izmantojot izejmateriālu piegādātājus, Komisija analizēja arī Ķīnas akumulatoru bateriju iekšzemes tirgus raksturīgās iezīmes, pierādījumus par valsts klātbūtni/īpašumu izejresursu piegādātājuzņēmumos, kā arī citas norādes, ka ĶV īstenoja būtisku kontroli pār šiem subjektiem (tostarp to organizatoriskajām iezīmēm, lēmumu pieņemšanas pilnvaru ķēdēm un vispārējām attiecībām ar ĶV).

(761) Komisija meklēja informāciju par *akumulatoru bateriju iekšzemes tirgus struktūru*. Kā paskaidrots 3.3.1.2. iedaļā, ĶV nesadarbojās attiecībā uz izejmateriālu piegādātājiem, kas darbojas Ķīnas iekšzemes tirgū, tostarp *BEV* akumulatoru bateriju piegādātājiem, un nesniedza skaidrojumus vai būtisku informāciju par akumulatoru bateriju iekšzemes tirgu. Tāpēc Komisijai secinājumi bija jāizdara, pamatojoties uz faktiem, kas pieejami saskaņā ar pamatregulas 28. pantu.

(762) Šajā sakarā Komisija izmantoja četrus informācijas kopumus, t. i., *Rhodium* ziņojumā sniegto informāciju ([321]), *Benchmark Mineral Intelligence* (*BMI*) sniegto akumulatoru bateriju elementu tirgus ģeogrāfisko līdzsvaru ([322]), Ķīnas Autobūves jaudas akumulatoru bateriju nozares inovācijas alianses ziņojumu ([323]) un izlasē iekļauto grupu, kas iegādājušās akumulatoru baterijas, sniegto informāciju.

(763) *Rhodium* ziņojumā sniegtā informācija liecina, ka "*izņemot* LG Energy Solution, *Ķīnas elektrotransportlīdzekļu akumulatoru bateriju tirgū dominē iekšzemes tirgus dalībnieki*" ([324]). Proti, ziņojums liecina, ka Ķīnai piederošajiem akumulatoru bateriju ražotājiem Ķīnas iekšzemes tirgū 2021. gadā bija vairāk nekā 88 % no tirgus daļas, ārvalstu akumulatoru bateriju ražotājiem atstājot tikai 4 % no tirgus daļas. Attiecībā uz atlikušajiem 8 % izcelsmes valsts nebija norādīta. Tomēr, ņemot vērā lielāko ārvalstu akumulatoru bateriju piegādātāju ierobežoto daļu Ķīnas tirgū un to, ka ĶV nesadarbojās, Komisija secināja, ka arī pārējie ražotāji piederētu Ķīnai. Tajā pašā ziņojumā arī konstatēts, ka *CATL* tirgus daļa Ķīnas tirgū 2020. gadā pārsniedza 52 %. Tā kā nebija informācijas par pretējo, Komisija secināja, ka šie konstatējumi bija spēkā arī izmeklēšanas periodā.

(764) Komisija arī konstatēja, ka 10 identificētie akumulatoru bateriju ražotāji, kas minēti *Rhodium* ziņojumā, bija ĶABRNA (vai tās izpildpadomes) vai ĶERA biedri un/vai daļēji valsts īpašumā. Lai gan ĶABRNA un ĶERA biedri pārstāvēja vairāk nekā 86 % no tirgus daļas, biedriem, kuri ir priekšsēdētāja vietnieka amatā vai ir izpildpadomes locekļi, 2021. gadā piederēja vairāk nekā 62 % tirgus. Ziņojumā arī norādīts, ka pastāv politikas pasākumu kopums, kura mērķis ir atbalstīt Ķīnas iekšzemes akumulatoru bateriju piegādātājus ([325]).

([321]) *Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries, Rhodium Group*, 2022. gada decembris (turpmāk — "*Rhodium* ziņojums"), 42. lpp.

([322]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.

([323]) Sk. Ķīnas Autobūves jaudas akumulatoru bateriju nozares inovācijas alianses ziņojumu, kas publicēts 2024. gada 11. janvārī un pieejams vietnē https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82.

([324]) *Rhodium* ziņojums, 41. lpp.

([325]) *Rhodium* ziņojums, 58. lpp.

(765) *BMI* uzrādītais ģeogrāfiskais akumulatoru bateriju elementu tirgus līdzsvars ([326]) liecina, ka Ķīnas akumulatoru bateriju piedāvājums 2022. un 2023. gadā veidoja vairāk nekā 170 % no vietējā pieprasījuma, un tas arī norāda uz skaidru Ķīnas akumulatoru bateriju ražotāju dominējošo stāvokli vietējā tirgū.

(766) Turklāt Ķīnas Autobūves jaudas akumulatoru bateriju nozares inovācijas alianses ziņojumā norādīts, ka aptuveni 97 % no 2023. gada uzstādītās jaudas tirgus daļas ([327]) pieder Ķīnas iekšzemes akumulatoru bateriju ražotājiem. Ķīnas akumulatoru bateriju ražotāji, kas ir ĶABRNA biedri, veidoja vismaz 66 % no tirgus daļas, savukārt *BYD*, otrais lielākais ražotājs, kurš 2023. gadā veidoja 27 % no Ķīnas uzstādītās jaudas, ir daļa no ĶERA. Viens uzņēmums — *China Aviation Lithium Battery* (*CALB*) — bija gan ĶABRNA valdes loceklis, gan valstij piederošs uzņēmums. *CATL* vien 2023. gadā veidoja vairāk nekā 40 % no Ķīnas kopējās uzstādītās jaudas un ir ĶABRNA izpildpadomes loceklis.

(767) Komisija arī norādīja, ka ĶABRNA un ĶERA tiešsaistē nepublicē pilnu savu biedru sarakstu. Komisija varēja pārliecināties par uzņēmumu dalību ĶABRNA, ĶERA un citās nozares apvienībās, aplūkojot to gada pārskatus un citu tiešsaistē pieejamo informāciju, piemēram, to izpildstruktūru locekļu sarakstu. Tā kā ĶV nesniedza informāciju, kā arī oficiālus publiskus datus par visu ĶABRNA un ĶERA biedru sarakstu, Komisija izdarīja secinājumus, ka šajās apvienībās varētu būt vēl vairāk akumulatoru bateriju piegādātāju.

(768) Galu galā, lai gan nesadarbošanās dēļ nevarēja izdarīt secinājumus par *SAIC Group* veikto akumulatoru bateriju pirkumu vērtību, Komisija konstatēja, ka paziņotie akumulatoru bateriju piegādātāji visi atrodas ĶTR. Runājot par *Geely Group*, vismaz 65 % no tās pirkumiem tika veikti no uzņēmumiem, kas bija vai nu ĶABRNA, vai ĶERA biedri vai daļēji valstij piederoši uzņēmumi. Attiecībā uz *SAIC Group*, lai gan nebija iespējams pārbaudīt informāciju par pirkuma vērtību vai apjomu, lietas materiālos iekļautā informācija liecina, ka tās četri galvenie akumulatoru bateriju piegādātāji daļēji tieši vai netieši piederēja valstij, bija ĶABRNA biedri vai bija cieši saistīti ar to ar viena piegādātāja kapitāla daļas īpašnieka (*CATL*) starpniecību.

(769) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka Ķīnas iekšzemes tirgu apkalpo gandrīz tikai iekšzemes akumulatoru bateriju piegādātāji. Lielais vairums šo piegādātāju ietilpst tādās apvienībās kā ĶABRNA un ĶERA un/vai pieder valstij.

(770) Komisija arī pārbaudīja *attiecības starp ĶV un akumulatoru bateriju piegādātājiem*, lai noteiktu, vai valdība īstenoja būtisku kontroli pār attiecīgajiem subjektiem un to rīcību tirgū. Apvienību loma ir būtiska, lai parādītu, kā ĶV ar asociāciju starpniecību nodrošina savu politikas mērķu īstenošanu, lai attīstītu *BEV* ražošanas nozari.

(771) Tā kā ĶV nesniedza nekādu informāciju par skaitu un citu informāciju par formālajām norādēm par valdības līdzdalību un kontroli pār *BEV* akumulatoru bateriju iekšzemes piegādātājiem, Komisijai saskaņā ar pamatregulas 28. pantu bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Šajā nolūkā Komisija analizēja divu neintegrēto izlasē iekļauto grupu (*Geely Group* un *SAIC Group*) akumulatoru bateriju piegādātāju situāciju. Kā minēts iepriekš, ĶV nesniedza prasīto informāciju par bateriju piegādātāju un/vai bateriju ražotāju apvienību īpašumtiesībām un kontroli. Turklāt nesaistītie *Geely Group* un *SAIC Group* akumulatoru bateriju piegādātāji nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem un informāciju par ĶV īpašumtiesībām un kontroli. Tāpēc Komisijai šī informācija bija jāmeklē publiskajā telpā. Gadījumos, kad Komisija nevarēja atrast publiski pieejamu informāciju, tai bija jāizdara secinājumi, pamatojoties uz pamatregulas 28. pantu.

([326]) https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/.
([327]) Sk. 323. zemsvītras piezīmi, 4. tabula.

(772) Attiecībā uz *SAIC Group*, lai gan nebija iespējams pārbaudīt informāciju par iegādes vērtību vai apjomu, lietas materiālos iekļautā informācija joprojām liecināja, ka *SAIC Group* četri galvenie akumulatoru bateriju piegādātāji, kas veido lielāko daļu no to bateriju pirkumiem, daļēji tieši vai netieši piederēja valstij. Attiecībā uz *Geely Group* tika konstatēts, ka 3 no 14 akumulatoru bateriju piegādātājiem daļēji pieder valstij. Liela daļa *SAIC Group* un *Geely Group* akumulatoru bateriju piegādātāju arī tika atzīti par nozares asociāciju dalībniekiem. Turklāt Komisija arī konstatēja, ka no 10 lielākajiem identificētajiem akumulatoru bateriju ražotājiem, kas minēti *Rhodium* ziņojumā ([328]) un 2020. gadā aktīvi darbojās Ķīnas iekšzemes tirgū, vismaz 7 daļēji piederēja valstij.

(773) Kā jau minēts 763. apsvērumā, akumulatoru bateriju piegādātāji, par kuriem tika konstatēts, ka tie ir ĶABRNA vai ĶERA daļa, 2020. gadā veidoja vairāk nekā 86 % no Ķīnas tirgus daļas. *CALB* bija gan ĶABRNA izpildpadomes loceklis, gan valstij piederošs uzņēmums (765. apsvērums). ĶABRNA, galvenais Ķīnas tirgus dalībnieks, kas 2020. gadā veidoja 52 % no kopējā Ķīnas iekšzemes tirgus, ir tiešs un netiešs (ar kopuzņēmumu starpniecību) piegādātājs grupām *Geely Group* un *SAIC Group* un ĶABRNA izpildpadomes loceklis.

(774) Tā kā ĶV nesadarbojās, Komisijai bija jāpaļaujas uz publiski pieejamu informāciju, lai noteiktu, kuri no šiem piegādātājiem ir apvienību biedri. Komisija atzīmēja, ka ĶABRNA un ĶERA tiešsaistē nepublicē pilnu biedru sarakstu. Tomēr Komisija varēja pārliecināties par uzņēmumu dalību ĶABRNA, ĶERA un citās nozares apvienībās, aplūkojot to gada pārskatus un citu tiešsaistē pieejamo informāciju, piemēram, to izpildstruktūru locekļu sarakstu. Tā kā ĶV nesniedza informāciju un nebija oficiālu publisku datu, kas aptvertu visu ĶABRNA un ĶERA biedru sarakstu, Komisija secināja, ka šo apvienību biedru vidū, visticamāk, ir vēl lielāks skaits piegādātāju.

(775) Turklāt ĶABRNA publicē tikai izpildpadomes locekļu un "*jauno biedru*" sarakstu. Tajā ir iekļauti biedri, kas pievienojās, sākot no 2017. gada marta, taču apvienība ir dibināta 1988. gadā. Tiešsaistē pieejamā informācija liecina, ka apvienībai ir vairāk nekā 500 grupas biedru ([329]). Komisija meklēja informāciju par tiešsaistē pieejamajā nepilnīgajā sarakstā iekļautajiem biedriem un konstatēja, ka apvienībā bija arī daži VU, tostarp ne tikai izejvielu piegādātāji un akumulatoru bateriju ražotāji, bet arī valstij piederoši ieguldījumu fondi un pētniecības institūti. Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka ĶV varētu īstenot tiešu kontroli pār subjektiem, kas aptver plašu būtisku dalībnieku loku, kuri iesaistīti ne tikai akumulatoru bateriju nozarē un akumulatoru baterijām vajadzīgā litija nozarē, bet arī *BEV* ražošanas nozarē kopumā. Tas, ka vairāki dalībnieki visā *BEV* piegādes ķēdē ir ĶABRNA biedri, pastiprina pierādījumus, ka ĶV ir izveidojusi satvaru, kas aptver visus piegādes ķēdes līmeņus.

(776) Komisija analizēja ĶABRNA un ĶERA statūtus, lai novērtētu valdības kontroles līmeni pār apvienībām un to biedriem. Šajā nolūkā Komisijai saskaņā ar pamatregulas 28. pantu bija pilnībā jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem, jo ĶV atteicās sniegt informāciju par sava tirgus īpatnībām un par apvienībām, par kurām Komisija pieprasīja informāciju, tostarp gan ĶABRNA, gan ĶERA (279. apsvērums).

(777) Piezīmēs par 28. panta piemērošanu, kā sīkāk izklāstīts 282. apsvērumā, ĶV noliedza jebkādu kontroli pār ĶABRNA un oficiālu saistību ar apvienību. Tomēr izmeklēšanā atklājās, ka ĶV apgalvojums, ka tā nekontrolē ĶABRNA un ka asociācija nav oficiāli saistīta ar ĶV, bija faktu ziņā nepareizs. Gluži pretēji, Komisija konstatēja, ka ĶV kontrolē ĶABRNA, kā arī ĶERA.

([328]) *Rhodium* ziņojums, 58. lpp.
([329]) Sk. 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) Pirmkārt, ĶABRNA ir nozares apvienība, ko tieši pārvalda Valsts padome. Valsts padome ir Nacionālā tautas kongresa izpildstruktūra un augstākā valsts varas struktūra. To veido ierobežots skaits cilvēku, tostarp premjerministrs, premjerministra vietnieki un ģenerālsekretārs. ĶABRNA statūtu 3. pantā ([330]) ir arī noteikts, ka apvienība "*ievēro Ķīnas Komunistiskās partijas vispārējo vadību un* (..) *izveido Ķīnas Komunistiskās partijas organizācijas, lai veiktu partijas darbības un nodrošinātu nepieciešamos apstākļus partiju organizāciju darbībai*". Tādējādi ĶABRNA nav neatkarīga apvienība, ko izveidojuši tirgus dalībnieki un kas darbojas saskaņā ar brīvā ekonomikas tirgus principiem, bet gan subjekts, kuru vada ĶV un kuru tā pārvalda ar Valsts padomes starpniecību, un tādējādi tā atbild par ĶV noteikto valsts politikas mērķu sasniegšanu.

(779) Daudzas Ķīnas nozares apvienības savos statūtos definē savu lomu kā tilta funkciju starp valdību un saviem biedriem. Nozares apvienību un tirdzniecības palātu visaptverošas uzraudzības pasākumos, ko 2016. gadā izdeva VARK, Civillietu ministrija un astoņi citi departamenti, tika aicināts izveidot partijas organizācijas nozares apvienībās un tirdzniecības kamerās un ierosināts partijas veidošanas ([331]) prasības ierakstīt nozares apvienību statūtos. Neraugoties uz to, ka 2019. gadā VARK sāka institucionāli nodalīt nozares apvienības un tirdzniecības kameras no valdības, šajā sakarā izdotajos VARK atzinumos ([332]) oficiāli bija paredzēta iestāžu, funkciju, finanšu aktīvu u. c. nodalīšana, tie ne tikai nodrošināja rūpniecības apvienību pastāvīgu finansiālo atkarību no valdības iestādēm, bet arī nepārtrauktu pilnīgu ĶKP kontroli pār tām: "*Sociālo organizāciju partijas veidošanas darba struktūras visos līmeņos* (..) *stiprina konkrētus norādījumus, dziļi veicina partijas veidošanu atsaistītās nozares apvienībās un tirdzniecības kamerās,* (..) *visaptveroši stiprina partijas vadošo lomu nozares apvienībās un tirdzniecības palātās un nodrošina, ka partijas darbs ir nepārtraukts un ka atsaistīšanas procesā netiek vājināta partijas organizāciju loma*. (..) *Sociālo organizāciju partijas veidošanas darba struktūras visos līmeņos mudina nozares apvienības un tirdzniecības palātas savos statūtos iekļaut prasību par partijas veidošanas darbu, lai pilnveidotu darba mehānismus, kas nodrošina partijas organizāciju līdzdalību lēmumu pieņemšanā par svarīgiem jautājumiem, un standartizētu pārvaldību*" ([333]). Atzinumi arī nodrošināja nozares asociāciju finansiālo atkarību no valdības iestādēm un pilnīgu ĶKP kontroli pār tām ([334]).

(780) Turklāt ĶABRNA izpildpilnvaras īsteno Direktoru padome, ko ievēlē kopsapulce, kuras sastāvā ir visi apvienības biedri no uzņēmumu biedru vidus (statūtu 21. pants). ĶV ir arī pilnībā iesaistīta Direktoru padomes kandidātu atlasē. Saskaņā ar ĶABRNA statūtu 22. pantu par kandidātu atlasi atbildīgā komiteja ietver "*Uzraudzības padomes pārstāvjus*" un "*partijas organizācijas pārstāvjus*". Ja Direktoru padome nevar sanākt kopā, komitejas locekļus tieši izvēlas partijas veidošanas vadošā aģentūra. Partijas veidošanas struktūras ir atbildīgas par visām darbībām, kas saistītas ar partijas ideoloģijas paplašināšanu. Saskaņā ar "Atzinumiem par reformas īstenošanu, visaptveroši atsaistot nozares apvienības un tirdzniecības palātas no administratīvajām struktūrām" (turpmāk — "Atzinumi par nozares apvienībām"), sociālo organizāciju partijas veidošanas darba struktūras "*visaptveroši stiprina partijas vadošo lomu nozares apvienībās un tirdzniecības palātās un nodrošina, ka partijas darbs ir nepārtraukts un ka atsaistīšanas procesā netiek vājināta partijas organizāciju loma*. (..) *Sociālo organizāciju partijas veidošanas darba struktūras visos līmeņos mudina nozares apvienības un tirdzniecības palātas savos statūtos iekļaut prasību par partijas veidošanas darbu, lai pilnveidotu darba mehānismus, kas nodrošina partijas organizāciju līdzdalību lēmumu pieņemšanā par svarīgiem jautājumiem, un standartizētu pārvaldību*" ([335]). Biedru pilnsapulce direktoru ievēlēšanai un atcelšanai arī ir jāsasauc ar partijas veidošanas vadības aģentūras apstiprinājumu. Valdības ietekmi uz apvienības ikdienas darbībām vēl vairāk izceļ statūtu 36. pants, kurā noteikts, ka personām, kas atbild par apvienību, ir "[j]*āievēro Ķīnas Komunistiskās partijas vadības norādījumi, jāatbalsta Ķīnai raksturīgais sociālisms, apņēmīgi jāīsteno partijas nostāja,*

([330]) Ķīnas Akumulatoru bateriju nozares apvienības statūti (turpmāk — "ĶABRNA statūti"), pieejami vietnē http://www.chinabattery.org/content2/11/1104/1053234.html.

([331]) Partijas veidošanas darbs var būt ļoti daudzveidīgs, un tā galvenais mērķis ir paplašināt partijas ietekmi uzņēmumos, apvienībās, pārvaldēs utt. "Partijas veidošanas" oficiālā definīcija ir pieejama šajā vietnē: http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html. "*Partijas veidošanas darba saturs ir samērā piesātināts un ietver vairākus uzdevumus, piemēram, politisko veidošanu, ideoloģisko veidošanu, organizatorisko veidošanu, stila veidošanu, disciplīnas veidošanu, korupcijas apkarošanu un sistēmas veidošanu.*"

([332]) Atzinumi par reformas īstenošanu, visaptveroši atsaistot nozares apvienības un tirdzniecības palātas no administratīvajām struktūrām, VARK, Civillietu ministrija u. c., 2019. gada 14. jūnijs; pieejams vietnē http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm.

([333]) VARK atzinumu 4. iedaļa.

([334]) Sk. Ziņojuma par Ķīnu 2.3.3. iedaļu, 24. un 25. lpp., un VARK atzinumu 3. punkta 2. apakšpunktu, saskaņā ar kuriem administratīvās struktūras tiek mudinātas iegādāties pakalpojumus no kvalificētām nozares apvienībām.

([335]) Sk. Ziņojuma par Ķīnu 2.3.3. iedaļu, 25. un 26. lpp., kā arī VARK atzinumu 4. iedaļu.

principi un politika un jābūt labām politiskajām īpašībām". Par apvienību atbildīgās personas ir priekšsēdētājs, 23 priekšsēdētāja vietnieki un viens ģenerālsekretārs. Arī vairāki VU tiek iecelti par priekšsēdētāja vietniekiem. Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, ĶABRNA ir ne tikai pakļauta Valsts padomes vadībai, bet ĶV arī joprojām kontrolē ĶABRNA administrāciju un galvenās personas, kas atbild par tās darbu.

(781) Turklāt tās statūtu 46. panta 5. punktā ir noteikts, ka Uzraudzības padome ziņo par apvienības darbā pastāvošajām problēmām partiju veidošanas vadības aģentūrām un nozares vadības departamentiem. Jāatgādina, ka lietā DS379 saistībā ar Ķīnas valstij piederošām komercbankām ("*SOCB*") informācija, kas bija būtiska, lai novērtētu, vai subjekts ir valsts iestāde, ietvēra arī pierādījumus par to, ka galvenie vadītāji ir valdības iecelti darbinieki, tādējādi ĶKP saglabāja būtisku ietekmi attiecībā uz to izvēli, kā minēts 415. apsvērumā.

(782) Attiecības starp ĶABRNA un ĶV ir arī apstiprinātas VARK ziņojumos ([336]) un preses rakstos tiešsaistē. Ziņojumā par ĶABRNA 8. biedru kongresu, kas 2020. gadā notika Pekinā, Ķīnas Valsts vieglās rūpniecības padomes (ĶVVRP), kurā ietilpst ĶABRNA un no kuras tā saņem norādījumus ([337]), priekšsēdētājs *Zhang Chonghe* uzsvēra, ka ĶABRNA ir bijusi "*labs palīgs valdībai*" ([338]), cita starpā ierosinot grozījumus vairākās rūpniecības politikas jomās un atspoguļojot uzņēmumu prasības valdībai. Līdzīgi kā ĶABRNA ĶVVRP atrodas Valsts padomes VPAUPK vadībā, un tās darbības joma ietver dalību rūpniecības plānu un rūpniecības politikas izstrādē, industriālo klasteru un reģionu veidošanu, kas vērsti uz vieglās rūpniecības nozari, "*standartizēt nozares uzvedību*" un "*uzņemties citus uzdevumus, ko uzticējusi valdība un attiecīgie departamenti*" ([339]). Patiesībā saskaņā ar pašas apvienības sniegto informāciju tā vienmēr ir paudusi apņemšanos "***kalpot valdībai***" ([340]) (izcēlums pievienots).

(783) Tie paši noteikumi attiecas uz ĶERA. Tāpat kā ĶABRNA gadījumā (sk. 779. apsvērumu), izpildpilnvaras īsteno Direktoru padome (21. pants). ĶV ir pilnībā iesaistīta Direktoru padomes kandidātu atlasē. Saskaņā ar ĶERA statūtu 22. pantu par kandidātu atlasi atbildīgā komiteja ietver "*Direktoru padomes pārstāvjus, Uzraudzības padomes pārstāvjus*" un "*partijas organizācijas pārstāvjus*". Ja Direktoru padome nevar sanākt kopā, komitejas locekļus tieši izvēlas partijas veidošanas vadošā aģentūra. Tādējādi ĶABRNA ir ne tikai pakļauta Valsts padomes vadībai, bet ĶV arī joprojām kontrolē ĶABRNA administrāciju un galvenās personas, kas atbild par tās darbu. Statūtu 46. panta 5. punktā ir arī noteikts, ka Uzraudzības padome ziņo par apvienības darbā pastāvošajām problēmām partiju veidošanas vadības aģentūrām un nozares vadības departamentiem.

([336]) Sk. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html. Jo īpaši Valsts attīstības un reformu komisijas Rūpniecības departamenta pirmā līmeņa inspektors *Xia Nong* pauda cerību, ka ĶABRNA "*turpinās funkcionēt kā tilts un saikne jaunā "divējādas aprites" attīstības modeļa kontekstā* (..)".

([337]) ĶVVRP apvienību saraksts ir pieejams vietnē http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html.

([338]) "Ievērot partijas veidošanas noteikumus, lai vadītu apvienības darbu un veicinātu akumulatoru bateriju nozares un zaļās attīstības pārveidi un modernizāciju" (*Adhere to the Party Building to lead the work of the association and promote the transformation and upgrading of the battery industry and green development*), *Sohu*, 2020. gada 31. oktobris. Pieejams vietnē https://www.sohu.com/a/428642882_118081.

([339]) ĶVVRP statūti ir pieejami vietnē http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html.

([340]) "CATL priekšsēdētāja asistents *Meng Xiangfeng* un viņa delegācija apmeklējusi apvienību viedokļu apmaiņas nolūkā" (*Meng Xiangfeng, assistant to the chairman of CATL, and his delegation visited the association for exchanges*), ĶABRNA, 2023. gada 15. februāris. Pieejams vietnē http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html.

(784) ĶERA statūtu 21. pantā ir noteikts, ka apvienības direktori "*ĶKP vadībā atbalsta Ķīnas sociālismu, apņēmīgi īsteno partijas nostāju, principus un politiku, un tiem ir labas politiskās īpašības*". Tāpat kā ĶABRNA gadījumā, ja Direktoru padome nevar sanākt kopā, komitejas locekļus tieši izvēlas partijas veidošanas vadošā struktūra. Tādējādi ĶERA ir ne tikai pakļauta Valsts padomes vadībai, bet ĶV arī joprojām kontrolē apvienības administrāciju un galvenās personas, kas atbild par tās darbu.

(785) Kā parādīts 779. apsvērumā, ĶV izveidoja sistēmu, kas nodrošina, ka visas asociācijas vadības un administratīvās struktūras, piemēram, direktoru padome, priekšsēdētājs, priekšsēdētāja vietnieki un ģenerālsekretārs, tiek atlasītas, lai veicinātu ĶKP un ĶV politikas mērķu sasniegšanu. Kā jau plaši aplūkots 197.–203. apsvērumā un 704.–705. apsvērumā, tiesisko un ekonomisko vidi ĶTR, kurā darbojas *BEV* izejmateriālu piegādātāji, raksturo stingra un plaša valdības kontrole. Pierādījumi par šādu plašu kontroli cita starpā ir atrodami Konstitūcijas 11. pantā, saskaņā ar kuru valdība nepārprotami uzrauga un kontrolē arī nepublisko ekonomikas sektoru (sk. jo īpaši 199. apsvērumu).

(786) Turklāt Komisija ir arī konstatējusi ĶKP biedru un organizāciju klātbūtni un plašu ietekmi uz vairākiem akumulatoru bateriju piegādātājiem. Saskaņā ar Uzņēmējdarbības likumu ([341]) ne tikai VU, bet arī privātos uzņēmumos "*nodibina Ķīnas Komunistiskās partijas organizāciju, lai tā veiktu partijas darbības saskaņā ar Ķīnas Komunistiskās partijas konstitūciju. Uzņēmums nodrošina partijas organizācijas darbībai vajadzīgos nosacījumus*". Turklāt ĶKP Centrālās komitejas un Valsts padomes 2017. gada atzinumi par veselīgas vides izveidi uzņēmēju attīstībai, uzņēmējdarbības veicināšanu un uzņēmēju lomu pilnīgu īstenošanu ([342]) nerada šaubas par ĶKP organizāciju lomu uzņēmumos: "*Izglītot un virzīt privātos uzņēmējus, lai atbalstītu partijas vadību un atbalstītu partijas veidošanas darbu uzņēmumos. Izveidot un uzlabot privātu uzņēmumu partijas veidošanas darba mehānismu, aktīvi izpētīt dažādus partijas veidošanas darba veidus un censties paplašināt partiju organizāciju un darbu privātos uzņēmumos. Pilnībā atraisīt partijas organizāciju galveno politisko lomu strādnieku masās un vadošo politisko lomu uzņēmumu attīstībā.*" Faktiski *CATL* ĶKP biedri uzskata, ka to "*partijas veidošanas darbs ir arī uzņēmuma attīstības virzītājspēks*" ([343]).

(787) Pierādījumus par ĶKP kontroli ne tikai pār valsts uzņēmumiem, bet arī pār privātiem subjektiem apstiprina arī noteikums "Korporatīvās pārvaldības pamatnostādnēs biržas sarakstā iekļautiem uzņēmumiem", kuras 2018. gadā apstiprināja ĶVRK ([344]) un kuru 5. pantā ir noteikts, ka "*biržā kotētos uzņēmumos saskaņā ar Uzņēmējdarbības likuma noteikumiem izveido Ķīnas Komunistiskās partijas organizācijas, lai veiktu partijas darbības. Biržā kotētie uzņēmumi nodrošina partijas organizāciju darbībai nepieciešamos nosacījumus. Biržā kotēti uzņēmumi, kurus kontrolē valsts, saskaņā ar Uzņēmējdarbības likumu un attiecīgajiem noteikumiem un ņemot vērā uzņēmuma pašu kapitāla struktūru, uzņēmējdarbību un citus faktiskos apstākļus, savos statūtos iekļauj attiecīgās prasības partijas veidošanas darbiem*". Tas apstiprina, ka ĶKP ir ietekme uz visu veidu uzņēmumiem Ķīnā un ka tā var izmantot partijas veidošanas darba vienības uzņēmumos, lai īstenotu savu ietekmi. Turklāt daži lielākie akumulatoru bateriju ražotāji Ķīnā (*CATL*, *BYD* un *Gotion*) ir kotēti Šeņdžeņas Fondu biržā, un tiem ir saistošas ĶVRK izdotās pamatnostādnes. To apstiprina *CATL* statūtu 12. pants, kurā noteikts, ka uzņēmums "*nodibina Komunistiskās partijas organizāciju un veic partijas darbības saskaņā ar Ķīnas Komunistiskās partijas konstitūcijas noteikumiem. Uzņēmums nodrošina partijas organizācijas darbībai nepieciešamos nosacījumus*" ([345]).

([341]) Pieejams vietnē http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml.
([342]) Pieejami vietnē http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm.
([343]) Sk. ziņojumu presei: https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html.
([344]) Sk. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm.
([345]) Sk. *CATL* 2022. gada maija statūtus, kas pieejami *CATL* tīmekļa vietnē https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.

(788) Turklāt kopš 2022. gada decembra *CATL* priekšsēdētājs un ģenerāldirektors *Zeng Yuqun* ir arī Ķīnas Rūpniecības un tirdzniecības federācijas (*ACFIC*) priekšsēdētāja vietnieks ([346]). *ACFIC* ir ĶKP vadīta tirdzniecības palāta, "*kuras galvenā struktūra ir privāti uzņēmumi un privāti ekonomikas dalībnieki*" ([347]). Pamatojoties uz *ACFIC* statūtiem, tās darbības joma ir "*stiprināt un uzlabot privāto ekonomikas dalībnieku ideoloģisko un politisko darbu*" un "*palīdzēt privātiem ekonomikas dalībniekiem apzināti apvienot savu individuālo attīstību ar valsts attīstību*" (1. pants un 1. panta 2. punkts). Saskaņā ar statūtu 2. pantu *ACFIC* atbild arī par izmeklēšanu un izpēti saistībā ar ĶKP politikas īstenošanu. Apvienības pamatprincips ir arī palīdzēt valdībai pārvaldīt un apkalpot privāto ekonomiku (3. pants).

(789) Pamatojoties cita starpā uz a) kontroles līmeni, ko ĶV īsteno pār šajā iedaļā analizētajām Ķīnas ražošanas nozares apvienībām (proti, ĶABRNA un ĶERA), b) faktu, ka lielākā daļa Ķīnas iekšzemes akumulatoru bateriju ražotāju tika atzīti par to biedriem, un c) faktu, ka *CATL*, lielākais akumulatoru bateriju ražotājs Ķīnā, arī tika iecelts par ĶABRNA ([348]) un *ACFIC* priekšsēdētāja vietnieku, ĶKP vadītā tirdzniecības palāta, kuras tiešais nolūks ir palīdzēt privātiem uzņēmumiem īstenot ĶKP politiku, Komisija secināja, ka akumulatoru bateriju tirgū dominē vairāki uzņēmumi, kurus pārvalda un kontrolē valsts, piedaloties ĶABRNA un ĶERA. Ņemot vērā klātbūtni apvienību vadībā, kā arī uzņēmējdarbības lēmumu virzību, ĶV īsteno būtisku kontroli pār akumulatoru bateriju piegādātājiem, izmantojot to dalību ĶABRNA un ĶERA.

(2) *Akumulatoru bateriju piegādātāju pamatiezīmes un funkcijas*

(790) Izejresursu piegādātāju organizācija, izmantojot asociācijas, un to attiecības ar ĶV parāda, kā izejresursu piegādātājiem ir piešķirtas valdības pilnvaras veikt publiskas funkcijas. Tā vietā, lai darbotos kā brīvā tirgus dalībnieki, izejresursu piegādātāji veic uzticēto valdības funkciju — attīstīt *BEV* ražošanas nozari. Šīs funkcijas veic izejresursu piegādātāji ar tiešu ĶV atbalstu, kad tie nodrošina galvenos izejresursus *BEV* ražotājiem par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo.

(791) Kā jau aplūkots 3.1. iedaļā, Komisija atrada pierādījumus tam, ka ĶV pilnībā kontrolē gan ĶABRNA, gan ĶERA un to locekļus. Tāpēc Komisija savā izmeklēšanā galveno uzmanību pievērsa ĶABRNA, ĶERA un to biedru veiktajām funkcijām, kuras var raksturot kā valdības funkcijas.

(792) ĶABRNA ir pilnībā iesaistīta rūpniecības politikas formulēšanā, sniedzot atzinumus un ierosinājumus valdībai, kā arī akumulatoru bateriju nozares tiesiskā un normatīvā regulējuma īstenošanā. ĶABRNA statūtu II nodaļas 6. panta 1. punktā un 6. panta 10. punktā ir skaidri noteikts, ka apvienības darbības joma ir "[p]*alīdzēt izstrādāt un organizēt akumulatoru bateriju nozares attīstības plāna īstenošanu* (..) *un veicināt valdības izstrādāto plānu un saistīto politiku īstenošanu*", kā arī "[u]*zņemties citus uzdevumus, ko pilnvarojusi vai uzticējusi valdība un attiecīgie departamenti*". Šajā sakarā Komisija atgādina, ka plānu īstenošana nav tikai indikatīvs satvars, bet ka tā ir noteikta tiesību aktos, tostarp ĶTR konstitūcijā ([349]).

(793) Komisija šajā sakarā ir atradusi pierādījumus ĶABRNA tīmekļa vietnē ([350]). ĶABRNA kopā ar RITM pārstāvjiem un tādiem galvenajiem uzņēmumiem kā *CATL* un *Sunwoda*, kas ir vēl viens mazāks Ķīnas akumulatoru bateriju ražotājs, piedalījās diskusiju sanāksmē, lai formulētu "*14. piecgades plānu akumulatoru bateriju nozares attīstībai*" ([351]) un ierosinātu cita starpā pārskatīt rūpniecības politiku, iekšzemes un ārvalstu patēriņa tirgus un zaļo attīstību.

([346]) *Zeng Yuqun, Chairman of CATL, was elected as the new Vice Chairman of the All-China Federation of Industry and Commerce, The Paper*, 2022. gada 13. decembris. Pieejams vietnē https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html.

([347]) Sk. *ACFIC* statūtus, kas pieejami vietnē https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/.

([348]) Sk. http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html.

([349]) Ziņojums par Ķīnu, Ķīnas Tautas Republikas Konstitūcijas 4.3.1. nodaļa, 93. lpp., kā arī 62., 67. un 89. pants, pieejama vietnē https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html.

([350]) Sk. *China Battery Industry Association holds a discussion meeting on the formulation of the "14th Five-Year Plan for the Development of the Battery Industry", China Battery Industry Association*, 2021. gada 23. augusts. Pieejams vietnē http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html.

([351]) Vēlāk to pabeidza kā "14. piecgades jauno enerģijas uzkrāšanas attīstības plānu". Pieejams vietnē https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf.

Saskaņā ar ĶABRNA vietnē sniegto informāciju darba grupa un RITM cieši sadarbojās plāna sagatavošanā, "*lai tas varētu kļūt par pamatdokumentu, kas var vadīt nozari un kalpot valdībai un uzņēmumiem*".

(794) Tika arī konstatēts, ka ĶABRNA ir piešķirtas ārkārtējas pilnvaras "*stiprināt nozares disciplīnu*" un regulēt apvienības, nozares un biedru darbību, kā arī koordinēt biedru attiecības ([352]). Nozares stiprināšana (pašdisciplīna un rīcība tirgū ir īpaši norādījumi, kas paredzēti vairākos valstu plānos, kā izklāstīts 747. un 748. apsvērumā). ĶABRNA statūtu 11. pantā ir noteikts, ka biedri ievēro apvienības noteikumus un īsteno apvienības lēmumus.

(795) Papildus ĶABRNA statūtos atklātajiem pierādījumiem iepazīstināšanas sadaļā ar apvienību tās tīmekļa vietnē ir norādīts, ka apvienības mērķis ir "*atspoguļot uzņēmumu un nozaru prasības, regulēt uzņēmumu un nozaru rīcību, aizsargāt biedru likumīgās tiesības un intereses, īstenot valsts politiku un tiesību aktus, sekmēt visas nozares ekonomikas, tehnoloģiju un vadības līmeņa pastāvīgu uzlabošanos un veicināt visas nozares attīstību,* (..) *sekmēt tirgu nozares vajadzībām* (..) *un koordinēt jautājumus korporatīvajā* ražošanā, *pārdošanā un eksportā*" ([353]). Saskaņā ar ĶABRNA manifestu ([354]) apvienības misija ir "*aktīvi kalpot biedru vajadzībām, nozares attīstībai un valsts vadībai*", un tās mērķis ir "*izveidot augsta līmeņa apvienību, kas virza globālās akumulatoru bateriju nozares attīstību*". Pamatojoties uz statūtu 2. pantu, tās darbības joma ir arī tilts starp valdību un tās biedriem. Saskaņā ar ĶABRNA statūtu 10. panta 2. punktu arī biedri uzrauga apvienības darbu.

(796) ĶERA ir vēl viena apvienība, ko veido uzņēmumi un iestādes, kas saistītas ar akumulatoru bateriju nozari. Apvienības mērķis ir ne tikai kalpot tās biedriem, bet arī palīdzēt tiem paplašināties iekšzemes un ārvalstu tirgos, kā arī veicināt nozares vispārējo tehnoloģisko progresu un rūpniecisko attīstību. Līdzīgi kā ĶABRNA arī ĶERA statūtu ([355]) 3. pantā ir noteikts, ka apvienība ievēro Ķīnas Komunistiskās partijas vadību un ievēro valsts politiku, kā arī veic partijas darbības. ĶERA ir arī uzticēts sniegt ieteikumus valdības departamentiem par akumulatoru bateriju nozares politikas un noteikumu formulēšanu (6. panta 1. punkts) un darboties kā saiknei starp valdību, nododot valdībai biedru prasības un attiecīgi palīdzot saviem biedriem īstenot valdības politiku (6. panta 1. punkts), organizēt nozares noteikumu un noteikumu izstrādi, "*palīdzēt valdībai regulēt rīcību tirgū, paplašināt tirgus biedru vajadzībām, radīt apstākļus godīgas un sakārtotas konkurences ārējās vides izveidei*" un aizsargāt gan savu biedru, gan nozares intereses (6. panta 3. punkts). Visbeidzot, 6. panta 14. punktā ir noteikts, ka apvienība "*uzņemas jautājumus, ko uzticējuši valdības departamenti un uzņēmumi un veic citas nozarei izdevīgas darbības*". ĶERA biedriem ir arī pilnvaras uzraudzīt apvienības darbu (10. pants).

(797) Turklāt ĶERA statūtos tās biedriem ir noteikti pienākumi, kā norādīts 11. pantā, proti, ka biedri ievēro "apvienības statūtus un dažādos noteikumus" un īsteno apvienības rezolūcijas.

(798) Tāpēc ĶERA ne tikai pilda padomdevējas funkcijas valdībai un darbojas kā vidutājs starp ĶV un saviem biedriem, bet tai ir arī piešķirtas ārkārtas pilnvaras regulēt savu biedru un arī citu akumulatoru bateriju nozarē darbojošos subjektu rīcību tirgū. Līdzīgi noteikumi par biedru rīcību tirgū un cenu noteikšanas mehānismu ir iekļauti Šeņdžeņas Akumulatoru bateriju nozares apvienības (*SBIA*) statūtos, un tajā ietilpst *Sunwoda*. *SBIA* ir Šeņdžeņas valdības pakļautībā, un tajā ir skaidri paredzēta cenu strīdu koordinācija starp tās biedriem. Jo īpaši, *SBIA* statūtos ir noteikts, ka "[s]*askaņā ar cenu administrēšanas departamenta norādījumiem uzrauga produktu vai pakalpojumu cenu noteikšanu nozarē, koordinē biedru strīdus par cenām un saglabā godīgu konkurenci*" ([356]).

([352]) Sk. ĶABRNA statūtu 6. panta 8. punktu.
([353]) Pieejami vietnē http://www.chinabattery.org/detail/1101.html.
([354]) Sk. http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html.
([355]) Pieejami vietnē https://www.ciaps.org.cn/news/show-htm-itemid-39456.html.
([356]) Sk. 8. panta 8. punktu *SBIA* statūtos, kas pieejami vietnē http://www.szbattery.org/bylaws.html.

(799) Tāpat kā ĶABRNA gadījumā, ĶERA biedriem ir piešķirtas valdības pilnvaras tādā nozīmē, ka tiem ir pilnvaras individuāli un kolektīvi ietekmēt apvienību un pieņemt tās lēmumus, valdības vārdā veikt pienākumus vai funkcijas *BEV* ražošanas nozares attīstībai. Šīs apvienības arī pilda valdības funkcijas, jo to uzdevums ir īstenot ĶV politiku nodrošināt akumulatoru baterijas un izejvielas par zemām cenām, lai attīstītu *BEV* ražošanas nozari, un uzraudzīt, vai visi attiecīgie piegādātāji to pilnībā ievēro. Ņemot vērā minēto, Komisija uzskatīja, ka ĶERA un tās biedri ir "valsts iestādes" SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta nozīmē.

(800) Komisija arī novērtēja, vai bateriju piegādātājiem atsevišķi, un jo īpaši *CATL*, kas ir nozīmīgs dalībnieks Ķīnas iekšzemes tirgū, ir valdības pilnvaras un vai tie īsteno šīs pilnvaras, pildot valdības funkcijas. Pierādījumi liecināja, ka akumulatoru bateriju piegādātāji ievēro un īsteno ĶV politikas mērķus, kas izklāstīti 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, un tādējādi pilda valdības funkcijas.

(801) Lomu, kas uzticēta valsts iestādei, kura īsteno valdības funkcijas, akumulatoru bateriju un *BEV* tirgū uzskatāmi ilustrē *CATL* rīcība, proti, tas izveidoja stratēģisku kopuzņēmumu tīklu ar šādiem valstij piederošiem uzņēmumiem: *FAW*, *GAC*, *Dongfeng*, *SAIC*, *Chang'an Automotive* un vēlāk arī *BAIC* ([357]). Šīs partnerības liecina par ciešām valdības saiknēm, kas ne tikai palīdz konsolidēt *CATL* stāvokli, bet arī piešķir ieguvumu *BEV* ražošanas nozarei tādā ziņā, ka tās nodrošina stabilu piegādi šiem *BEV* ražotājiem no ĶABRNA izpildpadomes locekļa ([358]). Tādā pašā garā *CATL* parakstīja arī kopuzņēmuma līgumu ar *Geely Group* ([359]), lai nodrošinātu "*stabilu piegādi*" un "[zemāku] *iepirkuma cenu par detaļām un tādējādi palielinātu elektrisko vieglo pasažieru automobiļu konkurētspēju*". Tas liecina, ka šāda dinamika neaprobežojas tikai ar valstij piederošiem *BEV* ražotājiem, bet ietekmē arī privāto uzņēmumu rīcību.

(802) Attiecībā uz darījumiem ar saistītiem uzņēmumiem Komisija konstatēja, ka *CATL* statūtu 46. pantā ir noteikts, ka darījumus starp Sabiedrību un ar to saistītajām pusēm var atbrīvot no pienākuma iesniegt apspriešanai akcionāru sapulcē, ja "*saistīto pušu darījuma cenas nosaka valsts*" ([360]). Līdzīgs noteikums ir ietverts *CATL* saistīto darījumu pārvaldības sistēmas 22. pantā ([361]). Komisija uzskatīja, ka nav iemesla, kāpēc šāds noteikums būtu nepieciešams, ja šajā nozarē nebūtu valsts noteikto cenu, jo īpaši pērkot/pārdodot izejvielas un/vai akumulatoru baterijas. Ņemot vērā iepriekš minētos kopuzņēmumus, kas parakstīti starp *CATL* un valstij piederošiem *BEV* ražotājiem, kopuzņēmumu pastāvēšanu starp *CATL* un diviem izlasē neiekļautajiem ražotājiem un lielo daļu *Geely* un *SAIC* grupu pirkto akumulatoru bateriju no *CATL*, šķiet, ka ĶV ir būtiska loma *BEV* ražošanas nozarei piegādāto akumulatoru bateriju cenu mehānismā un ka *CATL* savu funkciju izpildē īsteno valdības pilnvaras.

([357]) "*FAW/CATL* izveidojis jaunu uzņēmumu *Ningde*, kas ir populārs zīmols, un apvienojis sešus partnerus valsts uzņēmumus" (*FAW/CATL established a new company, Ningde, a popular brand, gathered six state-owned enterprise partners*), *Sohu*, 2024. gada 26. aprīlis. Pieejams vietnē https://www.sohu.com/a/310427005_205282.

([358]) Par *SAIC* sk. *CATL, SAIC's joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II, Gasgoo*, 2021. gada 22. jūnijs. Pieejams vietnē https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html.
Sk. pēdējo rindkopu: "*Šī vienošanās ļauj sākt diskusijas par plašu jomu loku, tostarp par kopīgu attīstību, stabilu piedāvājumu* (..)."
Par *FAW* sk. *China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL, Yicai*, 2019. gada 28. februāris, pieejams vietnē https://www.yicaiglobal.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl: "FAW *gadījumā vienošanās var nodrošināt stabilu jaudas akumulatoru bateriju plūsmu par konkurētspējīgu cenu.*"
Par *GAC* sk. *GAC and CATL Agreed to Establish Two Joint Ventures, GAC Group*, 2018. gada 19. jūlijs. Pieejams vietnē https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931: "*GAC šī sadarbība nodrošinās jauno energoavotu transportlīdzekļu pamatsastāvdaļu stabilu piegādi, vēl vairāk samazinās iepirkuma izmaksas un uzlabos tā konkurētspēju tirgū.*"

([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) *CATL* kā vadošais akumulatoru bateriju ražotājs Ķīnā, kas veido 52 % no iekšzemes akumulatoru bateriju tirgus ([362]), ir plaši iekļauts arī valsts un vietējos plānos, jo īpaši Guidžou un Fudzjaņā. *Guizhou CATL* parakstīja vairākus sadarbības nolīgumus ar vietējo valdību, kā minēts 730. apsvērumā. Turklāt *CATL* Valsts elektroķīmiskās enerģijas akumulēšanas tehnoloģiju inženierijas pētniecības centra izveide atspoguļo vienu no 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām galvenajiem uzdevumiem ([363]) (729. apsvērums). *CATL "kā Ķīnas litija akumulatoru bateriju nozares attīstības mugurkauls (..) uzņēmās vadību un kopīgi izveidoja Valsts elektroķīmiskās enerģijas akumulēšanas tehnoloģiju inženierijas pētniecības centru"* ([364]). Pētniecības centru veido sešas universitātes, tostarp Cinhuas universitāte un Sjameņas universitāte, divas zinātniskās pētniecības vienības, ietverot Ķīnas Elektroenerģijas pētniecības institūtu un Ķīnas Autobūves tehnoloģiju pētniecības un izstrādes centru, un septiņi augšupēji un lejupēji uzņēmumi, tostarp *Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd*. Zinātniskās pētniecības vienības un *Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd* ir VU.

(804) Valsts inženierzinātņu pētniecības centrs elektroķīmiskās enerģijas akumulēšanas tehnoloģiju jomā ir viens no jaunākajiem piemēriem, kā *CATL* veic galvenos valsts uzdevumus. Piemēram, *CATL* 2019. gada ziņojumā par korporatīvo sociālo atbildību uzņēmums uzsver, ka viens no saviem galvenajiem sasniegumiem 2016. gadā *"uzņēmās konkrētus pētniecības un izstrādes uzdevumus gan saistībā ar jauno energoavotu transportlīdzekļiem, gan viedtīklu saskaņā ar 13. piecgades plāna valsts galveno pētniecības un izstrādes plānu; nodibināja* CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation*; izveidoja* Jiangsu CATL Technology Co., Ltd" ([365]).

(805) Papildus sadarbībai ar VU un valstu galveno uzdevumu veikšanai Komisija konstatēja, ka 2023. gadā *CATL* sāka piedāvāt cenas atlaides, kas lika citiem dalībniekiem sekot šim piemēram, lai saglabātu tirgus daļu. Saskaņā ar tiešsaistē pieejamo informāciju *CATL* automobiļu ražotājiem nodrošināja litija karbonātu par cenu 200 000 CNY par tonnu, kas ir zemāka par tirgus cenu, proti, aptuveni 470 000 CNY par tonnu, lai nostiprinātu dažu klientu lojalitāti, proti, *Li Auto*, *NIO*, *Huawei* un *Zeekr*, kas ir viens no *Geely Group* komercializētajiem zīmoliem ([366]). *CATL* preferenciālā programma ir vērsta uz dažiem "stratēģiskiem" uzņēmumiem, kuriem nākamo trīs gadu laikā ir jāiegādājas 80 % savu akumulatoru bateriju no *CATL* ([367]). Akumulatoru bateriju ražotājs 2023. gada jūlijā, iespējams, arī lūdza katoda materiālu piegādātājiem piemērot 5–10 % atlaidi litija karbonāta cenām ([368]). Lai neatpaliktu no *CATL*, citi akumulatoru bateriju ražotāji sāka piemērot līdzīgu samazinājumu ([369]). Šo *CATL* piedāvāto atlaidi apstiprināja pierādījumi, kas iegūti no pārbaudītajiem izlasē iekļautajiem *Geely Group* ražotājiem. Faktiski tika konstatēts, ka izmeklēšanas periodā uz modeļiem, ko ražo *Zeekr* zīmols, attiecās lielāka subsīdiju starpība akumulatoru baterijām nekā uz citiem ražotājiem.

(806) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija arī pārbaudīja, vai tas, ka akumulatoru bateriju piegādātājiem bija piešķirtas valdības pilnvaras un tie tika uzskatīti par "valsts iestādēm", ietekmēja Ķīnas iekšzemes *BEV* ražotāju cenas.

([362]) *Rhodium* ziņojums, 42. lpp.

([363]) Sk. 2017. gada Rīcības plāna attiecībā uz akumulatoru baterijām III iedaļas 1. punktu.

([364]) "*CATL* vērienīgi notikusi Valsts inženierzinātņu pētniecības centra elektroķīmiskās enerģijas akumulēšanas tehnoloģiju jomā apbalvošanas ceremonija" (*The awarding ceremony of the National Engineering Research Center for Electrochemical Energy Storage Technology was grandly held at CATL*), *CATL*, 2019. gada 22. janvāris. Pieejams vietnē https://www.catl.com/news/4041.html.

([365]) Sk. *CATL* 2019. gada uzņēmuma sociālās atbildības ziņojuma 10. lpp., pieejams vietnē https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf.

([366]) Sk. *CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers, DigTimes Asia*, 2023. gada 20. februāris. Pieejams vietnē https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html.

([367]) Turpat.

([368]) Sk. *CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10% discount on lithium carbonate prices, CnEVPost*, 2023. gada 20. jūlijs. Pieejams vietnē https://cnevpost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/.

([369]) Sk. "*CATL* nāk klajā ar "litija rūdas atlaides" plānu automobiļu uzņēmumiem, sākot "cenu karu" akumulatoru bateriju nozarē" (*CATL launches "lithium ore rebate" plan to car companies, setting off a price war in the battery industry*), *36kr*, 2023. gada 17. februāris. Pieejams vietnē https://36kr.com/p/2135430109806721.

(807) Komisija 798. apsvērumā secināja, ka gan ĶABRNA, gan ĶERA ir piešķirtas valdības pilnvaras regulēt un virzīt savu locekļu saimniecisko rīcību par labu *BEV* ražošanas nozarei. ĶABRNA gadījumā apvienībai ir piešķirtas pilnvaras "*stiprināt nozares pašdisciplīnu*" un "*regulēt apvienību, nozari un biedru uzvedību*" ([370]). Lai palīdzētu saviem biedriem palielināt to "*reālās ekonomikas spējas*", apvienība paredz izveidot finanšu pakalpojumu platformu "*reālās ekonomikas atbalstam*" ([371]). ĶABRNA ir arī pilnvaras un uzdevums "*koordinēt korporatīvās ražošanas, pārdošanas un eksporta jautājumus*" ([372]). Šī sistēma atbilst 748. apsvērumā minētā paziņojuma par akumulatoru bateriju nozari noteikumiem, kas paredz, ka augšupējo un lejupējo akumulatoru bateriju tirgus dalībnieku uzvedība būtu attiecīgi jāuzrauga un jāreglamentē. Kā jau norādīts 748. apsvērumā, paziņojumā par akumulatoru bateriju nozari valsts iestādēm ir uzdots "*stiprināt uzraudzību un stingri izmeklēt un novērst uzkrāšanu, cenu pazemināšanu, negodīgu konkurenci un citu rīcību litija akumulatoru bateriju nozares augšupējā un lejupējā posmā, lai saglabātu tirgus kārtību*" ([373]). Šī loma pēc būtības ir uzticēta visām valsts iestādēm — vai nu apvienībām ĶABRNA un ĶERA, vai to biedriem.

(808) Ņemot vērā attiecīgajām nozares apvienībām un to biedriem piešķirtās pilnvaras attiecībā uz cenu noteikšanas mehānismiem, Komisija pārbaudīja valdības kontroles pār nozares apvienībām ietekmi saistībā ar akumulatoru bateriju un litija/*LFP* cenām.

(809) Kā jau pārbaudīts 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, ĶV izveidoja tādu nozares apvienību tīklu, kuru locekļiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un kuras pilda valdības funkcijas, jo īpaši tāpēc, ka tiem ir pilnvaras kontrolēt asociāciju, kurā tie ietilpst, un kurai savukārt ir piešķirtas pilnvaras īstenot valdības funkcijas. Šis konstatējums jo īpaši balstās uz apvienību, piemēram, ĶABRNA un ĶERA, ietekmi uz tiesisko, regulatīvo un normatīvo regulējumu, ko piemēro ĶTR. Attiecībā uz visām apvienībām un to biedriem Komisija konstatēja, ka šīs pilnvaras neaprobežojas tikai ar politikas un tiesību aktu izstrādi, bet ietver arī nozares pašdisciplīnu stiprināšanu, saskaņā ar kuru apvienības regulē savu biedru rīcību un attiecina arī uz izejvielu cenu noteikšanu un ĶTR uzņēmumu rīcību tirgū.

(810) Kā minēts 3.3.1.2. iedaļā, ĶV nesadarbošanās dēļ Komisija nesaņēma atbildes uz anketas jautājumiem no neviena nesaistīta akumulatoru bateriju piegādātāja, un nesaņēma arī informāciju par Ķīnas akumulatoru bateriju tirgu, piemēram, tā struktūru, ekonomikas dalībnieku līdzdalību vai cenu līmeni. Turklāt, lai gan *CATL* ar sazinājās divas no izlasē iekļautajām grupām, ar kurām tam bija kopuzņēmumi, tas atteicās sniegt atbildes uz anketas jautājumiem, tāpēc Komisijai nebija būtiskas informācijas *CATL* situācijas novērtēšanai, pamatojoties uz tā datiem.

(811) Turklāt, kā minēts 3.3.2.3. iedaļā, tā kā *SAIC Group* nebija sniegusi pārbaudāmu informāciju, Komisijai bija tikai ierobežots informācijas kopums, kas attiecās tikai uz *Geely Group*. Tā kā šā uzņēmuma īpatsvars Ķīnas tirgū *BEV* pārdošanas apjomu ziņā ir daudz mazāks un attiecīgi tā akumulatoru bateriju pirkumu apjoms ir mazāks salīdzinājumā ar *SAIC Group*, šī informācija pati par sevi netika uzskatīta par pietiekamu, lai izdarītu jēgpilnus secinājumus par valdības kontroles pār jaudas akumulatoru bateriju nozares apvienību ietekmi uz akumulatoru bateriju cenām, ko piemēro *BEV* ražotājiem. Līdz ar to Komisijai bija jāpaļaujas uz citiem pieejamajiem faktiem.

(812) Komisijas norādītie fakti bija publiski pieejamā informācija, piemēram, tirgus izpētes informācija no *BMI* ([374]), informācija par galveno akumulatoru bateriju ražotāju Ķīnas tirgū, *CATL*, pārbaudīta informācija par iegādi saistībā ar *Geely Group* un konkrēta pārbaudīta informācija par akumulatoru bateriju piegādātāju, kas saistīts ar *SAIC Group*.

([370]) ĶABRNA statūtu 6. panta 8. punkts.
([371]) ĶABRNA statūtu 6. panta 6. punkts.
([372]) Sk. ĶABRNA ievadu.
([373]) Turpat.
([374]) Litija jonu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu (ET) piegādes ķēdes datu sniedzējs un tirgus informācijas izdevējs, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

(813) *BMI* dati atspoguļo mēneša litija jonu akumulatoru bateriju elementu cenu novērtējumus Ķīnas, Eiropas, Āzijas (izņemot ĶTR) un Ziemeļamerikas tirgiem, kas izteikti *EXW* līmenī. Attiecībā uz izmeklēšanas periodu tas liecina, ka *NMC* elementu ražotāja *EXW* cena par kW/h ES, Ziemeļamerikas vai Āzijas tirgos bija par vismaz 10 % un līdz pat 30 % augstāka nekā Ķīnas tirgū neatkarīgi no konkrētajām *NMC* ķīmijām (111, 523, 622 vai 811). Tā kā nebija publiski pieejams elementu cenu novērtējums *LFP* elementiem un ĶV nesadarbojās, cenu atšķirība starp Ķīnas un citiem tirgiem tika uzskatīta par derīgu arī *LFP* elementiem. Šāds salīdzinājums būtu jāskata, ņemot vērā to, ka Ķīnas akumulatoru bateriju ražotāju tirgus daļa ES un Ziemeļamerikas tirgos 2022. un 2023. gadā pārsniedza 60 % ([375]), lai Ķīnas akumulatoru bateriju ražotājus varētu uzskatīt par cenu noteicējiem šajos tirgos. Lai gan šis cenu salīdzinājums liecina, ka cenas tirgos, kas nav Ķīnas tirgi, sistemātiski ir augstākas, Komisija arī uzskatīja, ka šī analīze tika veikta piesardzīgi, jo cenas tika noteiktas, pamatojoties uz *EXW* cenu, tādējādi netika ņemtas vērā transporta izmaksas no ĶTR uz šiem tirgiem. Ja tiktu iekļautas transporta izmaksas, kā arī ņemot vērā Ķīnas akumulatoru bateriju ražotāju tirgus daļu šajos tirgos, cenu atšķirība būtu vēl lielāka.

(814) Runājot par *CATL*, tā kā nebija precīzāku datu, Komisija analizēja *CATL* gada pārskatus par 2021.–2022. gada periodu ([376]). Pārskati liecināja par rentabilitātes pasliktināšanos Ķīnas iekšzemes tirgū, ko kompensēja lielāka peļņa, kas reģistrēta eksporta pusē. Lai gan uzņēmums 2021. gada decembrī ziņoja par augstām bruto peļņas normām gan iekšzemes, gan ārvalstu akumulatoru bateriju tirgū, šī tendence mainījās 2022. gada jūnijā, kad uzņēmums sāka zaudēt rentabilitāti Ķīnas iekšzemes tirgū, vienlaikus palielinot savu peļņas normu eksporta pusē. Tā kā *CATL* nesadarbojās, vai nu nesadarbojoties ĶV, vai *CATL* atsakoties sniegt atbildes uz anketas jautājumiem par divu izlasē iekļauto grupu akumulatoru bateriju saistītā piegādātāja kvalitāti, Komisija paļāvās uz pieejamajiem faktiem un secināja, ka rentabilitātes samazināšanās Ķīnas akumulatoru bateriju iekšzemes tirgū atspoguļo valdības politiku, kuras mērķis ir nodrošināt akumulatoru baterijas *BEV* ražotājiem iekšzemes tirgū par neatbilstoši zemu atlīdzību. Gluži pretēji, šāda politika neietekmēja eksporta tirgus, tāpēc rentabilitāte saglabājās stabila un pat palielinājās *CATL* piedāvāto cenu pieauguma dēļ šajos tirgos. Tas skaidri liecina, ka *CATL* nespēja līdz maksimumam palielināt peļņu Ķīnā un pieņemt racionālus uzņēmējdarbības lēmumus kā parasts tirgus dalībnieks, kas darbojas atvērta tirgus ekonomikā. Tā vietā ĶV politika lika *CATL* piegādāt akumulatoru baterijas par zemākām cenām iekšzemes *BEV* ražošanas nozarei, un uzņēmums varēja sasniegt tikai normālu peļņas līmeni no akumulatoru bateriju eksporta, kura cenas nebija piesārņotas ar ĶV visaptverošo politiku par labu *BEV* ražošanas nozarei. Šādu praksi apstiprina arī *CATL* statūtos un saistīto darījumu pārvaldības sistēmā ietvertie noteikumi, kuros, kā paskaidrots 801. apsvērumā, paredzēts, ka ikviena veida darījumu cenas ar saistītiem subjektiem nosaka valsts.

(815) *Geely Group* ar savu dažādo subjektu starpniecību iegādājās savas akumulatoru baterijas komplektu un moduļu veidā gan no nesaistītiem, gan saistītiem piegādātājiem. Ņemot vērā *Geely Group* un *CATL* kopuzņēmumu pastāvēšanu, šie divi uzņēmumi šajā procedūrā tika uzskatīti par saistītiem. Pamatojoties uz minēto, Komisija konstatēja, ka lielākā daļa pirkumu tika veikti no saistītiem uzņēmumiem.

(816) Saistītie *SAIC Group* un *Geely Group* akumulatoru bateriju piegādātāji izmeklēšanas periodā arī pārdeva akumulatoru baterijas eksportam. Komisija konstatēja, ka šis eksports tika veikts par augstākām cenām (uz kW/h pamata) nekā cena, ko *Geely Group* maksāja nesaistītiem piegādātājiem. Turklāt Komisija arī konstatēja, ka saistītie *SAIC Group* un *Geely Group* akumulatoru bateriju piegādātāji eksportēja vienas un tās pašas akumulatoru baterijas par ievērojami augstāku cenu nekā iekšzemes tirgū. Atkarībā no modeļiem cenu starpība pārsniedza 25 %, kas norāda uz atšķirīgu cenu uzvedību atkarībā no akumulatoru bateriju galamērķa, kas pamato 813. apsvērumā izklāstītos konstatējumus.

([375]) https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.
([376]) *CATL* 2022. gada pārskats, 17. un 18. lpp., un *CATL* 2023. gada pusgada pārskats, 15. un 148. lpp.

(817) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka valdības kontrole pār jaudas akumulatoru bateriju nozares apvienībām un to biedriem rada preferenciālu režīmu iekšzemes *BEV* ražotājiem. Proti, akumulatoru bateriju ražotāji no *BEV* ražotājiem iekasē zemākas cenas iekšzemes tirgū nekā eksporta tirgos. Līdz ar to Komisija secināja, ka akumulatoru bateriju ražotāji, kas darbojas kā valsts iestādes, īstenoja valsts politiku, kuras mērķis ir nodrošināt akumulatoru baterijas *BEV* iekšzemes ražotājiem par neatbilstoši zemu atlīdzību.

(3) *Secinājums*

(818) Pamatojoties uz iepriekš analizēto informāciju, Komisija uzskatīja, ka uzņēmumiem, kas piegādā akumulatoru baterijas, ir piešķirtas valdības pilnvaras un tie pilda valdības funkcijas, īstenojot ĶV politiku, kas minēta 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, nevis rīkojas saskaņā ar brīvā tirgus principiem, lai maksimāli palielinātu peļņu. ĶV politika piegādāt akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību *BEV* ražošanas nozares attīstībai, kā arī ievērot norādījumus par ražošanas mērķrādītājiem, kurus tāpēc nevar uzskatīt par privātas uzvedības izpausmi brīvā tirgus ekonomikā, nepārprotami ietekmē uzņēmumu lēmumus un pārvaldību. Konstatētie pierādījumi par cenu noteikšanas praksi eksporta tirgū attiecībā pret iekšzemes cenu noteikšanas praksi vēl vairāk apstiprina, ka akumulatoru bateriju ražotāji Ķīnā ievēro ĶV politiku, nevis brīvā tirgus principus.

(819) Turklāt, ņemot vērā Ķīnas ražošanas nozares asociāciju veiktās funkcijas, akumulatoru bateriju piegādātāji bija daļa no (t. i., ĶABRNA un ĶERA), un ĶV plašo ietekmi uz asociācijām, kā arī pilnvaras, ko šādu apvienību locekļi ieguva, piedaloties tajās, Komisija secināja, ka dalība ĶABRNA un ĶERA dalībniekiem piešķīra valdības pilnvaras tādā nozīmē, ka locekļiem ir pilnvaras individuāli un kolektīvi ietekmēt asociāciju un pieņemt tās lēmumus, valdības vārdā veikt pienākumus vai funkcijas *BEV* ražošanas nozares attīstībai. Šīs apvienības arī pilda valdības funkcijas, jo to uzdevums ir īstenot ĶV politiku nodrošināt akumulatoru baterijas par zemākām cenām *BEV* ražošanas nozares labā un uzraudzīt, lai visi attiecīgie piegādātāji to pilnībā ievērotu. Ņemot vērā ĶV plānus un visus šos stingros kontroles un uzraudzības mehānismus, kas reglamentē apvienības, šo apvienību un to biedru, kā arī citu piegādātāju rīcība faktiski ir ĶV rīcība.

(820) Ķīnas iekšzemes tirgus iezīmes un cenu noteikšanas mehānismi, ko īsteno un uzrauga akumulatoru bateriju apvienības, to biedri un akumulatoru bateriju un *LFP* piegādātāji, vēl vairāk apstiprina secinājumu, ka tiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un ka tie pilda valdības funkcijas. Konkrētāk, ĶV radīja vidi, kurā akumulatoru baterijas un *LFP* tiktu nodrošināti *BEV* ražotājiem par neatbilstoši zemu atlīdzību.

(821) Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka akumulatoru bateriju piegādātāji ir uzskatāmi par valsts iestādēm pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē.

(b) Akumulatoru bateriju piegādātāji, kas darbojas kā privātas organizācijas, kurām ĶV uzticējusi funkcijas vai kuras tā norīkojusi tās pildīta

(822) Pakārtoti, pat ja bateriju ražotāji nebūtu uzskatāmi par valsts iestādēm pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē, Komisija, pamatojoties uz šajā iedaļā aprakstīto informāciju, konstatēja, ka turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ tie būtu uzskatāmi par tādiem, kam ĶV uzticējusi vai norīkojusi veikt funkcijas, kuras parasti ir valdības kompetencē pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē. Tādējādi katrā ziņā to rīcība ir saistāma ar ĶV.

(823) Pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) daļas otrajā ievilkumā noteikts, ka finansiāls ieguldījums pastāv, ja valdība: "uztic privātai organizācijai vai norīko privātu organizāciju pildīt vienu vai vairākas funkcijas, kas minētas i), ii) un iii) punktā, kam parasti vajadzētu atrasties valdības kompetencē, un minētā darbība pēc būtības neatšķiras no darbības, ko parasti veic valdības". Pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) daļā aprakstītās funkcijas tiek veiktas, ja "*valdība piegādā preces vai pakalpojumus, kas nav daļa no vispārējās infrastruktūras, vai pērk preces*". Minētie noteikumi atspoguļo SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iii) un iv) apakšpunktu, un tie būtu jāinterpretē un jāpiemēro, ņemot vērā attiecīgo PTO judikatūru.

(824) PTO ekspertu grupa lietā *US — Export Restraints* lēma, ka abu vārdu "uzticēt" (*entrust*) un "norīkot" (*direct*) parastā nozīme SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunktā paredz, ka valdības rīcībai ir jāietver deleģēšanas jēdziens (uzticēšanas gadījumā) vai pavēles jēdziens (norīkošanas gadījumā). Tā noraidīja ASV cēloņu un seku argumentu un prasīja nepārprotamu un apstiprinošu rīcību deleģējuma vai pavēles veidā. Tomēr vēlākā lietā (*US — Countervailing duties on DRAMS*) Apelācijas institūcija uzskatīja, ka vārdu "uztic" un "norīko" aizstāšana ar vārdiem "deleģē" un "pavēl" ir pārāk neelastīga, izmantojot to kā standartu. Apelācijas institūcija uzskatīja, ka uzticēšana notiek, kad valdība nodod atbildību privātai organizācijai, un norīkošana attiecas uz situācijām, kad valdība īsteno savu varu pār privātu organizāciju. Abās lietās valdība izmanto privātu organizāciju kā starpnieci finansiāla ieguldījuma veikšanai, un "lielākoties ir paredzams, ka uzticēšana privātai organizācijai vai privātas organizācijas norīkošana būs saistīta ar noteiktiem draudiem vai piespiešanu".

(825) Tajā pašā laikā SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunkts neļauj dalībniekiem noteikt kompensācijas pasākumus ražojumiem, "ja valdība tikai īsteno savas vispārējās regulatīvās pilnvaras" vai ja valdības iejaukšanās "var dot vai nedot konkrētu rezultātu, vienkārši pamatojoties uz konkrētajiem faktiskajiem apstākļiem un tirgus dalībnieku brīvu izvēli šajā tirgū". Uzticēšana un norīkošana drīzāk nozīmē "aktīvāku valdības rīcību, nevis tikai veicināšanas pasākumus". Turklāt PTO neuzskatīja, ka "rīcības brīvības došana privātai organizācijai ir pretrunā uzticēšanai šai privātai organizācijai vai tās norīkošanai (..). Lai gan var būt gadījumi, kad privātai organizācijai dotā rīcības brīvība ir tik plaša, ka nevar pienācīgi secināt, ka privātai organizācijai ir uzticēts vai tā ir norīkota (veikt kādu konkrētu uzdevumu), šis ir faktu / pierādījumu jautājums, kas atsevišķi jārisina katrā konkrētā gadījumā". Saskaņā ar minētajiem PTO nolēmumiem ne visi valdības pasākumi, kas var sniegt ieguvumus, nozīmē finansiālu ieguldījumu saskaņā ar pamatregulas 3. pantu un SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

(826) Īsumā, attiecīgie PTO nolēmumi paredz, ka:

i. nosakot, vai pastāv finansiāls ieguldījums saskaņā ar SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punktu, būtu jākoncentrējas uz valdības darbības raksturu, nevis uz tās sekām vai rezultātiem. Citiem vārdiem sakot, tiek plaši atzīts, ka valdības darbojas tirgū kā regulatori un, to darot, tās izraisa sekas gan tirgū, gan attiecībā uz tā dalībniekiem. Šajā ziņā, valdība var likumīgi piemērot izvedmuitas nodokļus, lai radītu ieņēmumus, ja kāda prece ir ļoti konkurētspējīga starptautiskajos tirgos. Turpretim eksporta ierobežojumu noteikšana nav likumīga, ja kļūst skaidrs, ka šāda instrumenta izmantošana kopā ar citiem mehānismiem, lai iekšzemes tirgū saglabātu preces un liktu piegādātājiem pārdot par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenām, ir daļa no plašākas shēmas, kuru valdība izveidojusi nolūkā atbalstīt kādu konkrētu nozari vai nozaru kopumu ar mērķi palielināt to konkurētspēju. Tādējādi valdības darbības veids, tostarp tās konteksts, objekts un mērķis, ir būtisks, izvērtējot finansiālā ieguldījuma elementu;

ii. "uzticēšana" vai "norīkošana" ietver nepārprotamu un pozitīvu rīcību, kas vērsta uz konkrētu personu saistībā ar konkrētu uzdevumu vai pienākumu, un tas ļoti atšķiras no situācijas, kurā valdība kādā veidā iejaucas tirgū, kas var dot vai nedot konkrētu rezultātu, ņemot vērā faktiskos apstākļus un tirgus dalībnieku brīvu izvēli šajā tirgū. Visbeidzot, ļoti svarīgs jautājums aiz uzticēšanas vai norīkošanas jēdzieniem ir tāds, vai attiecīgā rīcība, t. i., finansiālais ieguldījums, kas tiek veikts, nodrošinot preces par neatbilstoši zemu atlīdzību, var tikt attiecināta uz valdību vai vēl joprojām ir privāto dalībnieku brīva izvēle, ņemot vērā tirgus apsvērumus, piemēram, regulatīvus ierobežojumus;

iii. SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunkts būtībā ir noteikumu apiešanas novēršanas noteikums, un tādējādi uzticēšanas vai norīkošanas konstatējumam ir nepieciešams, ka valdība nodod atbildību privātai organizācijai vai īsteno varu pār privātu organizāciju, lai veiktu finansiālu ieguldījumu. Vairumā gadījumu būtu sagaidāms, ka uzticēšana privātai organizācijai vai tās norīkošana ir saistīta ar kāda veida draudiem vai piespiešanu, kas, savukārt, varētu būt uzticēšanas vai norīkošanas pierādījums. Tomēr valdībām, visticamāk, būs citi līdzekļi, ar kuriem īstenot varu pār privātu organizāciju, daži no kuriem var būt neuzkrītošāki kā pavēle un, iespējams, neietver tādu pašu piespiešanas pakāpi;

iv. starp valdības rīcību un privātās organizācijas rīcību jābūt pierādāmai saiknei. Nav iemesla, kāpēc valdības veikta uzticēšana vai norīkošana nebūtu balstāma netiešos pierādījumos (piemēram, netieša un neformāla deleģēšanas darbība vai pavēlēšana), ja tie ir pierādoši un pārliecinoši. Šajā ziņā pierādījumi par valdības nodomu atbalstīt lejupējo nozari (piemēram, ar publiski izziņotu politiku vai valdības lēmumiem vai ar citādu valdības rīcību) vai par citiem valdības pasākumiem, kuri nodrošina konkrētu rezultātu tirgū (piemēram, eksporta ierobežojums kopā ar valdības pasākumu, kas liedz dalībniekiem, uz kuriem attiecas minētie ierobežojumi, uzkrāt savu produkciju, vai valdības veikta cenu regulēšana, lai attiecīgajam ražojumam saglabātu zemas iekšzemes cenas), var būt svarīgi, lai noteiktu finansiāla ieguldījuma esību saskaņā ar SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta iv) apakšpunktu (konkrētāk, tas ir netiešs veids, kā valdība nodrošina preces, kā paredzēts iii) apakšpunktā). Dažos gadījumos valdības vadlīnijas var būt norīkojums. Visbeidzot, atkarībā no apstākļiem privāta organizācija var lemt neveikt funkciju, kura tai uzticēta vai kuras veikšanai tā norīkota, neraugoties uz iespējamām negatīvām sekām, kas varētu rasties. Tomēr tas pats par sevi neliecina, ka privātajai organizācijai tas nav bijis uzticēts vai tā nav tikusi norīkota.

(827) Saskaņā ar minēto judikatūru, pieņemot, ka akumulatoru bateriju piegādātāji ir "privātas organizācijas" pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē, Komisija pārbaudīja, no vienas puses, ĶV darbību raksturu, t. i., vai ĶV iejaukšanās ietver uzticēšanu vai norīkošanu bateriju ražotājiem piegādāt akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību *BEV* ražotājiem; un, no otras puses, akumulatoru bateriju piegādātāju rīcība, t. i., vai akumulatoru bateriju ražotāji nodrošina izejresursus Ķīnas *BEV* ražotājiem par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo, un tādējādi — vai pastāv pierādāma saikne starp ĶV rīcību un to akumulatoru bateriju piegādātāju rīcību, kuri darbojas kā ĶV aizstājējs. Visbeidzot, Komisija novērtēja, vai bateriju piegādātāju veiktā funkcija parasti būtu valdības kompetencē, t. i., vai akumulatoru bateriju piegāde *BEV* ražotājiem Ķīnā ir parasta valdības darbība un vai šāda funkcija pēc būtības neatšķiras no prakses, ko parasti īsteno valdības, t. i., vai ražotāju faktiski nodrošinātie izejresursi nekādā ziņā neatšķiras no tā, ko valdība būtu darījusi pati.

(828) Ņemot vērā iepriekšējā iedaļā minēto PTO judikatūru, kā minēts 822.–826. apsvērumā, Komisija vispirms analizēja, vai ĶV atbalsts Ķīnas *BEV* ražošanas nozarei, nodrošinot akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību, faktiski ir dažādu attiecīgo valdības pasākumu mērķis, nevis tikai vispārējo regulatīvo pilnvaru īstenošanas blakusefekts. Izmeklēšanā jo īpaši tika izvērtēts, vai konstatētās zemākas akumulatoru bateriju cenas ir daļa no valdības mērķiem vai tomēr zemākas cenas drīzāk ir vispārējā valdības regulējuma netīšs blakusefekts. Komisija secināja, ka dažādo ĶV intervences pasākumu mērķis bija atbalstīt *BEV* ražošanas nozari un ka zemākas akumulatoru bateriju cenas bija šo pasākumu iecerētais mērķis, ko savukārt īstenoja nozares apvienības, kurām ir pienākums ievērot un izpildīt šos plānus.

(829) Lai sasniegtu savu politikas mērķi, ĶV gadu gaitā veica vairākus pasākumus. 3.1. iedaļā ir sīki izklāstīta attiecīgā pamatinformācija un konteksts, paskaidrojot nozīmi, ko ĶV piešķir *BEV* ražošanas nozares un ar to saistīto nozaru attīstībai.

(830) Kā sīkāk paskaidrots 3.7.2.1.1. iedaļas iepriekšējā i) punktā, ĶV ir noteikusi virkni pasākumu, kurus piemēro visiem uzņēmumiem neatkarīgi no tā, vai tie ir valsts īpašumā vai privātā īpašumā, un kuru mērķis ir virzīt tos uz akumulatoru bateriju piegādi par zemām cenām. It sevišķi 2017. gada Rīcības plānā attiecībā uz akumulatoru baterijām ir ietverti konkrēti norādījumi par akumulatoru bateriju cenu noteikšanu, paredzot, ka līdz 2020. gadam sistēmai specifiskais enerģijas blīvums centīsies sasniegt 260 vatstundas uz kilogramu un jaudas akumulatoru bateriju izmaksas tiks samazinātas līdz mazāk nekā 1 juaņai par vatstundu. Līdz 2025. gadam enerģijas blīvums sasniegs 500 vatstundas uz kilogramu.

(831) Turklāt Ķīnā tiek sniegts spēcīgs atbalsts akumulatoru bateriju nozarei. Kā parādīts 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, pastāv daudz noteikumu, ko izdevušas dažādas valdības struktūras, kuras uzrauga ikvienu akumulatoru bateriju nozares aspektu, un jo īpaši 708.–710. apsvērumā aplūkotais 2017. gada Rīcības plāns attiecībā uz akumulatoru baterijām, *NEV* plāns 2012.–2020. gadam (744. apsvērums) un pasākumi Dzjansji, Fudzjaņā un Šeņdžeņā (725.–733. apsvērums). Komisija valsts un vietējā politikā atrada pierādījumus tam, ka akumulatoru bateriju ražotāji saņēma ieguvumu no vairākiem atbalsta pasākumiem, kas aplūkoti 735. apsvērumā. Tie ietver atlīdzības, zemes, elektroenerģijas un gāzes nodrošināšanu par zemākām cenām, aizdevumus no valstij piederošām bankām uz nekomerciāla pamata un preferenciālu nodokļu politiku. Komisija arī konstatēja, ka akumulatoru bateriju ražotāji, kas saistīti ar *Geely Group* un *SAIC Group*, kuri iesniedza anketu, saņēma ieguvumu arī no preferenciālas politikas, piemēram, preferenciāla finansējuma, nodokļu atbrīvojuma un samazināšanas programmām un dotācijām (740. apsvērums).

(832) Sniedzot finansiālu atbalstu akumulatoru bateriju ražotājiem, ĶV arī uzdeva uzņēmumiem palielināt un atbalstīt akumulatoru bateriju iekšzemes piegādi par labu *BEV* ražošanas nozares attīstībai. Šāds atbalsts stimulē akumulatoru bateriju piegādātājus pilnībā saskaņot savu rīcību ar ĶV politikas mērķiem attīstīt *BEV* ražošanas nozari.

(833) Turklāt iepriekšējā iedaļā Komisija jau noteica, kā ĶV nodrošina konkrētu rīcību no akumulatoru bateriju piegādātājiem, izmantojot Ķīnas ražošanas nozares apvienības (t. i., ĶABRNA un ĶERA), kas nav neatkarīgas nozares apvienības, ņemot vērā ĶV kontroles līmeni pār tām (777.–784. apsvērums) un funkcijas, ko tie veic (791.–798. apsvērums). Kā jau izklāstīts 763. un 772. apsvērumā, akumulatoru bateriju piegādātāji, kas bija ĶABRNA un/vai ĶERA dalībnieki, 2020. gadā veidoja 86 % no tirgus daļas un 2023. gadā — 93 % no Ķīnas kopējās uzstādītās jaudas. Komisija arī konstatēja, ka iepriekš minētās Ķīnas ražošanas nozares apvienības nav neatkarīgas apvienības, kas darbojas saskaņā ar brīvas ekonomikas principiem, bet gan struktūras, kuras vada ĶV un kuras tā pārvalda ar Valsts padomes starpniecību (777.–784. apsvērums). Jo īpaši tika konstatēts, ka abas apvienības veic valdības uzticētos uzdevumus, un to uzdevums ir palīdzēt valdībai īstenot valdības politiku un regulēt to biedru rīcību. Fakts, ka apvienībām un to biedriem ir piešķirtas pilnvaras "*stiprināt nozares pašdisciplīnu*" un "*regulēt apvienību, nozari un biedru rīcību*", kā arī — ĶABRNA gadījumā — arī "*saskaņot jautājumus saistībā ar korporatīvo ražošanu, pārdošanu un eksportu*". Tādējādi šīs divas apvienības pilda valdības funkcijas, jo to uzdevums ir īstenot ĶV politiku, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas par zemākām cenām iekšzemes *BEV* ražošanas nozares labā, un uzraudzīt, lai visi attiecīgie piegādātāji pilnībā atbilstu šai politikai. Ņemot vērā minēto, Komisija uzskatīja, ka ĶABRNA un ĶERA ir "valsts iestādes" SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta nozīmē.

(834) Turklāt ĶABRNA 7. biedru kongresā apvienība norādīja, ka "*apvienībai būtu pilnvērtīgi jāīsteno sava loma kā nozares pašregulējuma organizācijai, jāuzņemas svarīgi pienākumi uzturēt konkrētu rīcību tirgū, virzīt nozari uz pienācīgu konkurenci, noteikumu ierobežojumiem, uzraudzīt pašdisciplīnu un optimizēt attīstību,* (..) *ierobežot* ***un sodīt darbības, kas traucē tirgus kārtību, kaitē nozares interesēm un tēlam****, un jācenšas radīt taisnīgu un sakārtotu attīstības vidi akumulatoru bateriju nozarei*" [izcēlums pievienots] ([377]). Tas liecina, ka biedriem ir jāievēro apvienības norādījumi, kuru mērķis ir regulēt savu biedru saimniecisko rīcību, lai ievērotu ĶV politiku, ja tie vēlas izvairīties no sekām, ko tiem rada ĶABRNA. Tas arī parāda, ka ĶV ar apvienības starpniecību pilnvaro akumulatoru bateriju ražotājus ievērot konkrētu akumulatoru bateriju ražotāju rīcību. Papildu pierādījumi par to, ka ĶV aktīvi piedalās tirgū un iejaucas, kad rodas problēmas ar cenām un piegādi, ir konstatēti RITM paziņojumos presei 2022. gadā (750. apsvērums), kad RITM apņēmās "*pēc iespējas drīzāk atjaunot* [izejvielu cenas] *saprātīgā līmenī*" ([378]).

([377]) Sk. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html.
([378]) Sk. 308. zemsvītras piezīmi.

(835) Turklāt Komisija norādīja, ka *CATL* statūtos un saistīto darījumu pārvaldības sistēmā ietvertie noteikumi, kā paskaidrots 801. apsvērumā, paredz, ka ir gadījumi, kad jebkāda veida darījumu cenas ar saistītiem subjektiem nosaka valsts. Ņemot vērā to, ka *CATL* ir lielākais piegādātājs iekšzemes tirgū un tam ir kopuzņēmumi ar valstij piederošiem *BEV* ražotājiem, kā arī ar diviem izlasē iekļautajiem neintegrētajiem ražotājiem, Komisija, tā kā *CATL* nesadarbojās, secināja, ka ĶV ir būtiska loma *BEV* ražošanas nozarei piegādāto akumulatoru bateriju cenu mehānismā un ka *CATL* rīcība Ķīnas iekšzemes tirgū nav brīvā tirgus dalībnieka rīcība.

(836) To apliecina arī *CATL* neracionālā rīcība iekšzemes un eksporta tirgos (813. apsvērums), kur *CATL* zaudē peļņu no akumulatoru bateriju pārdošanas Ķīnas iekšzemes tirgū. Patiešām, tā neracionālā rīcība liecina, ka ĶV politika noteica akumulatoru bateriju piegādi par zemākām cenām iekšzemes *BEV* ražošanas nozarei, nevis ievērot tirgus virzītu rīcību, kas liecinātu, ka tā pārdod akumulatoru baterijas galvenokārt eksporta tirgos, kur tas izmeklēšanas periodā būtu varējis būtiski optimizēt savu peļņu. Kā paskaidrots 738.–742. apsvērumā, ĶV arī sniedza finansiālu atbalstu akumulatoru bateriju piegādātājiem, lai nodrošinātu, ka attiecīgie uzņēmumi var turpināt darbību un turpināt attīstīt savu jaudu tā, lai tie varētu turpināt ĶV vadīto neracionālo rīcību, proti, piegādāt akumulatoru baterijas par zemām cenām un pietiekamiem daudzumiem *BEV* ražotājiem, nevis novirzīt savus pārdevumus eksportam, tādējādi gūstot ievērojamu peļņu.

(837) Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā pieejamos pierādījumus, ĶV uzņēmās "aktīvāku lomu nekā tikai veicināšanas darbības", kā to pieprasīja PTO Apelācijas institūcija ([379]). ĶV veiktie pasākumi ierobežo akumulatoru bateriju ražotāju rīcības brīvību, praksē ierobežojot to uzņēmējdarbības lēmumus par to, par kādu cenu pārdot savu ražojumu, kā norādīts 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā ietvertajos plānos par labu *BEV* ražošanas nozarei. ĶV kā tirgus regulatora loma ievērojami pārsniedza parasto iejaukšanos akumulatoru bateriju nozarē. Attiecīgie pasākumi ne tikai reglamentēja tirgus vispārējos aspektus, bet arī noteica īpašu rīcību akumulatoru bateriju uzņēmumiem. Visi šie pasākumi tika veikti, lai akumulatoru bateriju uzņēmumi nodrošinātu akumulatoru baterijas par zemākām cenām *BEV* ražošanas nozares labā. Šis nodoms tika skaidri pausts daudzos politikas paziņojumos un darbībās, kas minētas 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā.

(838) Uzliekot akumulatoru bateriju uzņēmumiem pienākumu ievērot šos pasākumus, ko savukārt īstenoja nozares apvienības, kurām ir pienākums ievērot un izpildīt šos plānus, ĶV liedza tiem iespēju brīvi izvēlēties savas pārdošanas stratēģijas saskaņā ar tirgus apsvērumiem. Citiem vārdiem sakot, šie pasākumi nepārprotami veido "pierādāmu saikni" starp valdības rīcību un akumulatoru bateriju uzņēmumu rīcību. ĶV izmantoja akumulatoru bateriju uzņēmumus kā starpniekus, lai atbalstītu *BEV* ražotājus.

(839) Visbeidzot, Komisija novērtēja, vai ražotāju faktiski nodrošinātie izejresursi nekādā ziņā neatšķiras no tā, ko valdība būtu darījusi pati. Komisija uzskatīja, ka tas tā ir. Tā vietā, lai nodrošinātu akumulatoru baterijas tieši *BEV* ražošanas nozarei, lai sasniegtu ĶV valsts politikas mērķus veicināt šīs nozares attīstību, ĶV ar pasākumu kopumu mudina privātus subjektus to darīt tās vārdā. Turklāt, ciktāl šāda valdības īstenota preču nodrošināšana ir saistīta ar zināmiem ieņēmumu zaudējumiem (piemēram, subsīdiju piešķiršanu izejvielu iegādei vai atteikšanos no ienākumiem, nodrošinot preces par neatbilstoši zemu atlīdzību), šāda rīcība būtu jāuzskata par tipiskām funkcijām, kuras parasti ir valdības kompetencē ([380]).

([379]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 115. punkts.

([380]) Sk. ekspertu grupas ziņojumu *United States — Countervailing Duty Investigation on Dynamic Random Access Memory Semiconductors (Drams) from Korea*, WT/DS296, 2005. gada 21. februāris, 57. zemsvītras piezīmi ("[M]ēs uzskatām, ka atsauce uz funkcijām, ko "parasti veic valdība", būtu jāsaprot arī kā nodokļu un ieņēmumu izdevumu funkcijas. (..) Ciktāl aizdevumi un pārstrukturēšanas pasākumi ietver nodokļu vai ieņēmumu izdevumus, tie var ietilpt minētās tiesību normas piemērošanas jomā.").

(840) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija secināja, ka ĶV noteikto pasākumu kopums rada finansiālu ieguldījumu, kas izpaužas kā valdības nodrošinātas akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību Ķīnas *BEV* ražotājiem pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punkta nozīmē. ĶV mudina akumulatoru bateriju piegādātājus nodrošināt akumulatoru baterijas *BEV* ražošanas nozarei par neatbilstoši zemu atlīdzību ([381]), lai to rīcība būtu attiecināma uz ĶV, un tā nav tikai netīšs ĶV rīcības rezultāts. ĶV nodrošina, ka akumulatoru bateriju cenas tiek kontrolētas ar nozares asociāciju starpniecību un ka atbalsts, kas piešķirts akumulatoru bateriju ražotājiem, lai ievērotu ĶV politikas mērķus.

3.7.2.1.2. Ieguvums, īpašās iezīmes un subsīdijas summas aprēķins

(a) *Ieguvums*

(841) Kā paskaidrots 3.3.1.2. iedaļā, neviens nesaistīts *LFP* vai akumulatoru baterijas ražojošs piegādātājs nesniedza informāciju Komisijai, atbildot uz īpašo anketu, kas paredzēta izejresursu piegādātājiem Ķīnā. Ņemot vērā to, ka pastāv saistība starp diviem izlasē neiekļautajiem ražotājiem un *CATL*, arī *CATL* tika lūgts aizpildīt anketu, bet to nedarīja.

(842) Tādējādi Komisijai bija jāizmanto pieejamie fakti saskaņā ar pamatregulas 28. pantu, lai noteiktu ieguvuma līmeni, kāds radīts izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri iegādājās akumulatoru baterijas iekšzemes tirgū. Pieejamie fakti bija informācija, kas iegūta no vienīgā akumulatoru bateriju piegādātāja, kurš sadarbojās izmeklēšanā.

(843) Komisija secināja, ka akumulatoru bateriju piegādātāji tika uzskatīti par valsts iestādēm vai privātiem uzņēmumiem, kam ĶV uzticējusi un/vai norīkojusi piegādāt akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību.

(844) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 2. punktu, 5. pantu un 6. panta d) punktu Komisija kompensējamo subsīdiju summu aprēķināja kā ieguvumu, ko guva saņēmējs un kas tika konstatēts izmeklēšanas periodā.

(845) Lai noteiktu ieguvuma esību un tā apmēru, Komisija vispirms novērtēja, vai cenas Ķīnā varētu atbilst atbilstošam standartam.

(846) Ņemot vērā ĶV nesadarbošanos un no tā izrietošo informācijas trūkumu par Ķīnas iekšzemes akumulatoru bateriju tirgu, Komisija uzskatīja, ka nav pareizi savu standartu balstīt uz Ķīnas iekšzemes cenām, jo akumulatoru bateriju piegādātājiem, kas bija ĶABRNA vai ĶFRNA dalībnieki, ir liela tirgus daļa un ka Ķīnas tirgus ir izkropļots sakarā ar piemērojamo valsts un nozaru politiku, ko īstenoja iekšzemes akumulatoru bateriju piegādātāji, uz kuriem attiecas 3.7.2.1. iedaļa, un jo īpaši saistībā ar cenu noteikšanu.

(847) Komisija apzināja divus iespējamus avotus atbilstoša standarta noteikšanai akumulatoru baterijām: *Bloomberg New Energy Financials* (*BNEF*) un *Benchmark Mineral Intelligence* (*BMI*) ([382]). Lai gan *BNEF* bija noderīgs informācijas avots, tā izmantošana tomēr neļāva aprēķināt potenciālās standarta cenas izmeklēšanas periodā, izmantojot mēneša cenas. *BNEF* arī nekonstatēja cenu par katru ķīmiju katrā ģeogrāfiskajā apgabalā. Turklāt tas nepaziņoja *EXW* cenas, tāpēc cenu salīdzinājumus varētu ietekmēt atšķirīgi piegādes noteikumi. Savukārt standarta derīgo izrakteņu informācija ļāva aprēķināt izmeklēšanas perioda standartus katrai ķīmijai (*LFP* un *NMC*) un ģeogrāfiskajam apgabalam ([383]), pamatojoties uz *EXW*. Varētu arī izvērtēt dažādas *NMC* akumulatoru bateriju apakšķīmijas (111, 523, 622, 811), pamatojoties uz attiecīgo pieprasījumu elektrotransportlīdzekļu nozarē. Tomēr tika paziņotas tikai cenas par kw/h elementu līmenī, nevis komplekta līmenī. Ņemot vērā precizitātes līmeni laika, ģeogrāfiskā apgabala, ķīmijas un piegādes nosacījumu ziņā, *BMI* tika uzskatīts par vispiemērotāko avotu elementu standarta cenas noteikšanai. Turklāt ražotāja cenas, ko izmantoja no izvēlētā avota, bija konservatīva alternatīva, jo faktiskie akumulatoru bateriju pirkumi, iespējams, tika veikti ar dažādiem piegādes noteikumiem, tostarp ar atšķirīgām transportēšanas izmaksām.

([381]) Sk. arī 3.7.2.1. iedaļu par ieguvumu.

([382]) Litija jonu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu (ET) piegādes ķēdes datu sniedzējs un tirgus informācijas izdevējs, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

([383]) Pieejamie reģioni bija Ziemeļamerika, Āzija, Ķīna un Eiropa.

(848) Lai aprēķinātu atbilstošu atsauces vērtību *NMC* akumulatoru baterijas elementam no Ķīnas ([384]), Komisija izmantoja *BMI* paziņoto vidējo atsauces cenu, kas svērta pēc *NMC* akumulatoru bateriju apakšķīmiju pieprasījuma elektrotransportlīdzekļu nozarē. Tā kā nav atsauces attiecībā uz *LFP* akumulatoru baterijas elementu no Ķīnas, tika uzskatīts par pamatotu noteikt šo cenu, piemērojot *NMC* akumulatoru baterijas elementu atsauces attiecību Ķīnā un ārpus tās ([385]).

(849) Lai aprēķinātu atbilstošu atsauci akumulatoru bateriju komplektiem, Komisija izmantoja iepriekšējos apsvērumos aprakstītās *LFP* un *NMC* akumulatoru bateriju elementu atsauces no Ķīnas un piemēroto elementu attiecību pret komplektu, pamatojoties uz *BNEF* publicēto publiski pieejamo informāciju ([386]). Elementu un komplektu attiecību apstiprināja vienas no sadarbības grupām iesniegtie dati lietas materiālos.

(850) *Geely Group* ieguvums tika aprēķināts, ņemot vērā starpību starp summu, ko izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji faktiski samaksājuši par akumulatoru baterijām (elementiem, moduļiem un komplektiem), un summu, kas parasti būtu jāmaksā, pamatojoties uz noteikto standartu.

(851) Kā paskaidrots 815. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka divi saistītie akumulatoru bateriju piegādātāji pārdeva akumulatoru baterijas eksportam par ievērojami augstāku cenu nekā tādas pašas akumulatoru baterijas, ko pārdod Ķīnas iekšzemes tirgū.

(852) Lai gan nebija iespējams izdarīt precīzus secinājumus par *SAIC Group* veiktajiem akumulatoru bateriju pirkumiem, ņemot vērā 3.3.2. iedaļā aprakstīto nesadarbošanos, Komisija konstatēja, ka vismaz četri galvenie akumulatoru bateriju piegādātāji piederēja valstij, bija ĶABRNA biedri un/vai ar to cieši saistīti ar *CATL* starpniecību. Tika konstatēts, ka *Geely Group* iegādājas vairāk nekā 65 % akumulatoru bateriju no uzņēmumiem, kas bija vienas no šīm divām apvienībām biedri. Pamatojoties uz minēto un tā kā nebija nekādas citas informācijas, minētais secinājums tika uzskatīts par reprezentatīvu attiecībā uz situāciju Ķīnas akumulatoru bateriju iekšzemes tirgū.

(853) Tādējādi tika uzskatīts, ka abi neintegrētie izlasē iekļautie ražotāji pirka baterijas no galvenajiem dalībniekiem, kurus uzskata par "valsts iestādēm", vai privātām organizācijām, kurām ĶV uzticējusi funkcijas vai kuras tā norīkojusi tās pildīt, un ka Ķīnas *BEV* ražotāji saņēma ieguvumu no tā, ka pārdeva akumulatoru baterijas par neatbilstoši zemu atlīdzību.

(854) Turklāt ĶV daļējās nesadarbošanās dēļ Komisijai nebija būtiskas informācijas par situāciju Ķīnas akumulatoru bateriju piegādātāju tirgū un par iespējamām korekcijām, kas bija jāveic.

(855) Pamatojoties uz minēto, Komisija secināja, ka dominējošie apstākļi Ķīnas tirgū neattaisno korekcijas, ņemot vērā tirgus apstākļu trūkumu izcelsmes valstī un saskaņā ar pamatregulas 6. panta d) punkta ii) apakšpunkta noteikumiem, un tāpēc aprēķināja standartu, izmantojot iepriekš aprakstīto metodiku.

(b) *Īpašās iezīmes*

(856) ĶV piemēroto pasākumu kopums bija vērsts uz to, lai piešķirtu ieguvumu tikai *NEV* nozarei, kurā ietilpst *BEV*, jo attiecīgās akumulatoru baterijas, uz kurām attiecas pasākumi, izmanto tikai *NEV* ražošanas nozare.

Turklāt konkrētajos tiesību aktos un dažādajos dokumentos, uz kuriem attiecas 3.7.2.1.1. iedaļas i) punkts, *BEV* ražošanas nozare ir skaidri norādīta kā attiecīgo pasākumu saņēmēja.

(857) Tāpēc Komisija secināja, ka subsīdijas, kas izpaudās kā akumulatoru bateriju piegāde par atlīdzību, kura ir mazāka par pienācīgo, nav vispārpieejamas, bet ir īpašas pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē. Turklāt neviena ieinteresētā persona nesniedza pierādījumus, ka šāda veida subsīdijas tiek piešķirtas, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem vai nosacījumiem pamatregulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē.

([384]) Ārpus Ķīnas standarta pamatā bija Ziemeļamerikā, Eiropā un Āzijā piemērojamās cenas, tādējādi izslēdzot Ķīnu.

([385]) Ķīnā standarta pamatā bija Ķīnā piemērojamās cenas. Ārpus Ķīnas standarta pamatā bija Ziemeļamerikā, Eiropā un Āzijā piemērojamās cenas, tādējādi izslēdzot Ķīnu.

([386]) https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/ un https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/.

(c) *Subsīdijas summas aprēķināšana*

(858) Komisija analizēja cenas, pamatojoties uz kW/h, un ņēma vērā ķīmiju (*NMC* un *LFP*), akumulatoru bateriju veidu (modulis pret komplektu) un saistību. Pamatojoties uz to, tā secināja, ka pirkuma cenas no saistītiem uzņēmumiem vidēji ([387]) bija augstākas nekā pirkuma cenas no nesaistītiem piegādātājiem. Šāda atšķirība pārsniedza 8 % un dažos gadījumos pat 20 % dažām ķīmijas / akumulatoru baterijas veida kombinācijām.

(859) Ņemot vērā šīs atšķirības, Komisija analizēja lietas materiālos iekļauto informāciju par transfertcenu, lai noteiktu, vai šādus darījumus var uzskatīt par tādiem, kas veikti atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam. Tomēr lietā esošā informācija, t. i., iesniegtās cenu vienošanās un līgumi, šajā sakarā neietvēra nekādu informāciju. Šajā kontekstā, kā arī tā kā *Geely Group* nebija apgalvojusi, ka šādi darījumi atbilst nesaistītu pušu darījuma principam, Komisija nevarēja izmantot šādas cenas un aizstāja tās ar cenu, kas par kilovatu/h samaksāta nesaistītiem piegādātājiem par līdzīgiem ražojumiem. Kad daži *Geely Group* uzņēmumi neveica iegādes no nesaistītiem piegādātājiem, tika izmantota līdzīgu ražojumu vidējā svērtā cena par kW/h *Geely Group* līmenī. Šis salīdzinājums tika veikts, pamatojoties uz kW/h, ņemot vērā akumulatoru bateriju ķīmiju, proti, *LFP* un *NMC*, un akumulatoru baterijas veidu (elements, modulis vai komplekts). Tā kā moduļiem nebija piemērojama standarta, elementu cenas standarts tika izmantots kā konservatīva alternatīva. Atsauču pamatā bija akumulatoru bateriju elementu cenas, kas iegūtas no *BMI* ([388]), ņemot vērā vidējās *LFP* vai *NMC* elementu cenas ārpus Ķīnas izmeklēšanas periodā.

(860) Ņemot vērā *SAIC Group* daļējo nesadarbošanos attiecībā uz akumulatoru bateriju piegādi un attiecīgajiem datiem, kā aprakstīts 3.3.1.4. iedaļā, Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Šajā sakarā tā paļāvās uz ievērojamu pirkumu apjomu, ko veica otra izlasē iekļautā grupa, kura iegādājās akumulatoru baterijas. Aplūkotie darījumi izslēdza konkrētas akumulatoru baterijas, kas paredzētas *BEV* modeļiem, kuri nebija līdzīgi *SAIC* pārdotajiem.

Akumulatoru bateriju piegāde par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
Geely Group	10,32 %
SAIC Group	13,24 %

3.7.2.2. Valdības nodrošinātais LFP par neatbilstoši zemu atlīdzību

(861) Kā minēts iepriekš, viens no izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem (*BYD Group*) ir vertikāli integrēts. Tādējādi attiecībā uz šo grupu Komisija pārbaudīja, vai galveno izejvielu nodrošināšana akumulatoru bateriju ražošanai, ko izmanto šīs grupas ražotajos modeļos, varētu būt kompensējama subsīdija. Šajā posmā Komisija galveno uzmanību pievērsa akumulatoru baterijās izmantotajai svarīgākajai galvenajai sastāvdaļai, proti, *LFP*, kas veido vairāk nekā 25 % no akumulatoru bateriju ražošanas izmaksām.

(862) Lai noteiktu kompensējamas subsīdijas esību, saskaņā ar pamatregulas 3. un 4. pantu jābūt trim elementiem: 1) finansiāls ieguldījums; 2) ieguvums un 3) īpašās iezīmes. Komisija turpmāk tekstā pārbaudīs šos elementus.

3.7.2.2.1. *Finansiāls ieguldījums*

(a) *LFP* piegādātāji, kas darbojas kā "valsts iestādes"

(863) Komisija vispirms analizēja, vai var konstatēt, ka *LFP* piegādātāji ir valsts iestādes, lai šīs galvenās izejvielas nodrošināšanu par neatbilstoši zemu atlīdzību varētu attiecināt uz ĶV pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē. Kā sīkāk paskaidrots 3.5.1. iedaļā, 409.–418. apsvērumā, valsts iestādes pastāvēšanas juridiskais standarts ir jāinterpretē saskaņā ar PTO judikatūru. Pamatojoties uz attiecīgo judikatūru, kas minēta

([387]) Saistīto un nesaistīto piegādātāju cenu salīdzinājums tika veikts, lai aprēķinātu vidējo svērto cenu starpību, ņemot vērā pirkuma apjomus.

([388]) Litija jonu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu (ET) piegādes ķēdes datu sniedzējs un tirgus informācijas izdevējs, https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/.

409.–418. apsvērumā, tas, vai izejresursu ražotāji Ķīnā, kas iesaistīti izejresursu piegādē, ir "valsts iestādes" (t. i., subjekti, kuriem ir valdības funkcijas, kuri tās īsteno vai kuriem ir pilnvaras tās īstenot) būtu jāpārbauda, pienācīgi ņemot vērā i) tiesisko un ekonomisko vidi, kas dominē valstī, kurā darbojas izmeklētie subjekti, ii) attiecības starp attiecīgajiem subjektiem un valdību un iii) attiecīgo subjektu pamatīpašības un funkcijas.

i) *Tiesiskā un ekonomiskā vide, kas dominē ĶTR*

(864) Komisija 704.–758. apsvērumā jau pārbaudīja Ķīnā dominējošo tiesisko un ekonomisko vidi, kas parāda, kā no izejresursiem (tostarp izejvielām, piemēram, *LFP*) līdz izejresursiem (piemēram, akumulatoru baterijām) ĶV ir izveidojusi regulējumu, kas nodrošina, ka izejresursu piegādātāji atbilst ĶV politikas mērķiem attīstīt *BEV* ražošanas nozari. Attiecīgie pasākumi, ko ĶV pieņēmusi, lai sasniegtu savu politikas mērķi, proti, atbalstīt galvenās nozares visā *BEV* piegādes ķēdē par labu *BEV* ražotājiem, aptverot gan augšupējos galvenos materiālus, ko izmanto akumulatoru bateriju ražošanā, gan akumulatoru baterijas, ir ietverti 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā.

(865) Konkrētāk, "Minerālresursu likums" un "Derīgo izrakteņu likuma īstenošanas noteikumi" (723. apsvērums) parāda, kā valsts paredz derīgo izrakteņu resursus kā piederīgus valstij un ka valdībai ir pilnīga kontrole pār resursu piešķiršanu un tā var noteikt, kas iegūst ieguves tiesības, un ieguves apjomus. 14. izejvielu piecgades plānā (714. apsvērums) ir atbalstīta minerālresursu rezerves sistēmas izveide, kurā valsts un uzņēmumi sadarbojas. Kopumā ĶV ir izveidojusi sistēmu, kas ļauj tai pilnībā kontrolēt minerālresursus.

(866) Akumulatoru bateriju ražošanā izmantoto izejvielu piegādātājiem ir pieejami arī vairāki stimuli, piemēram, nodokļu atvieglojumi (721. apsvērums), virzības fondi, atlīdzības, pašu kapitāla saistības (720. apsvērums).

(867) Turklāt Komisija konstatēja, ka litija dzelzs fosfāta eksportam nepiemēro 13 % PVN atmaksu, kas padara to lētāku un bagātīgāku iekšzemes patēriņam salīdzinājumā ar eksportu (753. apsvērums). Pierādījumi par ĶV iejaukšanos jauno energoavotu transportlīdzekļu izejvielu cenu noteikšanā tika atrasti RITM paziņojumos presei 2022. gadā (750. apsvērums), kad valdība apņēmās *NEV* izmantoto izejvielu (tostarp litija) cenu atjaunot saprātīgā līmenī.

(868) Viss iepriekš minētais liecina, ka ĶV centrālā un vietējā līmenī ir noteikusi vairākus politikas virzienus un pasākumus, kas vērsti uz izejmateriālu piegādātājiem, lai galu galā atbalstītu *BEV* ražošanas nozari. Visi šie izejresursi veido būtisku daļu no *BEV* ražošanas izmaksām. Šīs ĶV politikas rezultātā, kas nodrošina stabilu un plašu šo izejresursu piegādi apvienojumā ar zemākām cenām, *BEV* ražotāji saņem ieguvumu no subsīdijām, kas izpaužas kā ievērojams izmaksu samazinājums, tādējādi ļaujot tiem pārdot *BEV* par zemākām cenām, tostarp ES tirgū.

(a) *Attiecības starp LFP piegādātājiem un ĶV*

(869) Izanalizējusi tiesisko un ekonomisko regulējumu, kurā darbojas izejresursi, ko lielā mērā nosaka ĶV politikas mērķi attīstīt *BEV* ražošanas nozari, izmantojot izejmateriālu piegādātājus, Komisija analizēja arī Ķīnas *LFP* iekšzemes tirgus raksturīgās iezīmes, pierādījumus par valsts klātbūtni/īpašumu izejresursu piegādātājuzņēmumos, kā arī citas norādes, ka ĶV īstenoja būtisku kontroli pār šiem subjektiem (tostarp to organizatoriskajām iezīmēm, lēmumu pieņemšanas pilnvaru ķēdēm un vispārējām attiecībām ar ĶV).

(870) *LFP* ir litija veids, kas iegūts no litija karbonāta. Lai gan litija karbonātu var iegādāties gan no piegādātājiem Ķīnā, gan ārpus tās, lielākā daļa Ķīnas litija karbonāta importa nāk no Čīles un Argentīnas ([389]), kā liecina tiešsaistē

([389]) Pamatojoties uz *Global Trade Atlas* (*GTA*) statistiku par Ķīnas importu, HS kods 28369100, no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada septembrim.

pieejamā informācija, savukārt aptuveni 75 % no litija rafinēšanas visā pasaulē notiek Ķīnā ([390]). Tas nozīmē, ka litija rafinēšanā pasaule ir atkarīga no Ķīnas un Ķīnas dominējošais stāvoklis šajā tirgū ļauj tai būt cenas noteicējai starptautiskā līmenī. To apstiprināja arī Ķīnas dati par *LFP* importu no pārējām pasaules valstīm, kas liecināja, ka no trešām valstīm tika iegūti nenozīmīgi *LFP* daudzumi ([391]).

(871) Komisija nevarēja atrast vairāk informācijas par valdības īpašumtiesībām un kontroli *LFP* piegādātāju tirgū kopumā, kas būtu publiski pieejams. Ņemot vērā to, ka ĶV nesadarbojās, kā sīkāk paskaidrots 3.3.1.2. iedaļā, un *BYD Group* attiecībā uz tās galveno saistīto piegādātāju, kā paskaidrots 3.3.4. iedaļā, Komisija varēja secināt, ka ir iespējams, ka *LFP* piegādātāju valdības īpašumtiesību un kontroles līmenis varētu būt nozīmīgāks nekā par to pieejamās informācijas līmenis.

(872) Šajā sakarā tiešsaistē pieejamā informācija par Ķīnas litija ražotāju tirgus daļu ([392]) liecināja, ka *BYD Group* iesniegto informāciju varētu uzskatīt par reprezentatīvu Ķīnas iekšzemes tirgum. Komisija ņēma vērā vienīgā izlasē iekļautā vertikāli integrētā ražotāja (*BYD Group*) iesniegto informāciju, uzskatot, ka tā ir reprezentatīva visam Ķīnas *LFP* tirgum. Komisija identificēja deviņus *LFP* piegādātājus grupai *BYD Group*. Gadījumos, kad Komisija nevarēja atrast publiski pieejamu informāciju, tai bija jāizdara secinājumi, pamatojoties uz pamatregulas 28. pantu.

(873) Komisija konstatēja, ka visi deviņi Ķīnas litija piegādātāji atrodas Ķīnā. Tādējādi Komisija secināja, ka Ķīnas *LFP* tirgū dominē iekšzemes piegādātāji.

(874) Komisija arī konstatēja, ka *LFP* piegādātāju darbības reglamentē tās pašas pakārtotās apvienības, kas ir akumulatoru bateriju ražotāji, t. i., ĶABRNA un ĶERA ([393]), turklāt tie paši 3.7.2.1. iedaļā ietvertie noteikumi attiecas uz *LFP* piegādātājiem. Kā norādīts 773. apsvērumā, ĶABRNA un ĶERA tiešsaistē nepublicē pilnu dalībnieku sarakstu. Komisija varēja pārliecināties par uzņēmumu dalību ĶABRNA, ĶERA un citās nozares apvienībās, aplūkojot to gada pārskatus un citu tiešsaistē pieejamo informāciju, piemēram, to izpildstruktūru locekļu sarakstu. Tā kā ĶV nesniedza informāciju, kā arī oficiālus publiskus datus, kas aptvertu visu ĶABRNA un ĶERA biedru sarakstu, Komisija uzskatīja, ka vēl lielāks skaits piegādātāju varētu būt šo apvienību biedri. Patiešām, no deviņiem *BYD Group LFP* piegādātājiem Komisija konstatēja, ka vismaz divi no tiem bija ĶABRNA dalībnieki un arī daļēji pieder valstij. Tika konstatēts, ka arī divi citi piegādātāji daļēji pieder valstij. Saskaņā ar tās gada pārskatu viens no daļēji valstij piederošiem uzņēmumiem arī tika pārvaldīts kā uzņēmums ar valstij piederošu pašu kapitālu ([394]). Tika konstatēts, ka vēl kāds uzņēmums ir ĶERA biedrs. VU un pārējie ĶABRNA un ĶERA biedri pārstāvēja 90 % no kopējā *LFP* daudzuma, kas piegādāts izlasē iekļautajam ražotājam eksportētājam, un līdz 92 % no kopējās vērtības izmeklēšanas periodā. Viens no lielākajiem piegādātājiem bija ne tikai ĶABRNA biedrs, bet arī tās izpildpadomes loceklis. Līdz ar to Komisija konstatēja, ka vairāki *LFP* piegādātāji, kas pārstāv lielāko daļu no *BYD* iegūtā *LFP* kopējā daudzuma un ir arī daži no lielākajiem tirgus dalībniekiem, ir ĶABRNA un/vai ĶERA biedri.

(875) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka Ķīnas *LFP* iekšzemes tirgū lielā mērā dominē iekšzemes piegādātāji, kas lielā mērā ir subordinēto apvienību, piemēram, ĶABRNA, ĶERA un *Hunan Battery Industry Association*, biedri un/vai valstij piederoši uzņēmumi.

([390]) Sk. *The battle to break China's battery-making supremacy, in five charts, Bloomberg*, 2022. gada 1. decembris, pieejams vietnē https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/.

([391]) Pamatojoties uz *GTA* statistiku par Ķīnas importu, HS kods 28429040, no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada septembrim.

([392]) Sk. *China's lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list, ESCN*, 2023. gada 16. oktobris. Pieejams vietnē 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, 29. lpp.

([394]) Sk. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, 82. lpp.

(876) Komisija arī pārbaudīja attiecības starp ĶV un *LFP* piegādātājiem, lai noteiktu, vai valdība īstenoja būtisku kontroli pār attiecīgajiem subjektiem un to rīcību tirgū.

(877) Komisija arī atrada pierādījumus par ĶKP ietekmi, izmantojot partijas veidošanas apvienību dažos no lielākajiem *LFP* piegādātājiem grupai *BYD Group*. Līdzīgi kā *CATL* (786. apsvērums) arī trīs *BYD Group LFP* piegādātāju statūtos bija ietverti īpaši noteikumi par ĶKP organizāciju dibināšanu un partiju darbībām uzņēmumā.

(878) Komisija konstatēja, ka 89 % no kopējā grupai *BYD Group* piegādātā *LFP* daudzuma un līdz 91 % no kopējās vērtības izmeklēšanas periodā tika iegūti no *LFP* piegādātājiem, kas bija ĶABRNA un/vai ĶERA biedri. Vēl viens galvenais *LFP* piegādātājs saskaņā ar tā gada pārskatiem daļēji bija valstij piederošs un pārvaldīts kā uzņēmums ar valstij piederošu pašu kapitālu.

(879) Pamatojoties uz a) kontroles līmeni, ko ĶV īsteno pār Ķīnas ražošanas nozares apvienībām, kuras analizētas 3.7.2.1.1. iedaļas ii) punktā (proti, ĶABRNA un ĶERA), un b) faktu, ka lielākā daļa Ķīnas iekšzemes *LFP* ražotāju tika atzīti par tiem, bija valsts īpašumā vai kā uzņēmums ar valsts īpašumā esošu pašu kapitālu (873. apsvērums), un c) faktu, ka vairāku *LFP* piegādātāju statūtos bija noteikumi par ĶKP organizāciju izveidi uzņēmumā (876. apsvērums), Komisija secināja, ka *LFP* tirgū dominē vairāki uzņēmumi, kurus pārvalda un kontrolē valsts, piedaloties tādās nozares asociācijās kā ĶABRNA un ĶERA. Ņemot vērā klātbūtni asociāciju vadībā, kā arī uzņēmējdarbības lēmumu virzību, ĶV spēj īstenot būtisku kontroli pār akumulatoru bateriju piegādātājiem, arī piedaloties ĶABRNA un ĶERA.

(b) *Litija piegādātāju pamatiezīmes un funkcijas*

(880) ĶV nesniedza nekādu informāciju par skaitu un citu informāciju attiecībā uz formālajām norādēm par valdības īpašumtiesībām un kontroli pār litija un *BEV* akumulatoru bateriju iekšzemes piegādātājiem, Komisijai saskaņā ar pamatregulas 28. pantu bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Šajā nolūkā Komisija analizēja litija piegādātāju situāciju, par ko ziņoja vienīgais izlasē iekļautais vertikāli integrētais ražotājs (*BYD Group*). Gadījumos, kad Komisija nevarēja atrast publiski pieejamu informāciju, tai bija jāizdara secinājumi, pamatojoties uz pamatregulas 28. pantu.

(881) Komisija konstatēja, ka daži no šiem piegādātājiem tieši vai netieši daļēji piederēja valstij. Konkrētāk, Komisija konstatēja, ka galvenais *LFP* piegādātājs grupai *BYD Group Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd* daļēji piederēja valstij, jo 2022. gadā vismaz 21,9 % tā kapitāla daļu piederēja valstij piederošiem subjektiem ([395]). Neraugoties uz šīm acīmredzamajām daļējām valsts īpašumtiesībām, šis uzņēmums tika pārvaldīts kā valstij piederošs akciju uzņēmums ([396]). Tika konstatēts, ka arī trīs citi *BYD Group* piegādātāji daļēji tieši vai netieši pieder valstij ([397]). Turklāt Komisija arī konstatēja ĶKP dalībnieku un organizāciju klātbūtni un plašu ietekmi vairākos *BYD LFP* piegādes uzņēmumos. Satvars, kurā ĶKP organizācijas darbojas uzņēmumos, un to mērķis ir aprakstīts 785. un 786. apsvērumā. Tika konstatēts, ka *BYD Group* litija piegādātāji, kas vērtības vai apjoma ziņā veido vairāk nekā 90 % no tās *LFP* pirkuma, ir daļa no nozares apvienībām, kuras darbojas kā "valsts iestādes" SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta nozīmē un kuru dalība apvienībā piešķīra tās pašas publiskās pilnvaras saviem biedriem.

(882) Komisija novērtēja, vai *LFP* piegādātājiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un vai tie īsteno šīs pilnvaras, pildot valdības funkcijas. Pierādījumi liecināja, ka *LFP* piegādātāji ievēro un īsteno ĶV politikas mērķus, kas izklāstīti 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, un tādējādi pilda valdības funkcijas.

([395]) Sk. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, 76. lpp.
([396]) Sk. https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf, 82. lpp.
([397]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF, 115. lpp.; 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, 88. lpp.

(883) Ņemot vērā ĶV nesadarbošanos (sk. 3.2.3. iedaļu), Komisijai bija jāpaļaujas uz tiešsaistē pieejamo informāciju. Komisija ir guvusi pierādījumus par to, ka *LFP* piegādātāji veic valsts uzdevumus, piemēram, *Anju* rajonā (Suininas pilsēta, Sičuaņa) un Juņnaņā. Šie divi projekti attiecas uz meitasuzņēmumiem, kas pieder pie *Hunan Yuneng New Energy Materials*, kurš ir lielākais *LFP* ražotājs Ķīnā ([398]) un kura galvenie klienti ir *BYD* un *CATL* ([399]). Turklāt izmeklēšanas periodā gan *BYD*, gan *CATL* kopā ar valstij piederošu grupu bija starp *Hunan Yuneng New Energy Materials* kapitāla daļu īpašniekiem ([400]).

(884) Suininas rajons ir īpaši svarīgs tā litija rezervju dēļ. Kā jau aplūkots 724. apsvērumā, Komisija ir atradusi pierādījumus par valstu plāniem, kuros ietverti noteikumi par gada ražošanas apjomu, peļņas mērķrādītājiem un attīstības mērķrādītājiem, piemēram, līdz 2025. gadam par vairāk nekā 800 000 tonnu pozitīvu elektrodu materiālu ražošanas apjomu gadā un vairāk nekā 500 000 tonnu pozitīvu elektrodu prekursoru. Šajā sakarā 2021. gadā Ķīnas vadošais *LFP* ražotājs *Hunan Yuneng New Energy Materials* un Suininas pilsēta parakstīja līgumu par tāda projekta būvniecību, kas katru gadu saražo 110 000 tonnas litija akumulatoru bateriju pozitīvo elektrodu materiālu ([401]). Tas ir viens no vairākiem līgumiem, kas parakstīti ar citiem uzņēmumiem akumulatoru bateriju jomā par "*Ķīnas litija rūpniecības galvaspilsētas*" būvniecību — viens no galvenajiem Suininas plāna mērķiem.

(885) 2021. gadā *Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials* parakstīja līgumu ar Aņninas pašvaldības valdību par ražošanas līnijas izveidi Aņninas industriālajā parkā ([402]). *Yunnan Yuneng* ir vēl viens *Hunan Yuneng New Energy Materials* meitasuzņēmums, kas minēts 883. apsvērumā. Šis nolīgums ir daļa no plašāka nolīguma par *Dianzhong* jaunās zonas būvniecību; kā ziņots Juņnaņas provinces valdības tīmekļa vietnē, "***Trīs gadu rīcības plānā jaunas enerģijas akumulatoru bateriju nozares attīstībai Juņnaņas provincē (2022.–2024. gads)*** *("Juņnaņas rīcības plāns") [izcēlums pievienots] skaidri norādīts, ka* Dianzhong *jaunajā zonā un citās vietās tiks būvētas jaunas enerģijas akumulatoru bateriju ražošanas rūpnieciskās bāzes. Jaunās zonas grupas darba komiteja un Pārvaldības komiteja nekavējoties nostiprināja mērķi "izveidot 100 miljardu līmeņa jauno energoavotu akumulatoru bateriju industriālo klasteri Aņninā", lai izveidotu visu rūpniecības ķēdi. Galveno uzmanību pievēršot tādu pamatmateriālu ražošanai kā pozitīvi un negatīvi elektrodi, diafragmas, vara folija/alumīnija folija, elektrolīti, apvalki un citi palīgmateriāli jaunām jaudas akumulatoru baterijām, galveno uzmanību pievēršot akumulatoru bateriju elementu un akumulatoru bateriju komplektu vadošajai ražošanai un izstrādei, veicot precīzu ieguldījumu veicināšanu un cenšoties izveidot pilnīgu rūpniecības ķēdes apkopošanas vietu, un censties līdz 14. piecgades plāna beigām izveidot svarīgu valsts zaļo jauno energoavotu akumulatoru bateriju industriālo klasteri Aņninā*" ([403]). Tādējādi, pamatojoties uz konstatētajiem pierādījumiem, ražošanas līniju būvniecība Aņninas industriālajā parkā ir paredzēta arī tam, lai sasniegtu Juņnaņas rīcības plānā ietvertos mērķus.

(886) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija arī pārbaudīja, vai tas, ka *LFP* piegādātājiem bija piešķirtas valdības pilnvaras un tie ir uzskatāmi par "valsts iestādēm", ietekmēja Ķīnas iekšzemes *BEV* ražotāju cenas.

(887) Tā kā neviens nesaistīts vai saistīts litija piegādātājs nesadarbojās, kā paskaidrots 3.3.1.2. iedaļā, Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem. Šajā sakarā jāatgādina, ka Komisijai nebija pieejama būtiska informācija par izejvielu iekšzemes tirgus struktūru, kā arī par cenu noteikšanas mehānismu. Tāpēc Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem, un tā uzskatīja, ka vertikāli integrētā izlasē iekļautā ražotāja sniegtā informācija liecina par situāciju Ķīnas *LFP* iekšzemes tirgū.

([398]) Sk. *China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms, S&P Global*, 2023. gada 9. maijs, pieejams vietnē https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms.

([399]) Sk. *Cathode Supplier Yuneng's 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80%, Energy Trend*, 2023. gada 24. aprīlis, pieejams vietnē https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html.

([400]) Sk. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, 76. lpp.

([401]) Sk. https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html.

([402]) "Juņnaņas centrālā jaunā zona paātrina jauno energoavotu akumulatoru bateriju nozares klastera izveidi" (*Yunnan Central New Area accelerates the creation of new energy battery industry cluster*), Juņnaņas provinces valdība, 2022. gada 8. jūlijs, pieejams vietnē https://www.yn.gov.cn/ztgg/zxylcyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html.

([403]) Turpat.

(888) Komisija 795. apsvērumā secināja, ka gan ĶABRNA, gan ĶERA ir piešķirtas valdības pilnvaras regulēt un virzīt savu biedru saimniecisko rīcību par labu *BEV* ražošanas nozarei, un *LFP* piegādātāju darbības regulē arī tās pašas subordinētās apvienības (sk. 873. apsvērumu).

(889) *LFP* ir litija veids, kas iegūts no litija karbonāta, un Ķīnas dominējošais stāvoklis tā attīrīšanā nozīmē, ka Ķīnas dominējošais stāvoklis šajā tirgū ļauj tai būt cenu noteicējiem starptautiskajā arēnā. Kā jau aprakstīts 869. apsvērumā, Komisija konstatēja, ka Ķīna importēja nelielus *LFP* daudzumus ([404]), kas liecina, ka Ķīnas iekšzemes piegādātāji ir cenu noteicēji, nevis cenu sekotāji, un tiem var būt rīcības brīvība cenu noteikšanā, ņemot vērā Ķīnas dominējošo stāvokli *LFP* attīrīšanā.

(890) To apstiprināja arī fakts, ka 100 % *BYD Group LFP* piegādātāju atradās ĶTR.

(891) Attiecībā uz pašām cenām Komisija konstatēja, ka vienīgā integrētā *BEV* ražotāja *LFP* vidējā mēneša pirkuma cena izmeklēšanas periodā samazinājās par [40–60 %], savukārt tā paša ĶTR izcelsmes ražojuma vidējā mēneša eksporta cena tajā pašā periodā saglabājās stabila ([405]). Varēja novērot, ka visiem lielākajiem *BYD Group LFP* piegādātājiem, šādi samazinājusies cena. Komisija uzskata, ka tas apstiprina, ka ĶV, izmantojot ieviesto mehānismu, jo īpaši nozares apvienības un atbalsta pasākumus *LFP* ražotājiem, nodrošina, ka *BEV* ražotājiem tiek nodrošināts *LFP* par zemām cenām un ka *LFP* piegādātāji stingri ievēro spēkā esošo cenu mehānismu. *LFP* ražotājiem, nodrošinot *LFP* iekšzemes ražotājiem, ir jāpilda publiskās funkcijas, nevis jārīkojas kā racionāliem ekonomikas dalībniekiem.

(892) Attiecībā uz *BYD* galveno piegādātāju Komisija konstatēja, ka tās līgumā ar *BYD Group* ir ietverts noteikums par cenu, kas nodrošina, ka tā saņem ieguvumu no vislabvēlīgākā piedāvājuma ([406]); t. i., tas nemaksās augstāku cenu nekā jebkurš cits *Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd* klients. Šis noteikums ir apstiprināts arī tā paša uzņēmuma izdotajā sākotnējo publisko piedāvājumu prospektā, kurā norādīts, ka "*A puse [*Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd*] apņemas nodrošināt B pusei [*BYD Group*] vislabvēlīgākos litija dzelzs fosfāta piegādes nosacījumus (tostarp piegādāto litija dzelzs fosfāta daudzumu, piegādes cenu), un tas nedrīkst būt augstāks par zemāko cenu līdzīgiem ražojumiem, ko A puse pārdod citiem klientiem*" ([407]). Tajā pašā dokumentā arī atzīts, ka *BYD* ir *Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd* stratēģisks ieguldītājs.

(893) Turklāt, lai gan *CATL* ir arī *Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd* stratēģisks ieguldītājs un galvenais klients ([408]), Komisija 801. apsvērumā konstatēja, ka tā statūtos ir noteikts, ka "*saistītu pušu darījuma cenas nosaka valsts*" ([409]). Tādējādi, ņemot vērā attiecības starp abiem uzņēmumiem un tā kā nav citu pierādījumu, kas liecinātu par pretējo, Komisija uzskatīja, ka cenu, ko *CATL* maksāja par *LFP*, noteica valsts. Tas attiecas uz lielāko daļu *LFP*, kas pirkti Ķīnas tirgū un paredzēti *BEV* ražotājiem, ņemot vērā to, ka *CATL* ir lielākais "neatkarīgais" akumulatoru bateriju ražotājs Ķīnā ([410]).

(894) Tādējādi, ņemot vērā to, ka uzņēmumam *Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd* ir pienākums nodrošināt *BYD Group* vislabvēlīgākos *LFP* piegādes nosacījumus cenu ziņā, kā aprakstīts 891. apsvērumā, Komisija secināja, ka *CATL* un *BYD Group*, divi lielākie akumulatoru bateriju ražotāji Ķīnas tirgū, pērk *LFP* par visizdevīgāko cenu, ko noteica valsts, pateicoties cenu mehānismam, kuru ĶV bija izstrādājusi, lai piešķirtu ieguvumu *BEV* ražošanas nozarei.

([404]) Pamatojoties uz *GTA* statistiku par Ķīnas importu, HS kods 28429040, no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada septembrim.
([405]) Pamatojoties uz *GTA* statistiku par Ķīnas eksportu, HS kods 28429040, no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada septembrim.
([406]) Tas nozīmē, ka piegādātāja nosacījumi grupai *BYD* nav mazāk labvēlīgi par nosacījumiem, ko piegādātājs nodrošina citiem klientiem. Piemēram, piegādātāja cena grupai *BYD* nedrīkst būt augstāka par cenu citiem klientiem par to pašu ražojumu.
([407]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, 1.1.384. lpp.
([408]) https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, 1.1.47. lpp.
([409]) https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf.
([410]) *Rhodium* ziņojums, 41. lpp.

(895) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija konstatēja, ka *LFP* piegādātāji nevar brīvi noteikt cenas saskaņā ar parastiem tirgus apsvērumiem un maksimāli palielināt peļņu. To apliecina ne tikai ĶV iejaukšanās tirgū, kā aprakstīts 750. apsvērumā, bet arī cenu noteikšanas mehānisms, kas piešķir ieguvumu galvenajiem dalībniekiem akumulatoru bateriju un *BEV* ražošanas nozarē, kā aprakstīts 891.–893. apsvērumā. Iepriekš minētais apstiprina, ka *LFP* piegādātāji nodrošina *BEV* ražotājus ar šiem izejmateriāliem par neatbilstoši zemu atlīdzību, tādējādi sniedzot ieguvumu *BEV* ražotājiem.

(c) *Secinājums*

(896) Pamatojoties uz iepriekš analizēto informāciju, Komisija secināja, ka *LFP* piegādātājiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un tie īsteno valdības funkcijas. Ņemot vērā ĶV plānus un piemērojamos stingros kontroles un uzraudzības mehānismus, kas reglamentē apvienības, šo apvienību un to biedru, kā arī citu piegādātāju rīcība faktiski ir ĶV rīcība.

(897) Komisija arī uzskatīja, ka uzņēmumiem, kas piegādā litija fosfātu, arī ir piešķirtas valdības pilnvaras un tie pilda valdības funkcijas, jo tiem ir arī jāievēro ĶV politika, kas izklāstīta 3.7.2. iedaļā, nevis jārīkojas saskaņā ar brīvā tirgus principiem, lai maksimāli palielinātu peļņu. ĶV politika nepārprotami ietekmē uzņēmuma lēmumus un vadību, proti, piegādāt *LFP* par zemākām cenām vai noteikt cenas *BEV* ražošanas nozares attīstībai, kā arī ievērot norādījumus par ražošanas mērķrādītājiem, kurus tāpēc nevar uzskatīt par privātas rīcības izpausmi brīvā tirgus ekonomikā. Konstatētie pierādījumi par cenu noteikšanu iekšzemes tirgū un par cenu noteikšanas praksi eksporta tirgū attiecībā pret iekšzemes tirgu vēl vairāk apstiprina, ka *LFP* ražotāji Ķīnā ievēro ĶV politiku, nevis brīvā tirgus principus.

(898) Ķīnas iekšzemes tirgus iezīmes un cenu noteikšanas mehānismi, ko īsteno un uzrauga akumulatoru bateriju apvienības, to biedri un *LFP* piegādātāji, vēl vairāk apstiprina secinājumu, ka tiem ir piešķirtas valdības pilnvaras un ka tie pilda valdības funkcijas.

(899) Rezultātā Komisija uzskatīja, ka ĶV ir radījusi vidi, kurā *LFP* tiktu nodrošināts vertikāli integrētiem *BEV* ražotājiem un akumulatoru bateriju ražotājiem, piemēram, *CATL*, kas darbojas kā valsts iestāde, kura īsteno valdības politiku, par atlīdzību, kas ir mazāka par pienācīgo. Pamatojoties uz to, Komisija secināja, ka akumulatoru bateriju apvienības, tostarp ĶABRNA un ĶERA, šo apvienību biedri un visi pārējie akumulatoru bateriju un litija piegādātāji arī tiek uzskatīti par valsts iestādēm SKP nolīguma 1. panta 1. punkta a) apakšpunkta 1. punkta nozīmē, jo tām nav citas izvēles kā vien ievērot ĶV politikas vispārējos mērķus par labu *BEV* ražotājiem.

(b) *LFP* ražotāji, kas darbojas kā privātas organizācijas, kurām ĶV uzticējusi konkrētas funkcijas vai kuras ĶV norīkojusi tās pildīt

(900) Papildus konstatējumiem par to, ka *LFP* ražotāji ir "valsts iestāde" pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē, Komisija alternatīvi pārbaudīja arī to, vai ĶV ir sniegusi finansiālu ieguldījumu, uzticot vai dodot rīkojumu *LFP* ražotājiem (kā privātām organizācijām) piegādāt akumulatoru baterijas *BEV* ražotājiem par neatbilstoši zemu atlīdzību, kā paredzēts pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punktā.

(901) Šī analīze ir veikta, pamatojoties uz piemērojamo juridisko standartu, kas ietverts 822.–826. apsvērumā. Komisija vispirms analizēja, vai ĶV atbalsts Ķīnas *BEV* ražošanas nozarei, nodrošinot *LFP* par neatbilstoši zemu atlīdzību, faktiski ir dažādo attiecīgo valdības pasākumu mērķis, nevis tikai vispārējo regulatīvo pilnvaru īstenošanas "blakusefekts". Izmeklēšanā jo īpaši tika izvērtēts, vai konstatētās zemākas *LFP* cenas ir daļa no valdības mērķiem vai tomēr zemākas cenas drīzāk ir vispārējā valdības regulējuma netīšs blakusefekts. Komisija secināja, ka dažādo ĶV intervences pasākumu mērķis bija atbalstīt *BEV* ražošanas nozari un ka zemākas akumulatoru bateriju *LFP* cenas bija šo pasākumu iecerētais mērķis, ko savukārt īstenoja nozares apvienības, kurām ir pienākums ievērot un izpildīt šos plānus.

(902) Lai sasniegtu savu politikas mērķi, ĶV gadu gaitā veica vairākus pasākumus. 3.2. iedaļā ir sīki izklāstīta attiecīgā pamatinformācija un konteksts, paskaidrojot nozīmi, ko ĶV piešķir *BEV* ražošanas nozares un ar to saistīto nozaru attīstībai.

(903) *LFP* nozare kopā ar akumulatoru bateriju nozari tiek ļoti atbalstīta Ķīnā. Pastāv daudz noteikumu, ko izdevušas dažādas valdības struktūras, kuras uzrauga ikvienu akumulatoru bateriju nozares aspektu, kā arī to augšupējos materiālus, kā parādīts 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā, un jo īpaši "Minerālresursu likums" un "Minerālresursu likuma īstenošanas noteikumi" (723. apsvērums), kā arī 14. izejvielu piecgades plāns (714. apsvērums). Turklāt pierādījumi par ĶV iejaukšanos jauno energoavotu transportlīdzekļu izejvielu cenu noteikšanā tika atrasti RITM paziņojumos presei 2022. gadā (750. apsvērums), kad valdība apņēmās *NEV* izmantoto izejvielu (tostarp litija) cenu atjaunot saprātīgā līmenī.

(904) Turklāt Komisija jau ir konstatējusi, ka Ķīnas ražošanas nozares asociācijas (t. i., ĶABRNA un ĶERA) nav neatkarīgas nozares apvienības, ņemot vērā ĶV kontroles līmeni pār tām (777.–784. apsvērums) un to veiktās funkcijas, kas liecina, ka tām ir piešķirtas valdības pilnvaras (791.–798. apsvērums). Jo īpaši ĶERA locekļiem ir pilnvaras "*stiprināt nozares pašdisciplīnu*" un "*regulēt biedru asociāciju, nozari un rīcību*", savukārt ĶABRNA dalībniekiem ir pilnvaras "*saskaņot jautājumus saistībā ar korporatīvo ražošanu, pārdošanu un eksportu*". Tādējādi šīs divas apvienības pilda valdības funkcijas, jo to uzdevums ir īstenot ĶV politiku, lai nodrošinātu *LFP* par zemākām cenām iekšzemes *BEV* ražošanas nozares labā, un uzraudzīt, lai visi attiecīgie piegādātāji pilnībā atbilstu šai politikai.

(905) Tas apstiprina, ka *LFP* piegādātāji nedarbojas kā brīvā tirgus dalībnieki Ķīnas iekšzemes tirgū un nepieņem ekonomiski racionālu lēmumu, par ko liecina *LFP* iekšzemes un eksporta cenu tendence (919. apsvērums), saskaņā ar kuru iekšzemes un eksporta cenām ir pilnīgi atšķirīgas tendences. To neracionālā rīcība liecina, ka ĶV politika bija vērsta uz *LFP* piegādi iekšzemes *BEV* ražošanas nozarei par zemākām cenām. To apstiprina arī 892. apsvērumā minētie konstatējumi, saskaņā ar kuriem Komisija secināja, ka lielāko daļu *LFP* cenu tirgū, proti, *LFP*, ko *CATL* un *BYD* iegādājušies no saistītajiem piegādātājiem, tieši un netieši nosaka valsts.

(906) Turklāt Komisija valsts un vietējā politikā atrada pierādījumus tam, ka *LFP* piegādātāji ir tiesīgi saņemt virkni atbalsta pasākumu, uz kuriem attiecas 3.7.2.1.1. iedaļas i) punkts. Jāatgādina, ka neviens augšupējais piegādātājs nesadarbojās šajā izmeklēšanā, tāpēc Komisija nevarēja pārliecināties, vai *LFP* piegādātāji ir 3.7.2.1.1. iedaļas i) punktā uzskaitīto atbalsta pasākumu saņēmēji. Šajā sakarā Komisija konstatēja, ka *BYD* galvenais *LFP* piegādātājs *Hunan Yuneng New Energy Materials* ir saņēmis ieguvumu no plaša tiešo dotāciju klāsta papildus ienākuma nodokļa atvieglojumiem, ko tas varēja izmantot, pateicoties savam augsto tehnoloģiju uzņēmuma sertifikātam ([411]).

(907) Pamatojoties uz to un ņemot vērā ĶV izveidoto atbalsta satvaru, ir pamatoti secināt, ka arī citi *LFP* piegādātāji saņemtu ieguvumu no šādiem stimuliem, lai ĶV varētu vēl vairāk novirzīt uzņēmumus palielināt un atbalstīt *LFP* iekšzemes piegādi par labu *BEV* ražošanas nozares attīstībai.

(908) Turklāt, kā jau minēts 873. apsvērumā, *LFP* piegādātāji, kas bija ĶABRNA un/vai ĶERA dalībnieki, veidoja vairāk nekā 90 % no kopējā *BYD Group* piegādātā *LFP* daudzuma un vairāk nekā 90 % no kopējās vērtības izmeklēšanas periodā. Komisija arī konstatēja, ka iepriekš minētās Ķīnas ražošanas nozares apvienības nav neatkarīgas apvienības, kas darbojas saskaņā ar brīvas ekonomikas principiem, bet gan subjekti, kurus vada ĶV un kurus tā pārvalda ar Valsts padomes starpniecību (sk. 3.7.2.1.1. iedaļas a) punkta ii) apakšpunktu). Jo īpaši tika konstatēts, ka abas apvienības veic valdības uzticētos uzdevumus (781. un 783. apsvērums), un to uzdevums ir palīdzēt valdībai īstenot valdības politiku un regulēt to biedru rīcību. Tas, ka apvienībām un to biedriem ir piešķirtas pilnvaras "*stiprināt nozares pašdisciplīnu*" un "*regulēt apvienību, nozari un biedru rīcību*", un ĶABRNA gadījumā arī "*saskaņot jautājumus saistībā ar korporatīvo ražošanu, pārdošanu un eksportu*", liecina, ka apvienības ir valsts iestādes, kurām ĶV uzticējusi uzdot saviem biedriem pielāgot savus ekonomiskos lēmumus par labu *BEV* ražošanas nozarei.

([411]) http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, 122., 128. un 150. lpp.

(909) Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā pieejamos pierādījumus, ĶV uzņēmās "aktīvāku lomu nekā tikai veicināšanas darbības", kā to pieprasīja PTO Apelācijas institūcija ([412]). ĶV veiktie pasākumi ierobežo *LFP* ražotāju rīcības brīvību, praksē ierobežojot to uzņēmējdarbības lēmumus par to, par kādu cenu pārdot savu ražojumu, kā norādīts 3.2. iedaļā ietvertajos plānos, par labu *BEV* ražošanas nozarei. ĶV kā tirgus regulatora loma ievērojami pārsniedza parasto iejaukšanos. Attiecīgie pasākumi, tostarp *LFP* eksporta ierobežojumi un atbalsta pasākumi *LFP* piegādātājiem, ne tikai regulēja vispārējos tirgus aspektus, bet arī noteica īpašu rīcību *LFP* piegādātājiem. Visi šie pasākumi tika veikti, lai *LFP* piegādātāji varētu nodrošināt *LFP* par zemākām cenām *BEV* ražošanas nozares labā. Šis nodoms tika skaidri pausts daudzos politikas paziņojumos un darbībās, kas ietvertas 3.7.2.1.1. un 3.7.2.2.1. iedaļā.

(910) Uzliekot *LFP* piegādātājiem pienākumu ievērot šos pasākumus, kurus savukārt īstenoja nozares asociācijas, kurām ir pienākums ievērot un izpildīt šos plānus, ĶV liedza tiem iespēju brīvi izvēlēties savas pārdošanas stratēģijas saskaņā ar tirgus apsvērumiem. Citiem vārdiem sakot, šie pasākumi nepārprotami veido "pierādāmu saikni" starp valdības aktu un akumulatoru bateriju uzņēmumu rīcību. ĶV izmantoja akumulatoru bateriju uzņēmumus kā starpniekus, lai atbalstītu *BEV* ražotājus.

(911) Visbeidzot, Komisija novērtēja, vai faktiskais *LFP* nodrošinājums pēc būtības neatšķiras no tā, ko valdība būtu darījusi pati. Komisija uzskatīja, ka tas tā ir. Tā vietā, lai nodrošinātu *LFP* tieši *BEV* ražošanas nozarei, lai sasniegtu ĶV valsts politikas mērķus veicināt šīs nozares attīstību, ĶV ar pasākumu kopumu mudina privātus subjektus to darīt tās vārdā. Turklāt, ciktāl šāda valdības īstenota preču nodrošināšana ir saistīta ar zināmiem izdevumiem (piemēram, subsīdiju piešķiršanu izejvielu iegādei vai atteikšanos no ienākumiem, nodrošinot preces par neatbilstoši zemu atlīdzību), šāda rīcība būtu jāuzskata par tipiskām funkcijām, kuras parasti ir valdības kompetencē.

(912) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secināja, ka ĶV pieņemto pasākumu kopums rada finansiālu ieguldījumu, kas izpaužas kā valdības nodrošinātais *LFP* par neatbilstoši zemu atlīdzību Ķīnas *BEV* ražotājiem saskaņā ar pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta iv) punktu.

3.7.2.2.2. *Ieguvums, īpašās iezīmes un subsīdijas summas aprēķins*

(a) Ieguvums

(913) Kā paskaidrots 3.3.1.2. iedaļā, neviens nesaistīts *LFP* vai akumulatoru baterijas ražojošs piegādātājs nesniedza informāciju Komisijai, atbildot uz īpašo anketu, kas paredzēta izejresursu piegādātājiem Ķīnā. Saistītais *BYD LFP* piegādātājs nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, un Komisija nevarēja novērtēt, vai cenu, par kādu *BYD Group* iegādājās *LFP*, varētu uzskatīt par nesaistītu pušu darījuma principam atbilstošu.

(914) Tādējādi Komisijai bija jāizmanto pieejamie fakti saskaņā ar pamatregulas 28. pantu, lai noteiktu ieguvuma līmeni, kāds radīts izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri iegādājās akumulatoru baterijas iekšzemes tirgū. Pieejamie fakti bija informācija, kas iegūta no vienīgā *LFP* un akumulatoru bateriju piegādātāja, kurš sadarbojās izmeklēšanā.

(915) Komisija 895.–898. apsvērumā secināja, ka *LFP* piegādātāji tika uzskatīti par valsts iestādēm un/vai privātiem uzņēmumiem, kam uzticējusi un norīkojusi valsts.

(916) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 2. punktu, 5. pantu un 6. panta d) punktu Komisija kompensējamo subsīdiju summu aprēķināja kā ieguvumu, ko guva saņēmējs un kas tika konstatēts izmeklēšanas periodā.

(917) Tāpēc Komisija vispirms novērtēja, vai cenas Ķīnā varētu atbilst atbilstošam standartam.

(918) ĶV daļējās nesadarbošanās dēļ Komisijai nebija būtiskas informācijas par situāciju Ķīnas izejvielu, ko izmanto akumulatoru bateriju ražošanā, piegādātāju tirgū un par iespējamām korekcijām, kuras bija jāveic. Komisija konstatēja, ka dominējošie tirgus apstākļi ĶTR tirgū bija izkropļoti, ņemot vērā piemērojamo valsts un nozaru politiku, ko īstenoja visi ekonomikas dalībnieki.

([412]) Apelācijas institūcijas ziņojums lietā DS 296, 115. punkts.

(919) Pastāv vairāki smagas valdības iejaukšanās un atbalsta piemēri visā *BEV* piegādes ķēdē, kas liedza normālu tirgus dinamiku cenas noteikšanai. Tāpēc akumulatoru bateriju ražošanā izmantoto galveno izejresursu, t. i., *LFP*, cenas netika uzskatītas par tirgus cenām, bet gan par cenām, ko valdība ietekmēja, lai sasniegtu savus politikas mērķus.

(920) To apliecina arī fakts, ka iekšzemes cenas, par kādām *BYD* iegādājās *LFP*, bija ievērojami zemākas nekā Ķīnas eksporta cena. Komisija konstatēja, ka *LFP* iekšzemes pirkuma cenas krasā lejupejošā tendence (vairāk nekā 30 %) izmeklēšanas periodā bija pilnīgi nošķirta no ĶTR eksporta cenas uz pārējo pasauli attīstības, kas saglabājās diezgan stabila. Tādējādi Komisijai pieejamie dati liecināja, ne tikai ka ĶV ar apvienību un tās biedru, kas darbojas kā valsts iestādes, starpniecību izveidoja cenu noteikšanas mehānismu akumulatoru baterijām izmantotajām izejvielām un jo īpaši *LFP*, bet arī ka šā mehānisma ietekme bija redzama arī Ķīnas iekšzemes tirgū izmeklēšanas periodā.

(921) Tikai šā iemesla dēļ Komisija uzskatīja, ka *LFP* iekšzemes cenas Ķīnā ir izkropļotas un tās nevar izmantot kā standartu, lai noteiktu ieguvumu.

(922) Tāpēc Komisijai bija jāmeklē piemēroti standarti ārpus valsts.

(923) Saskaņā ar pamatregulas 6. panta d) punkta otrās daļas ii) apakšpunktu Komisija analizēja lielākos *LFP* ražotājus kā vistuvākās iespējamās aizstājējvērtības neizkropļotai Ķīnas iekšzemes cenai.

(924) Ņemot vērā Ķīnas dominējošo stāvokli *LFP* ražošanā un to, ka citas cenas ārpus valsts netika konstatētas, un ņemot vērā to, ka nav iespējams salīdzināt Ķīnas iekšzemes cenas ar cenām ārpus valsts, Komisijai bija jāpaļaujas uz eksporta cenām no Ķīnas uz pārējo pasauli, kas piegādātas uz *FOB* pamata. Tādējādi šīs cenas tika uzskatītas par piemērotu standartu, ņemot vērā pastāvošos dominējošos apstākļus šajā konkrētajā litija veidā un to, ka nebija citu pamatotu standartu. Pamatojoties uz minēto, Komisija konstatēja, ka *LFP* iekšzemes cenas ir zemākas par eksporta cenām uz pārējo pasauli.

(b) Īpašās iezīmes

(925) ĶV piemēroto pasākumu kopums, kas nodrošina *LFP* sniegšanu par neatbilstoši zemu atlīdzību, tostarp eksporta ierobežojumi un atbalsts *LFP* ražotājiem, lai tie varētu izpildīt ĶV politikas mērķus un plānus, piešķir ieguvumu tikai dažām nozarēm, kas iegādājas *LFP*. Turklāt *LFP* ir īpašs rafinēta litija veids akumulatoru bateriju ražošanai, ko izmanto *BEV*.

(926) Tāpēc Komisija secināja, ka subsīdijas, kas izpaudās kā *LFP* piegāde akumulatoru bateriju ražošanai par neatbilstoši zemu atlīdzību, nav vispārpieejamas, bet ir īpašas pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē. Šīs subsīdijas attiecas tikai uz uzņēmumu vai nozaru kategoriju, jo īpaši tiem, kas kā izejmateriālus izmanto *LFP*. Turklāt neviena ieinteresētā persona nesniedza pierādījumus, ka šāda veida subsīdijas tiek piešķirtas, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem vai nosacījumiem pamatregulas 4. panta 2. punkta b) apakšpunkta nozīmē.

(c) Subsīdijas summas aprēķināšana

(927) Komisija salīdzināja iekšzemes cenu, par kādu *BYD Group* iegādājās *LFP* izmeklēšanas periodā, ar vidējo Ķīnas eksporta cenu izmeklēšanas periodā ([413]).

(928) Tā kā tika konstatēts, ka viens no *LFP* piegādātājiem daļēji ir *BYD Group* saistīts uzņēmums, un tā kā šis piegādātājs nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, kā izklāstīts (3.3.4. iedaļā), Komisijai lietas materiālos nebija pierādījumu, ka augšupējā piegādātāja un *BYD Group* saistība neietekmētu to noteiktās cenas. Tādējādi Komisijai nebija pierādījumu, ka šādas cenas atbilst nesaistītu pušu darījuma principam, tādēļ tā aizstāja šo cenu ar vidējo *LFP* pirkuma cenu no nesaistītiem piegādātājiem.

([413]) Pamatojoties uz *GTA* statistiku par Ķīnas eksportu, HS kods 28429040, no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada septembrim.

(929) *BYD* ieguvums tika aprēķināts, salīdzinot iekšzemes cenas ar Ķīnas *LFP* eksporta cenu, ņemot vērā Ķīnas dominējošo stāvokli šāda veida litija rafinēšanā. Kā aprakstīts 400. apsvērumā, tā kā Komisijai lietas materiālos nebija pierādījumu par to, ka *LFP* pirkumi no saistītā piegādātāja atbilda nesaistītu pušu darījuma principam, vidējā cena no saistītā *LFP* piegādātāja tika aizstāta ar vidējo pirkuma cenu, kas iegūta no nesaistītiem piegādātājiem. Korekcijas netika veiktas.

Litija piegāde akumulatoru bateriju ražošanai par neatbilstoši zemu atlīdzību

Uzņēmuma nosaukums	Subsīdijas likme
BYD Group	7,35 %

3.8. **Atbrīvojumu no nodokļiem un nodokļu samazinājumu programmu rezultātā negūtie ieņēmumi**

(1) *Uzņēmumu ienākuma nodokļa ("UIN") samazinājums augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem*

(930) Saskaņā ar Ķīnas Tautas Republikas Likumu par uzņēmumu ienākuma nodokli ("UIN likums") augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem, kuriem valstij ir nepieciešams sniegt būtisku atbalstu, tiek piemērota samazināta uzņēmumu ienākuma nodokļa likme 15 % apmērā, nevis standarta nodokļa likme 25 % apmērā.

(a) Juridiskais pamats

(931) Šīs programmas juridiskais pamats ir UIN likuma 28. pants un ĶTR Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumu ([414]) 93. pants, kā arī:

— Zinātnes un tehnoloģiju ministrijas, Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas apkārtraksts par administratīvo pasākumu pārskatīšanu un izdošanu augsto tehnoloģiju uzņēmumu atzīšanai (Nr. 32, 2016. gads),

— Zinātnes un tehnoloģiju ministrijas, Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas apkārtraksts par augsto tehnoloģiju uzņēmumu akreditācijas administrēšanas pamatnostādņu pārskatīšanu un izdošanu (Nr. 195, 2016. gads),

— Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par preferenciālā ienākuma nodokļa politikas piemērošanu augsto tehnoloģiju uzņēmumiem (2017. gada paziņojums Nr. 24),

— 2016. gada Valsts atbalstīto augsto tehnoloģiju jomu katalogs ([415]).

(932) Turklāt 2021. gada janvārī VARK izdeva Rietumu reģiona veicināto nozaru kataloga 2020. gada versiju (2021. gada Rīkojums Nr. 40), kas stājās spēkā 2021. gada 1. martā. Veicinātie uzņēmumi, kas atrodas 12 rietumu provincēs, autonomajos reģionos un pilsētās, var izmantot preferenciālo politiku uzņēmumu ienākuma nodokļa iekasēšanai ar samazinātu nodokļa likmi 15 % apmērā. Katalogs mudina Sičuaņu, Juņnaņu, Cjinhai, Šaaņsji, Gaņsu, Iekšējo Mongoliju un Guansji attīstīt litija nozari. Katalogā ir iekļauts arī varš, alumīnijs un grafīts.

(933) UIN likuma IV nodaļā ir noteikumi par preferenciālu nodokļu režīmu. UIN likuma 25. pantā, ar ko sākas IV nodaļa, ir paredzēts: "*Valsts piedāvā ienākuma nodokļa atvieglojumus uzņēmumiem, kas darbojas nozarēs vai projektos, kuru attīstību īpaši atbalsta un veicina valsts.*" UIN likuma 28. pantā ir noteikts, ka "*uzņēmumu ienākuma nodokļa likme augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem, kam nepieciešams īpašs valsts atbalsts, tiek samazināta līdz 15 %*".

([414]) Ķīnas Tautas Republikas Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumi (pārskatīti 2019. gadā), Ķīnas Tautas Republikas Valsts padomes Rīkojums Nr. 714.

([415]) http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgxz/201703/t20170322_431820.htm.

(934) Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumu 93. pantā ir precizēts:

"*Apzīmējums "valstij atbalstāmi nozīmīgi augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumi", kas minēti Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma 28. panta 2. noteikumā, attiecas uz uzņēmumiem, kuriem ir galvenās intelektuālā īpašuma tiesības un kuri atbilst šādiem nosacījumiem:*

1) *ietilpst būtisko valsts atbalstīto augsto un jauno tehnoloģiju jomu tvērumā;*

2) *pētniecības un izstrādes izdevumu īpatsvars pārdošanas ieņēmumos nav mazāks par noteikto īpatsvaru;*

3) *ieņēmumu īpatsvars no augsto tehnoloģiju tehnoloģijām/ražojumiem/pakalpojumiem uzņēmuma kopējos ieņēmumos nav mazāks par noteikto īpatsvaru;*

4) *tehniskā personāla īpatsvars uzņēmuma darbinieku kopskaitā nav mazāks par noteikto īpatsvaru;*

5) *citiem nosacījumiem, kas noteikti Augsto tehnoloģiju uzņēmumu identifikācijas administrēšanas pasākumos.*

Augsto tehnoloģiju uzņēmumu un galveno valsts atbalstīto augsto un jauno tehnoloģiju jomu identifikācijas pārvaldības pasākumus kopīgi izstrādā Valsts padomes tehnoloģiju, finanšu un nodokļu departamenti, un tie stājas spēkā pēc tam, kad tos apstiprinājusi Valsts padome."

(935) Iepriekš minētajos noteikumos skaidri norādīts, ka samazinātā uzņēmumu ienākuma nodokļa likme piemērojama vienīgi "*valsts atbalstāmiem nozīmīgiem augsto un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem*", kuriem pieder galvenās intelektuālā īpašuma tiesības un kuri atbilst konkrētiem nosacījumiem, piemēram, "*ietilpst galveno valsts atbalstīto augsto un jauno tehnoloģiju jomu tvērumā*".

(936) Administratīvo pasākumu augsto tehnoloģiju uzņēmumu noteikšanai 11. pants paredz, ka, lai uzņēmumu noteiktu par augsto tehnoloģiju uzņēmumu, tam vienlaikus jāatbilst konkrētiem nosacījumiem, to vidū: "*tas ir ieguvis īpašumtiesības uz intelektuālā īpašuma tiesībām, kam ir galvenā nozīme tā galveno produktu (pakalpojumu) tehniskajā nodrošināšanā, izmantojot neatkarīgu izpēti, nodošanu, piešķīrumu, apvienošanos un pārņemšanu utt.*," un "*tehnoloģija, kam ir galvenā nozīme tā galveno produktu (pakalpojumu) tehniskajā nodrošināšanā, ietilpst "valsts atbalstītajās augsto tehnoloģiju jomās" iepriekš noteiktajā diapazonā*".

(937) Galvenās augsto tehnoloģiju jomas, ko atbalsta valsts, ir uzskaitītas 2016. gada Valsts atbalstīto augsto tehnoloģiju jomu katalogā. Šā kataloga sadaļas "I. Elektroniskā informācija" 4. punktā "Komunikāciju tehnoloģija" ir skaidri minēta "*optiskā pārvades sistēma*" un "*optiskās pārvades sistēmas tehnoloģija*", kas aptver optiskās šķiedras kabeļus kā augsto tehnoloģiju jomas, ko atbalsta valsts.

(938) Uzņēmumiem, kas izmanto šo pasākumu, jāiesniedz ienākuma nodokļa deklarācija un attiecīgie pielikumi. Faktiskais ieguvuma apjoms ir norādīts nodokļu deklarācijā.

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(939) Komisija konstatēja, ka izlasē iekļauto ražotāju eksportētāju grupu uzņēmumi izmeklēšanas periodā kvalificējās kā augsto tehnoloģiju uzņēmumi un tādējādi tiem bija samazinātas UIN likmes 15 % apmērā.

(c) Ieguvums

(940) Komisija uzskatīja, ka konkrētā nodokļa kompensācijas ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, ĶV negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ieguvums saņēmējiem ir vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(d) Īpašās iezīmes

(941) Subsīdija ir īpaša pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo jau ar tiesību aktiem vien šīs shēmas piemērošana ir ierobežota, attiecinot to tikai uz uzņēmumiem, kas darbojas konkrētās augsto tehnoloģiju prioritārajās jomās, kuras noteikusi valsts. *BEV* ražošanas nozare ir šāda augsto tehnoloģiju prioritāte.

(942) Papildus UIN samazinājumam, pamatojoties uz augsto tehnoloģiju uzņēmuma statusu, *NEV* (tostarp *BEV*) ražotājiem ir pieejams UIN samazinājums līdz 15 %, pamatojoties arī uz kritērijiem, kas saistīti ar to fizisko atrašanās vietu. Jo īpaši, ja uzņēmums atrodas rietumu reģionā, UIN var maksāt ar samazinātu likmi 15 % apmērā.

(943) Tādējādi tiesību akti, saskaņā ar kuriem darbojas piešķīrēja iestāde, skaidri ierobežo piekļuvi subsīdijai, attiecinot to tikai uz konkrētām nozarēm un ģeogrāfiskajiem reģioniem.

(e) Subsīdijas summas aprēķināšana

(944) Kompensējamās subsīdijas apjoms tika aprēķināts kā ieguvums, kas izmeklēšanas periodā piešķirts saņēmējiem. Ieguvums tika aprēķināts kā starpība starp kopējo nodokli, kas maksājams atbilstoši parastajai nodokļa likmei, un kopējo nodokli, kas maksājams atbilstoši samazinātai nodokļa likmei.

(945) Subsīdijas likme, kas noteikta šai konkrētajai shēmai, grupai *BYD Group* bija 0,36 %.

(2) *Preferenciāla pētniecības un izstrādes izdevumu pirmsnodokļu atskaitīšana*

(946) Nodokļa kompensācijas pētniecībai un izstrādei paredz uzņēmumiem preferenciālu nodokļu režīmu to pētniecības un izstrādes darbībām konkrētās valsts noteiktās prioritārās tehnoloģiju jomās, ja tiek ievēroti konkrēti pētniecības un izstrādes izdevumu sliekšņi.

(947) Proti, pētniecības un izstrādes izdevumus, kas uzņēmumam radušies, veicot pētniecības un izstrādes darbības, no 2023. gada 1. janvāra papildus faktisko izdevumu atskaitījumam atskaita papildu 100 % no faktiskajiem pētniecības un izstrādes izdevumiem pirms nodokļu nomaksas, ar nosacījumu, ka minētie izdevumi netiek pārvērsti nemateriālajos aktīvos un iekļauti kārtējā peļņā un zaudējumos.

(948) Ja minētie izdevumi ir pārvērsti nemateriālajos aktīvos, šādus izdevumus var amortizēt pēc likmes 200 % apmērā no nemateriālo aktīvu izmaksām pirms nodokļu nomaksas no 2023. gada 1. janvāra.

(a) Juridiskais pamats

(949) Programmas juridiskais pamats ir UIN likuma 30. panta 1. punkts kopā ar ĶTR Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumu 95. pantu, kā arī šādi paziņojumi:

— Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par jautājumiem, kas attiecas uz pētniecības un izstrādes izdevumu svērtās pirmsnodokļu atskaitīšanas attiecināmību (2017. gada paziņojums Nr. 40),

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par politikas turpmāku uzlabošanu attiecībā uz pētniecības un izstrādes izdevumu svērto pirmsnodokļu atskaitīšanu (2023. gada paziņojums Nr. 7).

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(950) Komisija konstatēja, ka izlasē iekļauto grupu uzņēmumi saņēma "papildu atskaitījumus no pētniecības un izstrādes izdevumiem, kas radušies, pētot un izstrādājot jaunas tehnoloģijas, jaunus ražojumus un jaunus paņēmienus".

(c) Ieguvums

(951) Komisija uzskatīja, ka konkrētā nodokļa kompensācijas ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, ĶV negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ieguvums saņēmējiem ir vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(d) Īpašās iezīmes

(952) Šī subsīdija ir īpaša pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo jau tiesību akti ierobežo šā pasākuma piemērošanu, attiecinot to tikai uz uzņēmumiem, kuriem rodas pētniecības un izstrādes izdevumi konkrētās prioritārās augsto tehnoloģiju jomās, kuras noteikusi valsts, piemēram, *BEV* ražošanas nozarē. Tādējādi tiesību akti, saskaņā ar kuriem darbojas piešķirēja iestāde, skaidri ierobežo piekļuvi subsīdijai, attiecinot to tikai uz konkrētiem uzņēmumiem un nozarēm.

(e) Subsīdijas summas aprēķināšana

(953) Kompensējamās subsīdijas apjoms tika aprēķināts kā ieguvums, kas izmeklēšanas periodā piešķirts saņēmējiem. Ieguvums tika aprēķināts kā starpība starp kopējo nodokli, kas maksājams atbilstoši parastajai nodokļa likmei, un kopējo nodokli, kurš maksājams pēc 100 % atskaitīšanas no faktiskajām pētniecības un izstrādes izmaksām.

(954) Subsīdijas likme, kas noteikta šai konkrētajai shēmai, bija 0,57 % grupai *BYD Group*, 0,03 % grupai *Geely Group* un 1,53 % grupai *SAIC Group*.

(3) *Dividenžu atbrīvojums no nodokļa kvalificētiem rezidentuzņēmumiem*

(955) UIN likums piedāvā ienākuma nodokļa atvieglojumus uzņēmumiem, kas darbojas nozarēs vai projektos, kuru attīstību īpaši atbalsta un veicina valsts, un jo īpaši uzņēmumiem, kam atbalsttiesīgo rezidentuzņēmumu vidū ir piešķirts atbrīvojums no nodokļa, ar ko apliek ienākumus no kapitāla ieguldījumiem, piemēram, dividendes un bonusus.

(a) Juridiskais pamats

(956) Programmas juridiskais pamats ir UIN likuma 26. panta 2. punkts kopā ar ĶTR Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumiem.

(957) UIN likuma 25. pantā, ar ko sākas IV nodaļa "Preferenciāla nodokļu politika", ir paredzēts: "*Valsts piedāvā ienākuma nodokļa atvieglojumus uzņēmumiem, kas darbojas nozarēs vai projektos, kuru attīstību īpaši atbalsta un* veicina *valsts*." Turklāt 26. panta 2. punktā ir precizēts, ka atbrīvojums no nodokļa ir piemērojams ienākumiem no pašu kapitāla ieguldījumiem starp "*atbalsttiesīgajiem rezidentuzņēmumiem*", kas, šķiet, ierobežo tā piemērošanas jomu, attiecinot to tikai uz konkrētiem rezidentuzņēmumiem.

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(958) Komisija konstatēja, ka daži uzņēmumi, kas pieder pie izlasē iekļautajām grupām, ir saņēmuši kvalificētiem rezidentuzņēmumiem piešķiramo atbrīvojumu no nodokļa, ar ko apliek ienākumus no dividendēm.

(c) Ieguvums

(959) Komisija uzskatīja, ka minētā shēma ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ieguvums saņēmējiem ir vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(d) Īpašās iezīmes

(960) Šī subsīdija ir īpaša pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo jau ar tiesību aktiem vien šā atbrīvojuma piemērošana ir ierobežota, attiecinot to tikai uz kvalificētiem rezidentuzņēmumiem, kurus būtiski atbalsta valsts un kuru attīstību veicina valsts. Tādējādi tiesību akti, saskaņā ar kuriem darbojas piešķirēja iestāde, skaidri ierobežo piekļuvi subsīdijai, attiecinot to tikai uz konkrētiem uzņēmumiem un nozarēm.

(e) Subsīdijas summas aprēķināšana

(961) Komisija ir aprēķinājusi subsīdijas apjomu, piemērojot parasto nodokļa likmi dividenžu ienākumiem, kuri atskaitīti no ienākumiem, kas apliekami ar nodokli.

(962) Subsīdijas likme, kas noteikta šai konkrētajai shēmai, bija 0,17 % grupai *Geely Group* un 1,09 % grupai *SAIC Group*.

(4) *Paātrināta amortizācija iekārtām, ko izmanto augsto tehnoloģiju uzņēmumi*

(963) UIN likuma 32. pantā teikts: "*Ja* uzņēmuma *pamatlīdzekļu paātrināta amortizācija ir patiešām nepieciešama tehnoloģiskā progresa vai citu iemeslu dēļ, tad amortizācijas gadu skaitu var samazināt vai var pieņemt paātrinātās amortizācijas metodi.*"

(a) Juridiskais pamats

(964) Programmas juridiskais pamats ir UIN likuma 32. pants kopā ar ĶTR Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma īstenošanas noteikumu 98. pantu, kā arī šādi paziņojumi:

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par UIN politikas turpmāku uzlabošanu pamatlīdzekļu paātrinātai amortizācijai (2015. gada paziņojums Nr. 106),

— paziņojums par jautājumiem saistībā ar uzņēmumu ienākuma nodokļa politikas turpmāku uzlabošanu pamatlīdzekļu paātrinātai amortizācijai (Valsts nodokļu administrācijas 2015. gada paziņojums Nr. 68),

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par attiecīgo uzņēmumu ienākuma nodokļa politiku iekārtu un instrumentu atskaitīšanai (2018. gada paziņojums Nr. 54),

— Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par attiecīgās uzņēmumu ienākuma nodokļa politikas īstenošanu iekārtu un instrumentu atskaitīšanai (Valsts nodokļu administrācijas 2018. gada paziņojums Nr. 46),

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par preferenciālās politikas par pamatlīdzekļu paātrinātu amortizāciju piemērošanas jomas paplašināšanu (2019. gada paziņojums Nr. 66),

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par dažu preferenciālas nodokļu politikas īstenošanas perioda pagarināšanu (Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas 2021. gada paziņojums Nr. 6),

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par attiecīgo uzņēmumu ienākuma nodokļa politiku iekārtu un instrumentu atskaitīšanai (Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas 2023. gada paziņojums Nr. 37).

(965) Paziņojumā par uzņēmumu ienākuma nodokļa politiku iekārtu un ierīču atskaitīšanai (*Cai Shui* [2018] Nr. 54), teikts: "*Ja uzņēmuma nesen pirktas iekārtas vai ierīces vienības vērtība laika posmā no 2018. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. decembrim nepārsniedz piecus miljonus RMB,* uzņēmumam *ir atļauts iekļaut šo vērtību kārtējā perioda izmaksās un izdevumos kā vienreizēju maksājumu, ko atskaita, aprēķinot tā ar nodokli apliekamos ienākumus, un vairs nav jāaprēķina gada amortizācija.*" Minētie tiesību akti neattiecas uz atsevišķu nozari.

(966) Attiecībā uz aktīviem, kuru vienības vērtība pārsniedz 5 miljonus RMB, joprojām tiek piemērots Paziņojums par pamatlīdzekļu paātrinātai amortizācijai piemērojamās uzņēmumu ienākuma nodokļa politikas sīku reglamentējumu (*Cai Shui* [2014] Nr. 75) un Paziņojums par pamatlīdzekļu paātrinātai amortizācijai piemērojamās uzņēmumu ienākuma nodokļa politikas papildu sīku reglamentējumu (*Cai Shui* [2015] Nr. 106). Saskaņā ar šiem paziņojumiem pamatlīdzekļi, ko pirkuši uzņēmumi 10 galvenajās nozarēs, var izvēlēties paātrinātās amortizācijas metodi.

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(967) Komisija konstatēja, ka izmeklēšanas periodā izlasē iekļautās grupas nav piemērojušas paātrinātu amortizāciju aktīviem, kuru vienības vērtība pārsniedz 5 miljonus RMB. Tāpēc, tā kā uz šiem aktīviem neattiecās Paziņojums *Cai Shui* [2014] Nr. 75 un Paziņojums *Cai Shui* [2015] Nr. 106, Komisija konstatēja, ka ražotāji eksportētāji nav saņēmuši kompensējamas subsīdijas.

(5) *Tehnoloģiju nodošanas ieņēmumu atskaitīšana*

(968) Nodokļu kompensācija par tehnoloģiju nodošanu dod uzņēmumiem tiesības uz preferenciālu nodokļu režīmu to eksporta darbībām. Saskaņā ar šo shēmu 50 % no ieņēmumiem, kas gūti, pārdodot tehnoloģiju ārvalstīs, ir atskaitāmi no UIN bāzes, nepārsniedzot peļņas slieksni.

(a) Juridiskais pamats

(969) Šīs programmas juridiskais pamats ir UIN likuma 27. pants, kā arī:

— Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par jautājumiem, kas saistīti ar atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa saistībā ar tehnoloģiju nodošanu un tā samazināšanu (2009. gada paziņojums Nr. 212).

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(970) Komisija konstatēja, ka viena no izlasē iekļautajām grupām saņēma ieguvumu no "*tehnoloģiju nodošanas*" ienākuma nodokļa atskaitījuma par ārvalstīs nodoto tehnoloģiju.

(c) Ieguvums

(971) Komisija uzskatīja, ka minētā shēma ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ieguvums saņēmējiem ir vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(d) Īpašās iezīmes

(972) Subsīdija ir specifiska pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta un 4. panta 4. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo tiesību akti, saskaņā ar kuriem darbojas piešķīrēja iestāde, skaidri ierobežo piekļuvi subsīdijai, attiecinot to tikai uz uzņēmumiem, kas iesaistīti tehnoloģiju nodošanā, un ar nosacījumu par eksporta rezultātiem.

(e) Subsīdijas summas aprēķināšana

(973) Komisija ir aprēķinājusi subsīdijas summu, piemērojot parasto nodokļa likmi tehnoloģiju nodošanas ienākumiem, kas atskaitīti no ar nodokli apliekamajiem ienākumiem.

(974) Subsīdijas likme, kas noteikta šai konkrētajai shēmai, grupai *Geely Group* bija 0,05 %.

(6) *Atbrīvojums no akumulatoru bateriju patēriņa nodokļa*

(975) Atbrīvojums no akumulatoru bateriju patēriņa nodokļa dod tiesības *BEV* ražotājiem, kas iegādājušies noteiktas akumulatoru baterijas, saņemt atbrīvojumu no parasti piemērojamā 4 % patēriņa nodokļa. Šī shēma attiecas tikai uz konkrētiem produktiem, tostarp litija akumulatoru baterijām.

(a) Juridiskais pamats

(976) Programmas juridiskais pamats ir atrodams šādos dokumentos:

— Finanšu ministrijas un Valsts nodokļu administrācijas apkārtraksts par patēriņa nodokļa piemērošanu akumulatoru baterijām un pārklājumiem (2015. gada Nr. 16) (turpmāk tekstā — "Apkārtraksts par akumulatoru baterijām"),

— Valsts nodokļu administrācijas paziņojums par jautājumiem, kas saistīti ar patēriņa nodokļa uzlikšanu akumulatoru baterijām un pārklājumiem (2015. gada paziņojums Nr. 5),

— Valsts nodokļu administrācijas Paziņojums par noskaidrošanas jautājumiem saistībā ar patēriņa nodokļa uzlikšanu akumulatoru baterijām un pārklājumiem (2015. gada paziņojums Nr. 95).

(977) Saskaņā ar Apkārtrakstu par akumulatoru baterijām tika piemērots patēriņa nodoklis ar piemērojamo 4 % likmi. Tomēr daži akumulatoru bateriju veidi, piemēram, litija galvaniskās akumulatoru baterijas un litija jonu akumulatoru baterijas, bija atbrīvotas no šāda patēriņa nodokļa.

(978) Šāds apkārtraksts sākotnēji tika publicēts, lai veicinātu energotaupību un vides aizsardzību.

(b) Izmeklēšanas konstatējumi

(979) Komisija konstatēja, ka vismaz vienai izlasē iekļautajai grupai, iegādājoties akumulatoru baterijas, ir piešķirts 4 % atbrīvojums no patēriņa nodokļa.

(c) Ieguvums

(980) Komisija uzskatīja, ka minētā shēma ir subsīdija pamatregulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punkta un 3. panta 2. punkta nozīmē, jo, Ķīnas valdībai negūstot ieņēmumus, veikts finansiāls ieguldījums, kas attiecīgajiem uzņēmumiem piešķir ieguvumu. Ieguvums saņēmējiem ir vienāds ar nodokļu ietaupījumu.

(d) Īpašās iezīmes

(981) Šī subsīdija ir specifiska pamatregulas 4. panta 2. punkta a) apakšpunkta nozīmē, jo paši tiesību akti ierobežo šā pasākuma piemērošanu, attiecinot to tikai uz dažām akumulatoru baterijām, piemēram, litija galvaniskajām akumulatoru baterijām un litija jonu akumulatoru baterijām. Izmeklēšanā arī atklājās, ka šādas akumulatoru baterijas galvenokārt izmanto *BEV* ražošanas nozarē. Tādējādi tiesību akti, saskaņā ar kuriem darbojas piešķirēja iestāde, skaidri ierobežo piekļuvi subsīdijai, attiecinot to tikai uz konkrētiem uzņēmumiem un nozarēm.

(e) Subsīdijas summas aprēķināšana

(982) Kompensējamās subsīdijas apjoms tika aprēķināts kā ieguvums, kas izmeklēšanas periodā piešķirts saņēmējiem. Šo ieguvumu aprēķināja, pamatojoties uz izmeklēšanas periodā laikā iegādāto akumulatoru bateriju vērtību, kurai tika piemērots parasti piemērojamais 4 % patēriņa nodoklis.

(983) Ņemot vērā metodiku, kas izmantota, lai aprēķinātu subsīdijas summu, kura attiecas uz akumulatoru bateriju piegādi par neatbilstoši zemu atlīdzību, kā aprakstīts 3.7.2. iedaļā, neintegrētajiem *BEV* ražotājiem netika aprēķināta subsīdijas summa.

(984) Subsīdijas likme, kas noteikta šai konkrētajai shēmai, grupai *BYD Group* bija 1,37 %.

(7) *Subsidēšana attiecībā uz uzņēmumiem, kas nesadarbojās (SAIC Group)*

(985) Kā aprakstīts 3.3.2.2. iedaļā un 336. apsvērumā, daži *SAIC Group* saistītie uzņēmumi nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, lai gan to darbības jomas dēļ tiem parasti būtu bijis jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem, pamatojoties uz norādījumiem anketā un turpmākajā piezīmē lietas materiālos, kuros precizētas darbības, par kurām ir jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem ([416]).

(986) Tā kā daži saistītie uzņēmumi, kas iesaistīti pētniecības un izstrādes darbībās un dažu ziņojumā par pierādījumu pietiekamību uzskaitīto daļu un sastāvdaļu piegādē, nesniedza atbildi, Komisijai bija jāpaļaujas uz faktiem, kas bija pieejami par šiem uzņēmumiem. Konkrētāk, lai noteiktu subsidēšanas līmeni, Komisija paļāvās uz savu novērtējumu par līdzīgu otra vertikāli neintegrētā izlasē iekļautā ražotāja eksportētāja uzņēmumu subsidēšanu.

(987) Attiecībā uz pētniecības un izstrādes uzņēmumiem *SAIC Group* sniedza atbildes uz anketas jautājumiem par vienu saistītu uzņēmumu, kas iesaistīts šādās darbībās. Komisija identificēja vēl vienu saistītu uzņēmumu, kas iesaistīts tajās pašās darbībās. Tomēr *SAIC Group* atteicās sniegt atbildes uz anketas jautājumiem par šo uzņēmumu. Tāpēc Komisijai bija jāpaļaujas uz pieejamajiem faktiem.

([416]) Paziņojums lietas materiālos: saistītie uzņēmumi, kuriem bija jāiesniedz atbildes uz anketas jautājumiem. (t23.005730)

(988) Tā kā Komisija varēja tikai daļēji pārbaudīt saistītā pētniecības un izstrādes uzņēmuma sniegto informāciju, Komisija uzskatīja, ka konstatējumi par šo uzņēmumu nav reprezentatīvi. Tāpēc Komisija nolēma paļauties uz subsidēšanas apjomu, kas noteikts pārbaudītajiem pētniecības un izstrādes uzņēmumiem *Geely Group* ietvaros. *Geely Group* gadījumā visi uzņēmumi, kas veic ar pētniecību un izstrādi saistītas darbības saistībā ar izmeklējamo ražojumu, sniedza atbildes uz anketas jautājumiem, kuras pēc tam varēja pārbaudīt. Tāpēc Komisija nolēma savus konstatējumus par *SAIC Group* balstīt uz subsidēšanas apjomu, kas noteikts pārbaudītajiem pētniecības un izstrādes uzņēmumiem *Geely Group* ietvaros. Subsīdiju summas, kas saistītas ar šādām shēmām: preferenciāls finansējums, kā aprakstīts 3.5. iedaļā, dotāciju programmas, kā aprakstīts 3.6. iedaļā, zemes izmantošanas tiesību nodrošināšana par neatbilstoši zemu atlīdzību, kā aprakstīts 3.7.1. iedaļā, un negūtie ieņēmumi, izmantojot nodokļu atbrīvojuma un samazināšanas programmu, kā aprakstīts 3.8. iedaļā. Šīs summas tika pieskaitītas *SAIC Group* kopējam subsīdijas rezultātam.

(989) Daži *SAIC Group* saistītie uzņēmumi, kas iesaistīti izejresursu (izņemot akumulatoru bateriju un to sastāvdaļu) piegādē, nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem. Komisija vispirms ņēma vērā subsidēšanas apjomus, kas konstatēti saistītajiem akumulatoru bateriju un to sastāvdaļu piegādātājiem. Tomēr, ņemot vērā šo ražojumu īpatsvaru kopējās ražošanas izmaksās salīdzinājumā ar daļām, ko piegādājuši saistītie uzņēmumi, kuri nesniedza atbildes uz anketas jautājumiem, Komisija uzskatīja, ka šādi uzņēmumi nav reprezentatīvi. Pēc tam Komisija pievērsās pārbaudītajai informācijai par uzņēmumiem, kas piegādā izejresursus, izņemot akumulatoru baterijas un to sastāvdaļas, un uzskatīja, ka subsidēšanas apjoms, kas noteikts vienīgajam saistītajam piegādātājam ([417]) un kas tika pārbaudīts šajā procedūras posmā, ir pietiekams pamats tās konstatējumiem, ņemot vērā tā darbību (izejresursu piegāde) un šo ražojumu īpatsvaru kopējās ražošanas izmaksās. Subsīdiju summas, kas saistītas ar šādām shēmām: preferenciāls finansējums, kā aprakstīts 3.5. iedaļā, dotāciju programmas, kā aprakstīts 3.6. iedaļā, zemes izmantošanas tiesību nodrošināšana par neatbilstoši zemu atlīdzību, kā aprakstīts 3.7.1. iedaļā. Šīs summas tika pieskaitītas *SAIC Group* kopējam subsīdijas rezultātam.

3.9. **Citas shēmas**

(990) Ziņojumā par pierādījumu pietiekamību bija uzskaitītas arī citas shēmas, par kurām bija pietiekami pierādījumi, kas liecināja, ka *BEV* ražotājiem ir pieejamas kompensējamas subsīdijas. Izmeklēšanas gaitā Komisija arī ieguva informāciju par papildu programmām, no kurām piešķirts ieguvums izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem un kuras arī varētu būt kompensējamas. Neskarot to kompensējamību, Komisija šajā posmā provizoriski nolēma nesagatavot konstatējumus par šīm programmām. Šādu programmu saraksts cita starpā ietver šādas programmas:

— elektroenerģijas piegāde par atlīdzību, kas ir mazāka par atbilstīgo,

— citu izejvielu piegāde akumulatoru bateriju ražošanai par neatbilstoši zemu atlīdzību,

— preferenciāla apdrošināšana: eksporta kredītu apdrošināšana,

— dotācijas saskaņā ar Pasažieru transportlīdzekļu uzņēmumu vidējā degvielas patēriņa (*CAFC*) un jauno energoavotu transportlīdzekļu (*NEV*) kredītu paralēlo pārvaldību (“Paralēlo kredītu pasākums”),

— atbrīvojums no patēriņa nodokļa, atbrīvojums no maksas par reģistrācijas numura zīmi un citas naudas subsīdijas *BEV* ražotājiem,

— atbrīvojumi no PVN un importa tarifa atlaides par importētu iekārtu un tehnoloģiju izmantošanu un PVN atlaides par iekšzemē ražotām iekārtām,

— eksporta nodokļa atlaides.

(991) Komisija patur tiesības turpināt izmeklēt šo shēmu kompensējamību un izdot konstatējumus, līdz tiek izpausti šīs izmeklēšanas galīgie konstatējumi, vai pēc tam saistībā ar pārskatīšanu saskaņā ar pamatregulas 19. pantu.

([417]) Šis piegādātājs nepiegādā akumulatoru baterijas, tāpēc nenotiek pārklāšanās starp akumulatoru bateriju piegādi par neatbilstoši zemu atlīdzību, kā aprakstīts 3.7.2. iedaļā.

3.10. **Secinājums par subsidēšanu**

(992) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija saskaņā ar pamatregulas noteikumiem aprēķināja kompensējamo subsīdiju apjomu izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, pārbaudot katru subsīdiju un subsīdiju programmu, un saskaitīja iegūtos skaitliskos rādītājus kopā, lai aprēķinātu subsidēšanas kopējo apjomu katrai ražotāju eksportētāju grupai izmeklēšanas periodā. Lai aprēķinātu turpmāk norādīto kopējo subsidēšanu, Komisija vispirms aprēķināja subsidēšanas procentuālo apjomu, t. i., subsīdijas apjomu, kas izteikts procentos no uzņēmuma kopējā apgrozījuma. Pēc tam šo procentuālo daļu izmantoja, lai aprēķinātu subsīdiju, kas piešķirta attiecīgā ražojuma eksportam uz Savienību izmeklēšanas periodā. Tad tika aprēķināta subsīdijas summa par izmeklēšanas periodā uz Savienību eksportētā attiecīgā ražojuma gabalu, kā arī turpmāk minētās likmes procentos no tā paša eksporta izmaksu, apdrošināšanas un vedmaksas (*CIF*) vērtības par gabalu.

(993) Saskaņā ar pamatregulas 15. panta 3. punktu kopējais subsīdiju apjoms izlasē neiekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās, tika aprēķināts, pamatojoties uz kopējo vidējo svērto kompensējamo subsīdiju apjomu, kas noteikts izlasē iekļautajiem ražotājiem eksportētājiem, kuri sadarbojās, izslēdzot nenozīmīgus apjomus, kā arī subsīdiju apjomu, kas noteikts pamatregulas 28. panta 1. punktā minētajos apstākļos. Tomēr, lai noteiktu šos apjomus, Komisija neignorēja konstatējumus, kuri daļēji balstīti uz pieejamajiem faktiem. Faktiski Komisija uzskata, ka minētajās lietās izmantotie pieejamie fakti nav būtiski ietekmējuši informāciju, kas nepieciešama, lai pamatoti noteiktu subsidēšanas apjomu, tā ka eksportētāji, kas netika aicināti sadarboties izmeklēšanā, šādas pieejas dēļ netiks skarti ([418]).

(994) Ņemot vērā Ķīnas ražotāju eksportētāju augsto sadarbības pakāpi un izlases reprezentativitāti arī tiesību uz subsīdiju ziņā, Komisija uzskatīja, ka ir lietderīgi noteikt apjomu "visiem pārējiem uzņēmumiem" lielākā apjoma līmenī, kas noteikts izlasē iekļautajiem uzņēmumiem. Apjoms "visiem pārējiem uzņēmumiem" tiks piemērots tiem uzņēmumiem, kuri izmeklēšanā nesadarbojās.

Uzņēmums	Kompensējamo subsīdiju apjoms
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]) Sk. arī *mutatis mutandi* WT/DS294/AB/RW, *US — Zeroing (Article 21.5 DSU)*, Apelācijas institūcijas 2009. gada 14. maija ziņojums, 453. punkts.

Uzņēmums	Kompensējamo subsīdiju apjoms
— *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 %
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās	20,8 %
Visi pārējie uzņēmumi	37,6 %

4. **KAITĒJUMS**

4.1. **Savienības ražošanas nozares definīcija un Savienības ražošanas apjoms**

(995) Līdzīgo ražojumu izmeklēšanas periodā Savienībā ražoja aptuveni 10 ražotāju grupas, no kurām dažas ražoja līdzīgo ražojumu vairākos tiesību subjektos. Lielākā daļa šo uzņēmumu ir iekšdedzes motora (*ICE*) transportlīdzekļu oriģinālā aprīkojuma ražotāji (OAR), kuri pāriet uz *BEV* ražošanu pēc Regulas (ES) 2019/631 ([419]) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem stāšanās spēkā. Citi uzņēmumi ir tikai *BEV* ražotāji. Tie kopā veido "Savienības ražošanas nozari" pamatregulas 4. panta 1. punkta nozīmē.

(996) Savienības tirgus pāreja no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* šajā gadījumā ir būtisks faktors, kas ietekmē vairākus rādītājus, kuri attiecas uz nozares stāvokli. Pāreja no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* nozīmē lielus sākotnējos, kā arī pastāvīgus ieguldījumus un izmaksas jaunā tirgū, kas attīstās un strauji pieaug. Savienības ražošanas nozare sāka ieguldīt elektrifikācijā pirms 2020. gada ([420]). Kā parādīts 10. tabulā, izlasē iekļautie Savienības ražotāji attiecīgajā periodā ieguldīja 2 miljardus EUR gadā, savukārt kopējie ieguldījumi pārejai uz elektrifikāciju tiek lēsti 170 miljardu EUR apmērā, kā norādīts 1092. apsvērumā. Visi ekonomiskie faktori, kas ietekmē Savienības ražošanas nozares stāvokli, būtu jāpārbauda, pienācīgi ņemot vērā to, ka Savienības ražošanas nozare ir pārejas posmā. Tādējādi rezultātā radušās tendences var tikt ietekmētas, un tās var atšķirties no tendencēm, kas novērotas citās nobriedušākās nozarēs.

(997) Tika konstatēts, ka Savienības ražošanas kopējais apjoms izmeklēšanas periodā bija aptuveni 1,6 miljoni gabalu. Komisija šo skaitli noteica, pamatojoties uz *Prodcom* ([421]), un salīdzināja to ar visiem pārējiem pieejamajiem informācijas avotiem par Savienības ražošanas nozari. Tas ietvēra atbildes uz atlases jautājumiem un publiski pieejamus datus grupu vietnēs.

(998) Daži Savienības ražotāji izmeklējamo ražojumu attiecīgajā valstī attiecīgajā laikposmā ražoja arī kopuzņēmumos ar Ķīnas uzņēmumiem. Šīs ražotāju grupas (*BMW*, *Renault* un *Mercedes-Benz*) minētajā laikposmā importēja attiecīgo ražojumu no Ķīnas. Faktiski izmeklēšanas periodā katra šāda Savienības ražotāju grupa importēja galvenokārt vienu *BEV* modeli no Ķīnas un tādējādi papildināja savu *BEV* portfeli, ko tā ražoja Savienībā un pārdeva Savienības tirgū. Šie ražotāji importēja aptuveni [4,7–5,7] % no Savienības patēriņa izmeklēšanas periodā, kā paskaidrots 12. tabulā. Arī *Tesla* importēja ievērojamu daudzumu *BEV* no Ķīnas. *Volvo*, kas pieder Ķīnas uzņēmumam *Geely*, izmeklēšanas periodā no Ķīnas neimportēja *BEV* ar zīmolu *Volvo*. Tomēr tā akcionārs *Geely* eksportēja *BEV* no Ķīnas uz Savienību ar dažādiem zīmoliem.

([419]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

([420]) https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/.

([421]) Ražošanas apjoma dati par 2023. gadu būs publiski pieejami 2024. gada 1. jūlijā.

(999) Definējot Savienības ražošanas nozari un Savienības ražošanas apjomu, Komisija koncentrējās nevis uz zīmoliem vai OAR grupām, bet gan uz *BEV* ražošanas izcelsmi. Tāpēc Komisija kaitējuma, cēloņsakarības un Savienības interešu analīzē iekļāva visu *BEV* (t. i., *BEV*, kas ir laisti vai ražoti Savienībā) ražošanu Savienībā.

4.2. Attiecīgā Savienības tirgus noteikšana

(1000) Paturot prātā, ka *BEV* nebija ievērojama pašpatēriņa tirgus, Komisija pārbaudīja visus ekonomiskos rādītājus, kas attiecas uz Savienības ražošanas nozari, pamatojoties uz datiem par brīvo tirgu.

4.3. Patēriņš Savienībā

(1001) Komisija noteica patēriņu Savienībā, pamatojoties gan uz domājamo, gan faktisko patēriņu.

(1002) Domājamā patēriņā tika ņemts vērā Savienības ražošanas nozares kopējais pārdošanas apjoms Savienības tirgū, par ko ziņojusi Eiropas Vides aģentūra ([422]) ("EVA") par 2020., 2021. un 2022. gadu, un par ko ziņojis *S&P Global Mobility* ([423]) par izmeklēšanas periodu, jo šo informāciju līdz šīs regulas publicēšanai EVA vēl nebija darījusi publiski pieejamu, kā arī importu no dalībvalstu muitas datiem. Muitas dati tika vākti no astoņām dalībvalstīm ar lielu importa apjomu un lielākajām reģionālajām jūras ostām: Beļģija, Francija, Nīderlande, Slovēnija, Spānija, Vācija un Zviedrija. Šo datu detalizēta analīze ļāva nodalīt *BEV* importu (kā paskaidrots 184. apsvērumā) un citu preču, piemēram, kvadriciklu, elektromobilitātes skūteru utt., importu. Citas dalībvalstis bija paziņojušas tikai ļoti nelielu importa apjomu, un to ļoti zemā vidējā cena liecināja, ka lielākoties šāds imports attiecās uz ražojumiem ārpus aplūkotā ražojuma tvēruma. Tāpēc šo astoņu dalībvalstu dati konservatīvi tika pieņemti kā precīzs *BEV* importa rādītājs.

(1003) Jānorāda, ka, kā paskaidrots 1084. apsvērumā, Savienības ražošanas nozare galvenokārt strādā pēc pasūtījumiem, tāpēc tās pārdošanas apjoms ir tuvu Savienībā ražoto reģistrēto *BEV* skaitam.

(1004) Faktiskajā patēriņā tika ņemti vērā visi Savienības tirgū reģistrētie *BEV*, par ko ziņoja *ACEA*.

(1005) Jāatzīmē, ka gan EVA, gan *ACEA* ziņo par visu Savienībā reģistrēto *BEV* kopējo skaitu. Salīdzinot datus, pastāv ļoti neliela atšķirība starp abiem avotiem — no – 0,34 % līdz 1,15 % attiecīgajā periodā.

(1006) Patēriņam Savienībā bija šāda dinamika.

1. tabula

Patēriņš Savienībā (gabali)

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Domājamais patēriņš Savienībā	550 460	897 384	1 148 950	1 649 486
Indekss	*100*	*163*	*209*	*300*
Faktiskais patēriņš Savienībā (reģistrētie *BEV*) ([1])	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082

([422]) https://co2cars.apps.eea.europa.eu/?source=%7B%22track_total_hits%22%3Atrue%2C%22query%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22constant_score%22%3A%7B%22filter%22%3A%7B%22bool%22%3A%7B%22must%22%3A%5B%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22year%22%3A2022%7D%7D%5D%7D%7D%7D%2C%7B%22bool%22%3A%7B%22should%22%3A%5B%7B%22term%22%3A%7B%22scStatus%22%3A%22Provisional%22%7D%7D%5D%7D%7D%5D%7D%7D%7D%7D%5D%7D%7D%2C%22display_type%22%3A%22tabular%22%7D.

([423]) https://www.spglobal.com/mobility/en/index.html.

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Indekss	*100*	*163*	*209*	*282*
reģistrētie *BEV* % no visiem pasažieru transportlīdzekļu reģistrācijas gadījumiem ([2])	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
Indekss	*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. Jāņem vērā, ka *ACEA* paziņotie dati katrā avotā nedaudz atšķiras.

([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.

Avots: S&P Global Mobility, EVA, ACEA un dalībvalstu muitas dati

(1007) Attiecīgajā laikposmā domājamais un faktiskais patēriņš Savienības tirgū palielinājās attiecīgi par 200 % un 182 %. Šis pieaugums atspoguļo Savienības vieglo pasažieru automobiļu tirgus pakāpenisku pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*.

(1008) Starpība starp faktiskā un domājamā patēriņa rādītājiem atspoguļo krājumu apjomu Savienības tirgū. Šādi krājumi Savienības ražotājiem netika identificēti jēgpilnos daudzumos, jo Savienības ražotāji galvenokārt ražo, pamatojoties uz pasūtījumiem, kā paskaidrots 1084. apsvērumā, un tāpēc galvenokārt tika attiecināti uz importēto transportlīdzekļu krājumiem.

(1009) Reģistrēto *BEV* skaita pieaugums procentos no visiem reģistrētajiem pasažieru transportlīdzekļiem liecina par pakāpenisku Savienības tirgus pāreju no *ICE* pasažieru transportlīdzekļiem uz *BEV*.

4.4. **Imports no attiecīgās valsts**

4.4.1. *Importa no attiecīgās valsts apjoms un tirgus daļa*

(1010) Komisija noteica importa apjomu, pamatojoties uz dalībvalstu muitas datiem, kā arī uz importēto *BEV* reģistrāciju skaitu. Šāda importa pamatā bija izcelsmes valsts. Importa tirgus daļa tika noteikta, pamatojoties uz a) faktiskā importa apjomu vai b) importēto transportlīdzekļu reģistrāciju procentos no attiecīgi a) domājamā patēriņa datiem vai b) faktiskā patēriņa, kā parādīts iepriekš 1. tabulā.

(1011) Importam Savienībā no attiecīgās valsts, pamatojoties uz dalībvalsts muitas datiem, bija šāda dinamika.

2.a tabula

Importa apjoms gabalos un tirgus daļa

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Importa no attiecīgās valsts apjoms (gab. skaits)	21 243	134 952	256 712	412 425
Indekss	*100*	*635*	*1 208*	*1 941*
Tirgus daļa	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
Indekss	*100*	*390*	*579*	*648*

Avoti: dalībvalstu muitas dati

(1012) Faktiskais importa apjoms no Ķīnas attiecīgajā periodā palielinājās par 1 841 %.

(1013) Importa no Ķīnas tirgus daļa palielinājās no 3,9 % 2020. gadā līdz 25,0 % izmeklēšanas periodā, t. i., par vairāk nekā 500 % jeb aptuveni 21 procentpunktu.

(1014) Importa apjoms Savienībā no attiecīgās valsts, pamatojoties uz reģistrāciju skaitu, attīstījās šādi.

2.b tabula

Importa apjoms gabalos un tirgus daļa

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Reģistrācija pēc importēšanas no attiecīgās valsts (gabali)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indekss	*100*	*701*	*1 300*	*1 829*
Tirgus daļa	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indekss	*100*	*430*	*623*	*649*

Avoti: EVA un *S&P Global Mobility*

(1015) Reģistrēto *BEV* skaits pēc importēšanas no attiecīgās valsts palielinājās no mazāk nekā 19 000 gabaliem 2020. gadā līdz vairāk nekā 340 000 gabaliem izmeklēšanas periodā. Attiecīgajā periodā tas ir pieaugums par 1 729 %.

(1016) Pamatojoties uz minēto, importa no Ķīnas tirgus daļa palielinājās no 3,5 % 2020. gadā līdz 22,8 % izmeklēšanas periodā, t. i., par vairāk nekā 500 % jeb vairāk nekā 19 procentpunktiem.

(1017) Starpība starp faktisko importa apjomu un reģistrāciju pēc importēšanas no Ķīnas (aptuveni 66 000 gabalu) liecina par ievērojamiem Ķīnas izcelsmes *BEV* krājumiem Savienības tirgū. Papildu pierādījumus par krājumiem sniedza izlasē iekļautie ražotāji eksportētāji, kuri ziņoja par aptuveni 63 000 gabalu krājumiem izmeklēšanas perioda beigās. Ņemot vērā izlasē neiekļautos Ķīnas ražotājus eksportētājus, Komisija aplēsa, ka faktiskie krājumi, kas ir gatavi pārdošanai Savienības tirgū, visticamāk, sasniedza 66 000 gabalus. Tas veidotu aptuveni 4,3 % no patēriņa Savienības tirgū (reģistrācijas) izmeklēšanas periodā vai aptuveni 19 % no reģistrācijas apjoma pēc importēšanas no Ķīnas tajā pašā laikposmā.

4.4.2. *Importa no attiecīgajām valstīm cenas, cenu samazinājums un cenu apspiešana*

(1018) Komisija noteica importa cenas, pamatojoties uz dalībvalstu muitas datiem.

(1019) Savienībā no attiecīgās valsts veiktā importa vidējai svērtajai cenai bija šāda dinamika.

3. tabula

Importa cenas (EUR/gab.)

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Ķīna	28 154	24 510	26 441	25 269
Indekss	*100*	*87*	*94*	*90*

Avots: *dalībvalsts muitas dati*

(1020) Ķīnas importa cenas Savienības tirgū attiecīgajā laikposmā samazinājās par 10 %.

(1021) Tomēr šī dinamika jāskata arī kontekstā ar nepārtraukti mainīgo no Ķīnas importēto *BEV* modeļu kombināciju, jo imports attiecīgajā laikposmā palielinājās, kā parādīts 2.a un 2.b tabulā.

(1022) Lai taisnīgi salīdzinātu importētos ražojumus un Savienības ražošanas nozares ražotos līdzīgos ražojumus, Komisija izmantoja ražojumu kategorizēšanas sistēmu, kam pamatā ir ražojuma kontroles numuri (RKN), kuros ņemtas vērā *BEV* galvenās īpašības, kas ietekmē Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenu, un jo īpaši riteņa piedziņas garums, nobraucamais attālums, jauda un tips ([424]), ([425]). Šajā ziņā, lai gan *BEV* ir sarežģīti ražojumi ar ļoti daudzām atšķirīgām pazīmēm un iezīmēm (pat transportlīdzekļus, kas tiek tirgoti ar vienu komercmodeļa nosaukumu, var piedāvāt daudzās un dažādās konfigurācijās, arī atkarībā no tā, kādas izvēles īpašības izvēlas klients), tas nenozīmē, ka visām šīm atšķirīgajām pazīmēm ir būtiska ietekme uz cenu, un tāpēc tās būtu jāņem vērā, salīdzinot cenas. Komisija norādīja, ka ieinteresētās personas nav sniegušas piezīmes par RKN struktūru.

(1023) Komisija noteica cenu samazinājumu izmeklēšanas periodā, salīdzinot:

i. katra ražojuma veida vidējās svērtās pārdošanas cenas, ko izlasē iekļautajiem Savienības ražotājiem Savienības tirgū maksājuši nesaistīti klienti un kas vajadzības gadījumā koriģētas atbilstoši cenai, par kādu pārdod tirgotājam; kā arī

ii. atbilstošās katra ražojuma veida vidējās svērtās cenas importam no izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem, kas sadarbojās, pirmajam neatkarīgajam klientam Savienības tirgū, vajadzības gadījumā koriģējot tās atbilstoši cenai, par kādu pārdod tirgotājam.

(1024) Izmeklēšanā atklājās, ka šajā konkrētajā gadījumā Savienības ražotāju un Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas kanāli ir ļoti sarežģīti un var ietvert daudzus starpniekus starp ražotāju un pirmo nesaistīto klientu. Izmeklēšanā atklājās, ka pastāv trīs dažādi tirdzniecības līmeņi (sk. 1025. apsvērumu) ar vismaz četriem pārdošanas modeļu veidiem (sk. 1027. apsvērumu). Līdz ar to Komisija, ņemot vērā šīs lietas īpašos apstākļus, nolēma noteikt, vai pastāv cenu samazinājums tirgotāja līmenī (cena tirgotājam). Patiešām, Komisija konstatēja, ka tas ir konkurences centrālais aspekts un ka lielākā daļa pārdošanas darījumu tiek realizēti. Pārdošana tirgotājam vai ar pārstāvja starpniecību, vai lielam klientam veido aptuveni 95 % no Savienības ražošanas nozares kopējā pārdošanas apjoma un aptuveni 78 % no Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas apjoma. Turklāt nebija nepieciešams nošķirt saistītus un nesaistītus tirgotājus, jo izmeklēšana apstiprināja, ka cenas visiem tirgotājiem tika noteiktas atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam.

(1025) Trīs galvenie tirdzniecības līmeņi ir šādi:

i. ražotājs subjekts vai Ķīnas eksportētāja importētājs subjekts, kas ražo vai importē *BEV* un pārdod *BEV* nākamajā tirdzniecības līmenī, t. i., saistītam nacionālajam pārdošanas uzņēmumam vai nesaistītam galvenajam izplatītājam.. Dažiem ražotājiem subjektiem ir "vietējais tirgus" (parasti valstī, kurā notiek ražošana vai kurā atrodas importētāja subjekta Eiropas galvenais birojs), kurā tie veic arī nacionālā pārdošanas uzņēmuma funkcijas;

ii. nacionālie pārdošanas uzņēmumi, kas saistīti ar ražotājiem subjektiem / importētājiem subjektiem, kuri koncentrējas uz tirdzniecības un pārdošanas darbībām, ņemot vērā tā tirgus specifiku, kurā tie darbojas. Nacionālie pārdošanas uzņēmumi parasti pastāv galvenajos ražotāju subjektu tirgos un izplata *BEV*, izmantojot saistīto un nesaistīto izplatītāju tīklu (tirgotājus un/vai pārstāvjus). Valstīs, kurās nav saistītu nacionālo pārdošanas uzņēmumu (parasti valstīs, kurās pārdod mazus daudzumus), pārdošanu veic, izmantojot nesaistītu galveno izplatītāju (parasti tikai valstij). Galvenais izplatītājs veic līdzīgas funkcijas kā nacionālie pārdošanas uzņēmumi un izplata *BEV*, izmantojot saistīto un nesaistīto izplatītāju tīklu (tirgotājus un/vai aģentus);

([424]) Ja tika novērots, ka vairākas īpašības ir cieši saistītas ne tikai ar cenu, bet arī savā starpā, Komisija apsvēra iespēju saglabāt ražojuma kontroles numurā tikai vienu no šīm īpašībām. Piemēram, tā kā nobraucamais attālums jau ir iekļauts RKN, netika uzskatīts par lietderīgu pievienot arī akumulatoru baterijas jaudu, jo abi ir cieši saistīti.

([425]) Neatkarīgi no secinājuma, ka šajā gadījumā tirgus segmentācija nav piemērota, Komisija norādīja, ka garums ir cieši saistīts ar segmentiem, kas definēti visbiežāk lietoto automobiļu kategorijās (t. i., pamatojoties uz burtiem A, B, C utt.).

iii. izplatīšanas tīkli, ko veido tirgotāji un pārstāvji. Tirgotāji ir subjekti, kas pērk *BEV* no nacionālajiem pārdošanas uzņēmumiem un galvenajiem izplatītājiem un pārdod tos galaklientam. Pārstāvji ir uzņēmumi, kas veic tādas pašas funkcijas, kādas tirgotājs, tomēr nevienā brīdī neiegūst īpašumtiesības uz transportlīdzekli. Šie uzņēmumi varētu darboties kā citu veidu transportlīdzekļu, piemēram, *ICE* transportlīdzekļu, tirgotāji.

(1026) Kopumā katrai valstij ražotājs subjekts /importētājs subjekts vai nacionālais pārdošanas uzņēmums nosaka ražotāja ieteikto mazumtirdzniecības cenu (*MSRP*), kas ir cena, par kuru ražotājs iesaka mazumtirgotājiem pārdot savus *BEV*. Tomēr valstīs, kurās nav ar ražotāju saistīta pārdošanas subjekta, *MSRP* izveido nesaistītais galvenais izplatītājs, kas veic funkcijas, kuras ir līdzīgas nacionālo pārdošanas uzņēmumu funkcijām. *MSRP* ir noteikta, pamatojoties uz cenu, ko Savienības ražotāji maksā nesaistītam galvenajam izplatītāju.

(1027) Turpmāk uzskaitīti galvenie identificētie pārdošanas modeļi.

i. Standarta tirgotāja modelis — ražotājs subjekts / importētājs subjekts vai nacionālais pārdošanas uzņēmums pārdod *BEV* tirgotājam, tirgotājs to pārdod galaklientam. Tirgotājs bieži saņem atlaidi no ražotāja subjekta Tāpēc tirgotāja neto cena nav jākoriģē. Cena, ko maksā galaklients, ražotājam subjektam parasti nav zināma, jo izplatītāji vienojas par cenu, izmantojot savu uzcenojumu (starpība starp *MSRP* un tirgotāja cenu).

ii. Aģentūras modelis — ražotājs subjekts / importētājs subjekts vai nacionālais pārdošanas uzņēmums pārdod *BEV* tieši klientam. Pārdošanu veic subjekts, ko sauc par pārstāvi, kurš neuzņemas īpašumtiesības uz transportlīdzekli, bet veic sarunas par pārdošanu un īsteno to. Par šo darbu pārstāvis saņem komisijas maksu. Šie subjekti var būt tie paši uzņēmumi, kas parasti darbojas kā citu veidu automobiļu tirgotāji. Tās veic tirgotāja funkcijām līdzīgas funkcijas. Tāpēc cena, kas salīdzināma ar tirgotāja cenu, tika iegūta, koriģējot galapatērētāja cenu ar pārstāvja komisijas maksu.

iii. Lielas flotes pārdošanas modelis, kas ir specifisks dažām lielu klientu kategorijām, piemēram, nomas uzņēmumiem, valsts struktūrām un lieliem privātiem uzņēmumiem. ražotāji subjekti / importētāji subjekti vai nacionālie pārdošanas uzņēmumi ved sarunas un tieši pārdod *BEV*. Tie ir gan Savienības ražotāju, gan Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas apjomi, un tos uzskata par līdzīgiem tirgotāju līmenim, jo pārdošanas apjomam piemēro atlaidi.

iv. Nesaistīta galvenā izplatītāja modelis — šajā gadījumā, lai iegūtu tirgotāja cenu, Komisija nesaistīto izplatītāju cenai pievienoja to PVA izmaksu aplēsi (par aizstājēju izmantojot Savienības ražotāja vai ražotāja eksportētāja nacionālo pārdošanas uzņēmumu vidējās PVA izmaksas citās valstīs, kas svārstījās no 0,5 % līdz 3,6 % Savienības ražotājiem un no 2,1 % līdz 8 % ražotājiem eksportētājiem). Tika pieskaitīta arī nosacītā peļņa 3 % apmērā par tādu pārdošanu nesaistītiem galvenajiem izplatītājiem, ko veica gan Savienības ražotāji, gan ražotāji eksportētāji. Savienības ražotājiem šāda korekcija attiecas uz aptuveni 5 % no to pārdotā daudzuma, bet ražotājiem eksportētājiem — 22 % no to pārdotā daudzuma.

v. Pārdošana tiešsaistē — daži ražotāji eksportētāji (un to nacionālie pārdošanas uzņēmumi) bez tirgotāja vai pārstāvja starpniecības tiešsaistē ir tieši pārdevuši ražojumus galaklientiem, tostarp privātpersonām. Šajā izmeklēšanas posmā šīs pārdošanas cenas nevarēja pielāgot tirgotāju līmenim, izņemot naudas atlīdzības piešķiršanu un atskaitīšanu par konkrētu pārdošanas apjoma mērķrādītāju sasniegšanu, ko nodrošina uzņēmumiem, kuri veic tirgvedības darbības (piemēram, izstāžu zāles un izmēģinājumu pakalpojumi) teritorijā, kurā tika veikta šāda pārdošana tiešsaistē.

(1028) Cenu salīdzinājums tika veikts attiecībā uz darījumiem pa ražojuma veidiem vienā un tajā pašā tirdzniecības līmenī (cena tirgotājam vai līdzvērtīga cena), vajadzības gadījumā attiecīgi koriģēta, kā paskaidrots iepriekš, un pēc rabatu un atlaižu vai citus stimulu atskaitīšanas pārdošanai uzņēmumiem, kas darbojas tirgotāja vai aģenta līmenī. Salīdzinājuma rezultāts tika izteikts procentos no izlasē iekļauto Savienības ražotāju teorētiskā apgrozījuma izmeklēšanas periodā.

(1029) Tas liecina, ka vidējā svērtā cenu samazinājuma starpība importam no attiecīgās valsts Savienības tirgū bija 12,7 %.

(1030) Ņemot vērā to, ka konkurence lielā mērā ir balstīta uz cenu un ka cenas ir ļoti pārredzamas (t. i., zināmas tirgū), šādu starpību uzskata par ievērojamu.

(1031) Ķīnas RKN un Savienības RKN sakritība katram ražotājam eksportētājam pārsniedza 90 %. Divi Ķīnas RKN tika salīdzināti ar vienu ļoti līdzīgu Savienības RKN. Abos gadījumos izmantotais Savienības RKN atbilda zemākām tehniskajām specifikācijām nekā Ķīnas RKN, tāpēc salīdzinājums bija labvēlīgs Ķīnas ražotājam eksportētājam.

(1032) Turklāt jānorāda, ka *BYD* un *SAIC BEV* cenas ietver septiņu gadu garantiju akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem, savukārt Savienības ražošanas nozares *BEV* garantija bija tikai divi gadi. Tāpēc 1029. apsvērumā konstatētais cenas samazinājums ir pārāk mazs.

(1033) Attiecībā uz cenu apspiešanu jānorāda, ka pārdošanas cenu un vienības ražošanas izmaksu attīstība Savienībā visā periodā, kas aplūkots 7. tabulā, liecināja par ievērojamu cenu apspiešanu. Savienības ražošanas nozare nespēja paaugstināt cenas, lai segtu savas izmaksas. Tas nozīmē, ka Savienības ražošanas nozare visā attiecīgajā periodā cieta zaudējumus no *BEV* pārdošanas.

(1034) Konkrētāk, Komisija konstatēja, ka izlasē iekļauto Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas cena bija par 30 % zemāka nekā Savienības ražošanas nozares vidējās svērtās ražošanas izmaksas. Šis rādītājs tika noteikts pa ražojuma veidiem.

(1035) Būtisks šīs cenu apspiešanas faktors bija tas, ka izmeklēšanas periodā pēc Ķīnas subsidētā importa reģistrēto *BEV* skaits palielinājās par 1 729 % salīdzinājumā ar 2020. gadu un sasniedza 22,8 % tirgus daļu, kā parādīts 2.b tabulā. Šī pārdošana galvenokārt notika uz Savienības ražotāju rēķina, kuri zaudēja tirgus daļu. Cenu apspiešanu skaidroja arī pierādījumi, ka imports no Ķīnas konkurē ar Savienības pārdošanas apjomu neatkarīgi no ražojuma veida. Pat ja Savienība palielinātu dārgāku modeļu pārdošanas apjomu, arī tie konkurētu ar kādu Ķīnas *BEV* veidu. Tas ir veicinājis divciparu skaitļos mērāmu zaudējumu rašanos Savienības ražošanas nozarei, kā parādīts 10. tabulā.

(1036) *CCCME* apgalvoja, ka cenu salīdzinājumā Komisijai būtu jāņem vērā *BEV* zīmols. *CCCME* arī apgalvoja, ka ražotāja zīmola vērtība nosaka *BEV* pārdošanas un tālākpārdošanas cenas un Savienības *BEV* ražotāji, pamatojoties uz sava zīmola vērtību, saviem *BEV* katrā segmentā var noteikt daudz augstākas cenas.

(1037) Komisija norādīja, ka *CCCME* nav paskaidrojusi, kā Komisijai būtu jāņem vērā zīmols cenu salīdzinājumā. Turklāt tā arī norādīja, ka zīmola vērtība, kas varētu būt Savienības ražotājiem, ir balstīta uz to ilgo un plašo pieredzi *ICE* transportlīdzekļu ražošanā un nevar uzskatīt, ka tā automātiski tiek pārnesta arī uz *BEV*. Tas tā ir tāpēc, ka elektrifikācija ir izšķirīgs ārpuscenu konkurences elements, jo tā stājas pretī tradicionālajiem elementiem, uz kuriem *ICE* automobiļu ražotāji ir balstījuši savu konkurences priekšrocību. Automobiļu ražotāji parasti izmanto tādas vērtības kā veiktspēja, degvielas patēriņa efektivitāte, tehnoloģijas, uzticamība, drošums un dizains. Tomēr elektrotehnoloģiju ieviešana šiem ražojuma parametriem met izaicinājumu. Piemēram, elektromotoru īpašību dēļ *BEV* uz veiktspēju liek paraudzīties citādi. No visiem raksturlielumiem visbūtiskākais ir nobraucamais attālums, ņemot vērā *BEV* slikto veiktspēju salīdzinājumā ar *ICE* automobiļiem un būtisko atšķirību starp *BEV* modeļiem maksimālā nobraucamā attāluma ziņā. Turklāt *Tesla* straujā izaugsme ir skaidrs piemērs tam, ka uz *ICE* automobiļiem būvēta zīmola vērtība vai tās trūkums panākumus un spēju noteikt cenas *BEV* tirgū ietekmē itin maz. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(1038) *CCCME* arī apgalvoja, ka cenu salīdzinājumā Komisijai būtu jāņem vērā dati par visiem izlasē iekļautajiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem un visiem pārējiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kas iesnieguši individuālas pārbaudes pieprasījumus, un jo īpaši *Tesla* dati, jo izmeklēšanas periodā tas veidoja aptuveni 50 % no *BEV* eksporta uz Savienību.

(1039) Cenu samazinājuma starpība, kā arī visi pārējie mikroekonomiskie rādītāji tiek aprēķināti, pamatojoties uz pārbaudītiem datiem, ko paziņojuši izlasē iekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji un izlasē iekļautie Savienības ražotāji. Kā paskaidrots 49. apsvērumā, *Tesla* netika iekļauts izlasē kā Ķīnas ražotājs eksportētājs. Līdz ar to šā individuālu pārbaudi pieprasījušā ražotāja eksportētāja dati netika iekļauti cenas samazinājuma aprēķinā. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(1040) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka *BEV* tirgus nav viendabīgs tirgus un tam ir divi galvenie iemesli. Pirmkārt, tas tā ir tāpēc, ka neatkarīga *BEV* tirgus nav, jo *BEV* tirgus ir daļa no pasažieru transportlīdzekļu tirgus, kurā ietilpst arī *ICE* transportlīdzekļi un *BEV* konkurē ar *ICE* transportlīdzekļiem. Otrkārt, tas tā ir tāpēc, ka *BEV* tirgus ir sadalīts vairākos segmentos. Uzņēmums Nr. 24 norādīja, ka tirgus segmentācija ir būtisks elements, kas jāņem vērā, lai pareizi novērtētu Savienības ražošanas nozares stāvokli, un tāpēc uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Komisijai būtu jānošķir dažādi *BEV* tirgus segmenti. Uzņēmums Nr. 24 arī precizēja, ka, lai gan ES klasificē automobiļus kategorijās, pamatojoties uz to lielumu un īpašībām, tirgus segmentācijas noteikšanai būtiski faktori ir citi kritēriji, piemēram, cena un zīmola tēls. Attiecībā uz pārdošanas cenām uzņēmums Nr. 24 norādīja, ka *BEV* tirgu varētu iedalīt "*zemākā līmeņa*", "*vidējā līmeņa*", "*augstākās klases*" un "*luksusa*" segmentā. Uzņēmums Nr. 24 arī norādīja, ka katrā segmentā pastāv skaidra atšķirība starp augstākās klases zīmoliem un pamata līmeņa zīmoliem, pamatojoties uz tādiem aspektiem kā veiktspēja, funkcionalitātes, iezīmes, izplatīšanas tīkli un pēcpārdošanas pakalpojumi. Uzņēmums Nr. 24 pie tam norādīja, ka šie faktori faktiski nosaka konkurences pakāpi starp tirgus dalībniekiem un to, vai divi ražojumi ir tuvas alternatīvas. Papildus tam uzņēmums Nr. 24 norādīja, ka lielākā daļa Savienības *BEV* ražotāju līdz šim ir koncentrējušies uz augstākās klases transportlīdzekļu modeļiem, kas dod iespēju gūt lielāku peļņas normu, un līdz ar to zemākā līmeņa segmentos ES zīmoli nav spēcīgi pārstāvēti, un tas kontrastē ar situāciju tradicionālajā *ICE* transportlīdzekļu sektorā. No tā izriet, ka uzņēmuma Nr. 24 ieskatā imports no Ķīnas un jo īpaši Ķīnas *BEV* zīmoli līdz šim galvenokārt ir bijuši vērsti uz pamata līmeni lētākajos tirgus segmentos, kuros ES alternatīvu vēl nav daudz. Tāpēc uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka imports no Ķīnas galvenokārt papildina Savienības ražošanas nozares piedāvājumu Savienības *BEV* tirgū, nevis konkurē ar to.

(1041) Komisija atgādināja, ka pasažieru transportlīdzekļu tirgū ietilpst transportlīdzekļi ar dažādu veidu spēka pārvadiem: *ICE* transportlīdzekļi, hibrīda transportlīdzekļi (kas nav uzlādējami no elektrotīkla), no elektrotīkla uzlādējami hibrīda transportlīdzekļi (*PHEV*), *BEV* un degvielas elementa transportlīdzekļi (*FCV*). *FCV* un *BEV* ir bezemisiju transportlīdzekļi, savukārt *PHEV*, hibrīdiem un *ICE* transportlīdzekļiem ir iekšdedzes motors. Šie transportlīdzekļu veidi var konkurēt savā starpā, bet tikai ļoti ierobežotā mērā. Tai pašā laikā šo veidu transportlīdzekļi ļoti ierobežotā apmērā konkurē arī ar motocikliem, elektrovelosipēdiem, motorolleriem utt. Taču šī izmeklēšana attiecas uz *BEV*, nevis visiem pasažieru transportlīdzekļiem vai pārvietošanās līdzekļiem. Tas, ka pastāv konkurence ar šiem citiem transportlīdzekļiem, nav iemesls iekļaut šos citus transportlīdzekļus šīs izmeklēšanas tvērumā; un šī ierobežotā konkurence (ja konkurence vispār pastāv) arī neliktu apšaubīt šajā izmeklēšanā izdarītos konstatējumus par subsidētā importa ietekmi uz Savienības līdzīgā ražojuma (*BEV*) ražošanas nozari.

(1042) Komisija arī atgādināja, ka attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem nav vispārpieņemtas segmentācijas, un norādīja, ka izmeklēšanas sākšanas dokumentā minētās klasifikācijas sistēmas pamatā ir vispārīgi apraksti par to, ko tradicionāli dēvē par segmentiem šajā nozarē, nevis uz objektīviem un izmērāmiem Savienības ražošanas nozares norādītiem kritērijiem. Līdz ar to nav skaidras robežas starp it kā pastāvošajiem segmentiem. Izmeklēšanas sākšanas dokumentā Komisija atsaucās uz dalījumu segmentos pa *BEV* ražojuma veidiem. Iepriekš minētais jo īpaši attiecas arī uz uzņēmuma Nr. 24 ierosināto segmentāciju, jo uzņēmums pat nesniedza it kā pastāvošo segmentu aprakstu, bet gan tikai norādīja to nosaukumus (t. i., "*zemākā līmeņa*", "*vidējā līmeņa*", "*augstākās klases*" un "*luksusa*" segments), izmantojot bieži lietotus tirgvedības apzīmējumus, kurus var plaši interpretēt.

(1043) Komisija arī norādīja, ka, lai gan *BEV* ietver dažādus veidus, tiem visiem ir vienādas pamatīpašības un viens un tas pats galvenais lietojums, proti, neliela personu skaita transportēšana no viena punkta uz otru. Uz tiem attiecas arī vieni un tie paši noteikumi par, piemēram, ātruma ierobežojumiem, licencēšanas prasībām un ceļu tīkla daļām, kurās tiem ir atļauts pārvietoties. Ņemot vērā iepriekš minēto, *BEV* var uzskatīt par pietiekami labi savstarpēji aizstājamiem. Turklāt, kā paskaidrots 1022. apsvērumā, RKN tika ņemtas vērā *BEV* galvenās īpašības, kas ietekmēja Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenu, piemēram, garums, nobraucamais attālums, jauda un riteņu piedziņas veids, un tādējādi līdzīgais Savienības ražojuma veids tika salīdzināts ar līdzīgiem Ķīnas ražojuma veidiem, kas nozīmē, ka Ķīnas it kā lētie vai augstākās klases *BEV* tika salīdzināti ar līdzīgiem Savienības modeļiem.

(1044) Attiecībā uz Ķīnas ražotāju pārdoto *BEV* veidiem un pakāpi, kādā tie konkurē ar Savienības ražotājiem, izmeklēšanā atklājās, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji konkurē ar Savienības ražošanas nozares pārdotajiem *BEV* ar pilnu spēku (kā paskaidrots 1031. apsvērumā, sakritība starp Ķīnas RKN un Savienības RKN vidēji bija ļoti liela (lielāka nekā 90 %), un šī sakritība attiecas uz 88 % no izlasē iekļauto Savienības ražotāju kopējā pārdošanas apjoma). Faktiski, kā paskaidrots 33., 36. un 49. apsvērumā, Savienības ražotāju un Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdoto *BEV* veidi Savienības tirgū bija viens no kritērijiem Savienības ražotāju un ražotāju eksportētāju atlasei.

(1045) Ķīnas ražotāji eksportētāji izmeklēšanas periodā eksportēja plašu *BEV* modeļu klāstu par ļoti dažādām cenām, konkurējot ar Savienības ražotāju ražotajiem *BEV* modeļiem, un plāno tuvākajā nākotnē vēl vairāk paplašināt savu portfeli Savienības tirgum.

(1046) Piemēram, izlasē iekļautais Ķīnas ražotājs eksportētājs *BYD* Savienības tirgū pārdeva modeļus, kuru cenrāža cena bija zemāka par 30 000 EUR, piemēram, *Dolphin*, modeļus, kuru cenrāža cena bija aptuveni 40 000 EUR, piemēram, *Atto 3*, kā arī modeļus, kurus tas uzskata par augstākās klases vai luksusa modeļiem un kuru cenrāža cena bija augstāka par 70 000 EUR, piemēram, *HAN* un *TANG* ([426]). Tāpat arī *Geely Group* izmeklēšanas periodā tirgoja savus *Polestar BEV* kā augstākās klases modeļus ([427]) un eksportēja tos uz Savienību. Vēl viens *Geely* ražotais *BEV*, *Lotus Eletre*, tiek tirgots kā hipersportisks apvidus vieglais pasažieru automobilis (*hyper-SUV*) ([428]) un Savienības tirgū tiek piedāvāts par cenrāža cenām, kas sasniedz veselus 150 000 EUR.

(1047) Papildus izmeklēšanas periodā pārdotajiem *BEV* veidiem Komisija atzīmēja, ka Savienības *BEV* tirgus pastāvīgi attīstās un Savienības ražotāji un eksportētāji, ieskaitot Ķīnas eksportētājus, katru gadu paplašina savu piedāvāto *BEV* portfeli. Piemēram, Savienības *BEV* ražotāju grupa *Stellantis* 2023. gada oktobrī paziņoja par savu jauno zemo izmaksu *BEV Citroën e-C3*, kura sākumcena ir 23 300 EUR. Savukārt 2024. gada martā izlasē iekļautā Ķīnas grupa *SAIC Group* atklāja ([429]) vairākus jaunus modeļus, to vidū "*augstas klases viedo*" *IM L6*, "*vidēja līdz liela izmēra elektrisko hečbeku-sedanu*" *MG9* un "*vidēja līdz liela izmēra tikai elektrisko kupeju*" *SUV MGS9*. 1127. apsvērumā ir minēti vēl citi paziņojumi par jaunu *BEV* modeļu laišanu klajā.

(1048) Tāpēc tika secināts, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji neaprobežojas tikai ar dažiem konkrētiem *BEV* veidiem, pretēji tam, kā, šķiet, norāda uzņēmums Nr. 24.

(1049) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secināja, ka *BEV* veido vienotu un nepārtrauktu savstarpēji aizstājamu ražojumu tirgu un ka šajā lietā segmentu analīze nav ne pamatota, ne lietderīga. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

4.5. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

4.5.1. *Vispārīgas piezīmes*

(1050) Saskaņā ar pamatregulas 3. panta 5. punktu, pārbaudot subsidētā importa ietekmi uz Savienības ražošanas nozari, tika novērtēti visi ekonomiskie rādītāji, kas attiecas uz Savienības ražošanas nozares stāvokli attiecīgajā periodā.

(1051) Kā minēts 26. apsvērumā, lai noteiktu Savienības ražošanas nozarei nodarīto iespējamo kaitējumu, tika izmantota atlase.

(1052) Lai noteiktu kaitējumu, Komisija nošķīra makroekonomiskos un mikroekonomiskos kaitējuma rādītājus. Komisija izvērtēja makroekonomiskos rādītājus, pamatojoties uz *Prodcom*, EVA, *S&P Global Mobility* datiem, atlases datiem un Savienības ražotāju tīmekļa vietnēm. Šie dati ir saistīti ar visiem Savienības ražotājiem. Mikroekonomiskos rādītājus Komisija izvērtēja, balstoties uz datiem, kas bija ietverti izlasē iekļauto Savienības ražotāju sniegtajās atbildēs uz anketas jautājumiem. Tika atzīts, ka abas datu kopas reprezentatīvi atspoguļo Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli.

(1053) Makroekonomiskie rādītāji ir šādi: ražošanas apjoms, ražošanas jauda, jaudas izmantojums, pārdošanas apjoms, tirgus daļa, izaugsme, nodarbinātība, ražīgums, subsīdijas starpības lielums un atgūšanās no iepriekšējas subsidēšanas.

(1054) Mikroekonomiskie rādītāji ir šādi: vienības vidējās cenas, vienības izmaksas, darbaspēka izmaksas, krājumi, rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu.

([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. *Makroekonomiskie rādītāji*

4.5.2.1. Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

(1055) Attiecīgajā periodā kopējam ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam Savienībā bija šāda dinamika.

4. tabula

Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Ražošanas apjoms (gab.)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
Indekss	*100*	*165*	*220*	*298*
Ražošanas jauda (gab.)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
Indekss	*100*	*161*	*225*	*287*
Jaudas izmantojums	33 %	34 %	32 %	35 %
Indekss	*100*	*103*	*98*	*104*

Avots: Prodcom ([430]) *, atlases dati un Savienības ražotāju tīmekļa vietnes*

(1056) *BEV* ražošanas apjoms attiecīgajā periodā palielinājās par aptuveni 200 %. Ražošanas apjoma pieaugums šajā periodā bija ievērojams un samērā konsekvents un atspoguļoja pakāpenisku tirgus pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*.

(1057) Par Savienības ražošanas nozares kopējo ražošanas jaudu nav oficiālu datu. Tāpēc Savienības ražošanas nozares kopējā ražošanas jauda tika aprēķināta, pamatojoties uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju jaudas izmantojuma rādītāju, kas ir pārbaudīts, un Savienības ražošanas nozares kopējo ražošanas apjomu. Saskaņā ar šo aprēķinu ražošanas jauda attiecīgajā periodā palielinājās par 187 %.

(1058) Izmeklēšanā tika atklāts, ka daži Savienības ražotāji pārveido *ICE* transportlīdzekļu ražošanas līnijas par *BEV* ražošanas līnijām, tāpēc šīs ražošanas līnijas tika pilnībā atvēlētas *BEV* ražošanai, vai arī tie ražo BEV savās montāžas rūpnīcās kopā ar *ICE* transportlīdzekļiem, izmantojot būtībā to pašu ražošanas procesu, lai liktu lietā pastāvošos aktīvus, procesus un kompetenci un nodrošinātu iespējas elastīgi pielāgot apjomu.

(1059) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju jauda tika aprēķināta dažādos veidos atkarībā no tā, kā tie ražo *BEV*, kā paskaidrots 1058. apsvērumā, proti, tā tika aprēķināta, i) pamatojoties uz maksimālo *BEV* skaitu, ko var saražot vienā dienā un kas reizināts ar lietderīgo darba laiku, pieņemot, ka ir 2–3 maiņas, ieskaitot apkopi, 46–48 nedēļas gadā, vai ii) pamatojoties uz visu vieglo pasažieru automobiļu kopējo ražošanas jaudu, no kuras atskaitīts visu pārējo pasažieru transportlīdzekļu (ne *BEV*) ražošanas apjoms.

(1060) Jaudas izmantojums attiecīgajā periodā palielinājās par 4 %. Tā kā jaudas izmantojums izmeklēšanas periodā bija mazāks par 40 %, var secināt, ka Savienības ražošanas nozarei ir pietiekama ražošanas jauda, lai apmierinātu turpmāku *BEV* pieprasījuma pieaugumu, turklāt *BEV* ražošanai var piešķirt vēl vairāk jaudas, to pārceļot no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas.

([430]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en. Jāņem vērā, ka konfidencialitātes dēļ *Prodcom* neziņo par katras dalībvalsts ražošanas apjomu. Ražošanas apjoma dati par 2023. gadu būs publiski pieejami 2024. gada 1. jūlijā.

4.5.2.2. Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

(1061) Komisija noteica Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomu Savienības tirgū, pamatojoties uz EVA un *S&P Global Mobility* datiem par Savienībā ražotu *BEV* reģistrāciju.

(1062) Tādējādi tika konstatēts, ka Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjomam un tirgus daļai attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

5. tabula

Pārdošanas apjoms un tirgus daļa

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Pārdošanas apjoms Savienības tirgū (reģistrācija) gabalos	379 138	583 992	739 101	987 586
Indekss	*100*	*154*	*195*	*260*
(Domājamā patēriņa) tirgus daļa	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
Indekss	*100*	*94*	*93*	*87*
(Faktiskā patēriņa — reģistrācijas) tirgus daļa	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
Indekss	*100*	*95*	*93*	*92*

Avots: EVA un S&P Global Mobility dati par reģistrāciju

(1063) Savienības ražotāju pārdošanas apjoms attiecīgajā periodā palielinājās par 160 %. Šī dinamika bija līdzīga ražošanas apjoma dinamikai tajā pašā periodā. *BEV* tika pārdoti galvenokārt ar tirgotāju starpniecību. Galvenie tiešie lietotāji bija patērētāji un par lielajiem klientiem uzskatāmi uzņēmumi, kas parasti iegādājās pēc pasūtījuma ražotus transportlīdzekļus, nevis pasūtīja transportlīdzekļus no krājumiem.

(1064) Neraugoties uz straujo patēriņa pieaugumu, Savienības ražošanas tirgus daļa attiecīgajā periodā samazinājās par 13 % jeb 9 procentpunktiem, ja ņem vērā domājamo patēriņu, jeb par 8 % jeb vairāk nekā 5 procentpunktiem, ja ņem vērā faktisko patēriņu. Turpretī Ķīnas izcelsmes importa tirgus daļa šajā plaukstošajā tirgū palielinājās vairāk nekā piecas reizes uz Savienības ražošanas nozares rēķina.

4.5.2.3. Izaugsme

(1065) Savienības ražošanas nozares *BEV* ražošanas un pārdošanas (reģistrācijas) apjoms attiecīgajā periodā nepārtraukti un ievērojami auga — atbilstoši pakāpeniskajai tirgus pārejai no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*.

(1066) Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoma kāpums šajā augošajā tirgū bija ievērojami mazāks nekā patēriņa pieaugums.

(1067) Savienības ražošanas nozares tirgus daļa attiecīgajā periodā samazinājās par 9 procentpunktiem, ja ņem vērā domājamo patēriņu, jeb par vairāk nekā 5 procentpunktiem, ja ņem vērā reģistrēto *BEV* skaitu. Importēto (reģistrēto) *BEV* tirgus daļa izmeklēšanas periodā bija gandrīz 34,8 %. Vislielākā un visstraujāk augošā tirgus daļa attiecīgajā periodā bija Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kā parādīts iepriekš 2.a un 2.b tabulā.

4.5.2.4. Nodarbinātība un ražīgums

(1068) Nodarbinātībai un ražīgumam attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

6. tabula

Nodarbinātība un ražīgums

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Nodarbināto skaits	39 995	66 053	99 939	115 835
Indekss	*100*	*165*	*250*	*290*
Ražīgums (gab./darbinieks)	14	14	12	14
Indekss	*100*	*100*	*88*	*103*

Avots: *Prodcom* un izlasē iekļautie Savienības ražotāji

(1069) Nodarbinātība un ražīgums tika aprēķināti, pamatojoties uz izlasē iekļauto Savienības ražotāju nodarbināto skaitu, ekstrapolējot no visas Savienības ražošanas nozares ražošanas apjoma.

(1070) Darbinieku skaits attiecīgajā periodā palielinājās no aptuveni 40 000 līdz aptuveni 116 000, t. i., par 190 %. Šī tendence kopumā atbilda ražošanas apjoma tendencei.

(1071) Savienības ražošanas nozare lielākoties pārceļ darbiniekus no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas uz *BEV* ražošanu, jo *ICE* transportlīdzekļu ražošanas apjoms samazinās, bet *BEV* ražošanas apjoms aug. Šajā saistībā Savienības ražošanas nozare aizsargā darbvietas, pārkvalificējot (nodrošinot jaunus rīkus un apmācot jaunās jomās) savus darbiniekus un sniedzot viņiem iespējas pielāgoties darbam ar elektriskajiem spēka pārvadiem.

(1072) Ražīgums attiecīgajā periodā bija relatīvi stabils.

4.5.2.5. Subsīdijas apmērs un atgūšanās no iepriekšējas subsidēšanas

(1073) Visas subsīdiju summas ievērojami pārsniedza *de minimis* līmeni. Ņemot vērā importa no attiecīgās valsts apjomu un cenas, faktisko subsidēšanas summu lieluma ietekme uz Savienības ražošanas nozari nebija nenozīmīga.

(1074) Šī ir pirmā antisubsidēšanas izmeklēšana par attiecīgo ražojumu. Tāpēc iespējamas iepriekšējas subsidēšanas ietekmes novērtēšanai nepieciešamie dati nebija pieejami.

4.5.3. *Mikroekonomiskie rādītāji*

4.5.3.1. Cenas un faktori, kas tās ietekmē

(1075) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējām svērtajām vienības pārdošanas cenām nesaistītiem klientiem (ieskaitot pārdošanu, ko veikuši saistītie uzņēmumi atbilstoši nesaistītu pušu darījuma principam) Savienībā attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

7. tabula

Pārdošanas cenas Savienībā

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Vienības vidējā pārdošanas cena Savienības tirgū (EUR/gab.)	24 404	27 557	31 244	33 560
Indekss	*100*	*113*	*128*	*138*

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Vienības ražošanas izmaksas (EUR/gab.)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indekss	*100*	*104*	*114*	*124*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji

(1076) Savienības ražošanas nozares vidējās pārdošanas cenas par gabalu palielinājās par 38 %. Šo dinamiku ietekmēja izmaiņas izlasē iekļauto Savienības ražotāju pārdoto modeļu klāstā attiecīgajā periodā, kuras jo īpaši saistītas ar to, ka Savienības tirgus pakāpeniski pāriet no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* un visā attiecīgajā periodā tika laisti klajā un pārdoti jauni modeļi ([431]).

(1077) Iepriekš norādītās ražošanas izmaksas ir pārdoto *BEV* pilnās ražošanas izmaksas, ieskaitot sastāvdaļas un izejvielas, citas ražošanas izmaksas un pārdošanas, vispārējās un administratīvās (PVA) izmaksas, arī pētniecības un izstrādes izdevumus.

(1078) Savienības ražošanas nozares vidējās ražošanas izmaksas par vienu gabalu palielinājās par 24 %. Šo dinamiku ietekmēja arī ražoto modeļu klāsta izmaiņas. Turklāt vienības izmaksas noteica arī sastāvdaļu, jo īpaši akumulatoru bateriju, izmaksu pieaugums, ko izraisīja izejvielu, to vidū kobalta, niķeļa un litija, izmaksu kāpums. Palielinājās arī citu sastāvdaļu izmaksas, īpaši enerģētikas krīzes skarto sastāvdaļu, piemēram, tērauda un citu metālu, izmaksas. Savukārt vienības izmaksu samazināšanos veicināja ražošanas un pārdošanas apjoma pieaugums, kas parādīts 4. un 5. tabulā, jo Savienības ražotāji spēja sadalīt pastāvīgās izmaksas pa lielākiem *BEV* daudzumiem. Komisija norādīja, ka *BEV* ražošanas nozare ir kapitālietilpīga nozare ar lielām pastāvīgajām izmaksām, tāpēc, ja ražošanas apjoms ir liels, vienības ražošanas izmaksas samazinās.

(1079) Izlasē iekļautie Savienības ražotāji noteica cenas Savienības tirgū atbilstoši cenām, ko to galvenie konkurenti noteikuši līdzīgiem modeļiem. Parasti Savienības ražotāji visiem modeļiem nosaka cenrāža cenu vai *MSRP*, kas ir cena, par kuru ražotājs iesaka mazumtirgotājiem pārdot savus *BEV*. *MSRP* tiek regulāri pārskatītas. Tomēr pat tad, ja *MSRP* paliek nemainīga, galīgā cena, ko maksā klients, var mainīties sakarā ar atlaidēm, ko pārdevējs piedāvā patērētājam.

(1080) *BEV* tirgū pastāv liela konkurence, un tas strauji attīstās. Turklāt tas ir ļoti pārredzams, jo visi *BEV* pārdevēji publisko *MSRP*. Cenu pārredzamības dēļ *BEV* tirgus ļoti strauji reaģē uz cenu izmaiņām. Tāpēc cenu pieaugums, ko izraisa izmaksu kāpums, parasti izraisa pārdošanas apjoma kritumu.

4.5.3.2. Darbaspēka izmaksas

(1081) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju vidējām darbaspēka izmaksām attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

8. tabula

Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Vidējās darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indekss	*100*	*106*	*110*	*124*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji

([431]) https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models.

(1082) Vidējās darbaspēka izmaksas attiecīgajā periodā palielinājās par 24 %. Šī dinamika atspoguļoja algu un citu darbaspēka izmaksu pieaugumu augstas inflācijas periodā, jo īpaši 2022. un 2023. gadā.

4.5.3.3. Krājumi

(1083) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

9. tabula

Krājumi

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Krājumi perioda beigās (gab.)	7 493	9 460	15 504	25 431
Indekss	*100*	*126*	*207*	*339*
Krājumi perioda beigās (procentos no ražošanas apjoma)	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
Indekss	*100*	*74*	*97*	*114*

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji

(1084) Izmeklēšanā atklājās, ka Savienības ražošanas nozare strādā galvenokārt pēc pasūtījuma, tāpēc krājumi procentos no ražošanas apjoma kopumā bija mazi.

(1085) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju krājumi perioda beigās attiecīgajā periodā palielinājās par 239 %, atspoguļojot ražošanas apjoma pieaugumu šajā periodā. Krājumi perioda beigās procentos no ražošanas apjoma attiecīgajā periodā palielinājās par 14 %. Šī dinamika galvenokārt bija saistīta ar to, ka izmeklēšanas periodā salīdzinājumā ar 2020. gadu pieauga tirgū piedāvāto modeļu skaits.

4.5.3.4. Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi, ienākums no ieguldījumiem un spēja piesaistīt kapitālu

(1086) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitātei, naudas plūsmai, ieguldījumiem un ienākumam no ieguldījumiem attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

10. tabula

Rentabilitāte, naudas plūsma, ieguldījumi un ienākums no ieguldījumiem

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Nesaistītiem klientiem Savienībā veiktās pārdošanas rentabilitāte (% no pārdošanas apgrozījuma)	– 22,3 %	– 10,9 %	– 8,9 %	– 10,8 %
Indekss	*– 100*	*– 49*	*– 40*	*– 48*
Naudas plūsma (EUR)	– 583 165 193	– 361 393 404	– 718 123 415	– 835 344 631
Indekss	*– 100*	*– 62*	*– 123*	*– 143*
Ieguldījumi (EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
Indekss	*100*	*97*	*88*	*100*
Ienākums no ieguldījumiem	– 248 %	– 132 %	– 56 %	– 72 %
Indekss	– 100	– 53	– 22	– 29

Avots: izlasē iekļautie Savienības ražotāji

(1087) Izlasē iekļauto Savienības ražotāju rentabilitāti Komisija noteica, no līdzīgā ražojuma pārdošanas nesaistītiem klientiem Savienībā gūto neto peļņu pirms nodokļu nomaksas izsakot procentos no šīs pārdošanas apgrozījuma.

(1088) Savienības ražošanas nozare visā attiecīgajā periodā strādāja ar zaudējumiem, lai gan šie zaudējumi šajā periodā kopumā samazinājās. Kā parādīts 7. tabulā, Savienības ražošanas nozares vienības cenas attiecīgajā periodā palielinājās straujāk nekā vienības izmaksas. Šādas dinamikas iemesli ir aprakstīti 4.5.3.1. iedaļā. Laikposmā no 2020. līdz 2022. gadam Savienības ražošanas nozarei izdevās samazināt zaudējumus, jo tā palielināja pārdošanas apjomu Savienības tirgū. Šajā periodā Savienības ražošanas nozare palielināja savu ražošanas apjomu un pārdošanas apjomu un tika panākta efektivitāte, pastāvīgās izmaksas sadalot pa arvien lielāku skaitu saražoto gabalu. Lai gan šī izaugsme izmeklēšanas periodā turpinājās, izejvielu cenu un subsidētā importa par zemām cenām apjoma pieauguma dēļ zaudējumi salīdzinājumā ar 2022. gadu palielinājās un attiecīgā perioda beigās sasniedza – 10,8 % līmeni.

(1089) Attiecīgajā periodā Savienības tirgus atradās pakāpeniskas pārejas posmā. Tā kā, kā paskaidrots 1058. apsvērumā, daži Savienības ražotāji ražoja *BEV* un *ICE* transportlīdzekļus tajās pašās ražošanas līnijās, *BEV* ražošanas izmaksas zināmā mērā samazinājās, jo pastāvīgās izmaksas tika sadalītas starp *BEV* un *ICE* transportlīdzekļiem. Tomēr, kā paskaidrots 1222. un 1223. apsvērumā, Savienības ražošanas nozarei ir jāsamazina *ICE* transportlīdzekļu ražošana un pārdošana Savienībā. Tāpēc, lai virzītos uz rentablu situāciju un nodrošinātu savu nākotni, Savienības *BEV* ražošanas nozarei ir jāpalielina *BEV* ražošanas un pārdošanas apjoms un *BEV* tirgus daļa un tādējādi jāpanāk apjomradīti ietaupījumi un jāturpina samazināt vienības izmaksas salīdzinājumā ar cenu līmeni.

(1090) Neto naudas plūsma ir izlasē iekļauto Savienības ražotāju spēja pašiem finansēt savu darbību. Neto naudas plūsma visā attiecīgajā periodā bija negatīva. Neto naudas plūsma attiecīgajā periodā pasliktinājās, jo pieauga apgrozījums un zaudējumi absolūtā vērtībā. Iepriekš aprakstīto naudas plūsmas stāvokli uzlaboja peļņa, ko Savienības ražošanas nozare guva no pasažieru *ICE* transportlīdzekļiem. Tomēr, kā paskaidrots 1222. un 1223. apsvērumā, Savienības ražotājiem ir jāsamazina *ICE* transportlīdzekļu pārdošanas apjoms, un tāpēc peļņa, ko Savienības ražošanas nozare gūst no *ICE* transportlīdzekļu pārdošanas, nākotnē samazināsies.

(1091) Ieguldījumi attiecīgajā ražojumā galvenokārt bija saistīti ar pētniecības un izstrādes izdevumiem, jauniem ieguldījumiem *BEV* ražošanas, tai skaitā akumulatoru bateriju ražošanas un uzstādīšanas, līnijās un īpašu *BEV* montāžas rīku iegādi. Lai gan šie ieguldījumi attiecas tikai uz izlasē iekļautajiem ražotājiem subjektiem, tie parāda, cik ļoti lieli ieguldījumi ir jāveic, lai no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas pārietu uz *BEV* ražošanu. Liela daļa jaunu ieguldījumu ir vajadzīga pirms *BEV* pārdošanas. Ir jau ieplānoti turpmāki ieguldījumi, un ieguldījumi turpinās līdz ar ražotņu pakāpenisku pārveidi.

(1092) Tiek lēsts, ka visas Savienības ražošanas nozares ieguldījumi pārejā uz elektrifikāciju laikposmā no 2022. līdz 2030. gadam sasniegs aptuveni 170 miljardus EUR ([432]). Tas nozīmē, ka katru šā perioda gadu tiktu ieguldīti vidēji aptuveni 19 miljardi EUR. Šie ieguldījumi ir plānoti visu veidu *BEV*. Konkrētāk, *Volkswagen* grupa iegulda aptuveni 20 miljardus EUR, lai nākamajos gados Eiropā uzbūvētu vismaz sešas akumulatoru bateriju rūpnīcas. *BMW* grupa plāno ieguldīt aptuveni 1 miljardu EUR, lai no 2025. gada varētu savā rūpnīcā Šteirē [*Steyr*], Austrijā, izstrādāt un ražot *BEV*. Tā arī iegulda aptuveni 400 miljonus EUR savas rūpnīcas modernizēšanā Minhenē, Vācijā, un būvē jaunu rūpnīcu Ungārijā, kurā no 2025. gada ražos savu modeli *Neue Klasse EV*. *Stellantis* grupa ir veikusi ieguldījumu akumulatoru bateriju elementu kopuzņēmumā *ACC*, kurā kopā ar to piedalās *Mercedes-Benz* un *TotalEnergies*. *Mercedes-Benz* arī plāno tuvākajā nākotnē izveidot četras akumulatoru bateriju rūpnīcas ES. *Renault* grupa līdz 2025. gadam elektrifikācijā ieguldīs 10 miljardus EUR.

(1093) Ienākums no ieguldījumiem ir peļņa procentos no ieguldījumu neto uzskaites vērtības. Tā dinamika bija līdzīga kā ienākumam no apgrozījuma, proti, visā periodā tas bija negatīvs. Ienākuma no ieguldījumiem zaudējumi 4.5.3.4. iedaļā aprakstīto iemeslu dēļ attiecīgajā periodā samazinājās. Būtu arī jāpatur prātā, ka ne visi izlasē iekļautie Savienības ražotāji sāka veikt ieguldījumus *BEV* vienā un tai pašā gadā (un tāpēc arī nesāka gūt ienākumu no šiem ieguldījumiem vienā un tai pašā gadā), un tas ietekmēja arī 10. tabulā norādīto ienākuma no ieguldījumiem tendenci.

([432]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1094) Vērtējot izlasē iekļauto Savienības ražotāju spēju piesaistīt kapitālu, būtu jāņem vērā, ka izlasē iekļautie Savienības ražotāji ir daļa no lielām industriālām grupām, kas finansēja pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*. Tomēr katru šīs nenovēršamās pārejas gadu radušos zaudējumu apjoms ir audzis un nozares spēja nākotnē piesaistīt kapitālu ir samazinājusies.

4.5.4. *Secinājums par ražošanas nozares stāvokli*

(1095) Kā paskaidrots 996. apsvērumā, Savienības ražošanas nozares stāvoklis ir jāanalizē saistībā ar Savienības tirgus pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*.

(1096) Šajā kontekstā domājamais patēriņš Savienībā attiecīgajā periodā palielinājās par 200 % un faktiskais patēriņš Savienībā (pamatojoties tikai uz reģistrētajiem *BEV*) attiecīgajā periodā palielinājās par 182 %. Šis lielais pieaugums atspoguļo to, ka Savienības pasažieru transportlīdzekļu tirgus pāriet no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*.

(1097) Tajā pašā laikā arī ārkārtīgi palielinājās importa apjoms no Ķīnas — no aptuveni 21 000 gabalu līdz vairāk nekā 412 000 gabaliem (t. i., par vairāk nekā 1 800 % attiecīgajā periodā), ievērojami apsteidzot patēriņa pieaugumu. To atspoguļo importa no Ķīnas tirgus daļa, kas arī ārkārtīgi palielinājās — no 3,9 % 2020. gadā līdz 25 % izmeklēšanas periodā. Līdzīgi ir pieaudzis pēc importēšanas no Ķīnas reģistrēto Ķīnas *BEV* skaits

(1098) Savienības ražošanas nozares ražošanas un pārdošanas apjoms palielinājās attiecīgi par 198 % un 150 %. Jāatkārto, ka šis acīmredzamais pieaugums neatbilda patēriņa pieaugumam, jo Savienības ražošanas nozares tirgus daļa samazinājās no 68,9 % 2020. gadā līdz 59,9 % izmeklēšanas periodā.

(1099) Kā jau iepriekš paskaidrots, vairākus rādītājus ietekmēja tas, ka Savienības ražošanas nozare saistībā ar Savienības tirgus pārkārtošanos pakāpeniski pārveidoja savas *ICE* transportlīdzekļu ražotnes, lai tajās varētu ražot *BEV*. Šai pārveidei bija vajadzīgi lieli un stabili ieguldījumi pētniecībā un izstrādē, kā arī rūpnīcu pārveidošanas izmaksās, kas visā attiecīgajā periodā saglabājās nemainīgas. Jaudas izmantojums, rentabilitāte, ienākums no ieguldījumiem un ražīgums nedaudz uzlabojās sakarā ar pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*, taču attiecīgajā periodā tie saglabājās vai nu negatīvi, vai diezgan stabili.

(1100) Savienības ražošanas nozares rentabilitāte un ienākums no ieguldījumiem, neraugoties uz uzlabojumiem, attiecīgajā periodā saglabājās slikts. Tas liecina, ka Savienības ražošanas nozare nespēja visas savas ievērojamās izmaksas, kas bija radušās saistībā ar ražošanas pārkārtošanu, novirzīt saviem klientiem un ka tai tika liegts klientiem noteikt peļņu nesošas cenas. Analīze 4.5.3.1. iedaļā rāda, ka subsidētā importa cenas apspieda Savienības ražošanas nozares cenas. Tas, ka subsidētais imports no Ķīnas bija lētāks par Savienības ražojumiem un tā daudzums aizvien palielinājās — pat strauji augošā tirgū —, liecina, ka imports, ar ko nācās konkurēt visvairāk, bija imports no Ķīnas.

(1101) Neraugoties uz pārdošanas un ražošanas apjoma pieaugumu, ko veicināja pieprasījuma palielināšanās sakarā ar pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*, Savienības ražošanas nozare izmeklēšanas periodā vēl bija tālu līdz peļņas gūšanai no *BEV*. Tas, ka izmeklēšanas periodā zaudējumi pārsniedza 10 % un turpinājās cenu apspiešana, apdraudēja visu Savienības ražošanas nozares pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*. Saistībā ar to tika ieguldīti daudzi miljardi euro un milzīgais Savienības ražošanas nozarē nodarbinātais darbaspēks tika pārcelts citā darbā, taču, kā parādīts 1. tabulā, Savienības tirgus no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* bija pārgājis tikai 14,5 % apmērā.

(1102) Iepriekš minētie rādītāji liecina, ka pāreja no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* attiecīgā perioda beigās, un jo īpaši izmeklēšanas periodā, kad tika novērots vislielākais importa no Ķīnas apjoms un vislielākais Savienības ražošanas nozares tirgus daļas kritums, sāka kavēties. Par to liecina arī tas, ka, lai gan daži rādītāji attiecīgajā periodā uzlabojās, lielākā daļa finanšu rādītāju, ieskaitot rentabilitāti, ienākumu no ieguldījumiem un naudas plūsmu, joprojām bija negatīvi un izmeklēšanas periodā pat sāka pasliktināties. Vēl spilgtāk par to liecina tas, ka tirgus daļas visā attiecīgajā periodā pastāvīgi samazinājās, sasniedzot viszemāko punktu izmeklēšanas perioda beigās.

(1103) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija nolēma pārbaudīt, vai subsidētā importa no Ķīnas iespējamā turpmākā attīstība apdraudētu sekmīgu pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*, tādējādi nodarot būtisku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.

5. KAITĒJUMA DRAUDI

5.1. Ievads

(1104) Saskaņā ar pamatregulas 8. panta 8. punktu Komisija pārbaudīja, vai subsidētā importa no Ķīnas turpmāks pieaugums varētu negatīvi ietekmēt Savienības ražošanas nozares stāvokli un tādējādi radīt būtiska kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei.

(1105) Analizējot būtiska kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei, Komisija saskaņā ar pamatregulas 8. panta 8. punkta otro daļu ņēma vērā šādus faktorus:

— attiecīgās subsīdijas vai subsīdiju iezīmes un iespējamā ietekme uz tirdzniecību,

— ievērojams subsidētā importa daļas pieaugums Savienības tirgū, kas norāda uz būtisku importa palielināšanās iespēju;

— pietiekama brīvi pieejama eksportētāja jaudas rezerve vai draudīga un ievērojama šādas jaudas palielināšanās, kas norāda uz to, ka subsidētā eksporta apjoms uz Savienību var ievērojami palielināties, ņemot vērā arī citu eksporta tirgu pieejamību, kas varētu absorbēt jebkuru papildu eksportu;

— tas, vai importa preces ieved par cenām, kas ievērojami samazinātu cenas vai kavētu cenu palielināšanos, kura citādi būtu notikusi, un, iespējams, palielinātu pieprasījumu pēc turpmāka importa, kā arī

— krājumu līmenis.

5.2. Attiecīgās subsīdijas vai subsīdiju iezīmes un iespējamās sekas uz tirdzniecību

(1106) 3.10. iedaļā Komisija saskaņā ar pamatregulas noteikumiem provizoriski secināja, ka pastāv kompensējamas subsīdijas.

(1107) Minētās subsīdijas liecina, ka attiecīgā izstrādājuma importam ir valdības atbalsts.

(1108) Paredzams, ka izmeklēšanas periodā konstatētais ievērojamais cenas samazinājums un cenu apspiešana (kas kavē cenu palielināšanos, kura citādi būtu notikusi) izmeklēšanas periodā novēroto Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli tuvākajā nākotnē ietekmēs vēl negatīvāk. Importa no Ķīnas cenu noteikšanas agresīvo praksi un šā importa spēju pārņemt lielu daļu tirgus veicina tas, ka Savienības *BEV* tirgus ļoti strauji reaģē uz cenu izmaiņām un ir pārredzams.

(1109) Turklāt, kā paskaidrots 3.2. iedaļā, ĶV pasākumi, ar kuriem atbalsta tās iekšzemes *BEV* ražošanas nozari, nodrošina, ka *BEV* eksports saglabājas ļoti konkurētspējīgs par cenām, kas ir ievērojami zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, pateicoties zemākām finansējuma, preču vai izejresursu ieguves izmaksām, jo par tiem samaksātā atlīdzība ir mazāka, nekā pienāktos, un pateicoties citiem ieguvumiem (atšķirībā no Savienības ražotājiem, kuri tik lielu atbalstu nevar saņemt).

(1110) Tāpēc ir paredzams, ka subsidētais attiecīgā ražojuma imports ĶV atbalsta pasākumu veida dēļ turpinās negatīvi ietekmēt Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli.

5.3. Ievērojams subsidētā importa daļas pieaugums Savienības tirgū, kas norāda uz būtisku importa palielināšanās iespēju

Importa no Ķīnas pieauguma temps un tā tirgus daļa

(1111) Kā parādīts 2.a un 2.b tabulā, kopējais *BEV* imports no attiecīgās valsts ievērojami palielinājās — no 21 243 gabaliem 2020. gadā līdz 412 425 gabaliem izmeklēšanas periodā.

(1112) Arī importa no Ķīnas tirgus daļa palielinājās — no 3,9 % 2020. gadā līdz 25,0 % izmeklēšanas periodā, ja ņem vērā kopējo importu, jeb no 3,5 % 2020. gadā līdz 22,8 % izmeklēšanas periodā, ja ņem vērā reģistrēto *BEV* skaitu, kā norādīts attiecīgi 2.a un 2.b tabulā. Ķīnas ražotāji eksportētāji ir ieguvuši tirgus daļu ar importu par zemām cenām uz Savienības ražotāju un importa no trešām valstīm rēķina.

Pasākumi, kas norāda uz importa turpmākas būtiskas palielināšanās iespēju

(1113) Kā parādīts iepriekš 3.2. iedaļā, ir pierādījumi, ka ĶV politika ir vērsta uz *BEV* ražošanu un jo īpaši eksportu.

(1114) Ir vairāki elementi, kas liecina, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji, visticamāk, turpinās eksportēt lielā apjomā. Konkrētāk, ĶV pavisam nesen ir īstenojusi vairākus pasākumus, kas vērsti uz eksporta tirgiem un kuru mērķis ir vēl vairāk palielināt eksportu, ņemot vērā arī ievērojamo jaudas pārpalikumu Ķīnas iekšzemes tirgū, kā paskaidrots 1140.–1143. apsvērumā.

(1115) Kā paskaidrots 1149. apsvērumā, Ķīna izmeklēšanas periodā visā pasaulē bija eksportējusi 1 471 136 *BEV*, kas ir par 659 % vairāk nekā 2020. gadā. *NEV* (*BEV* un *PHEV*) ir ļoti svarīgi Ķīnas ekonomikai. Tā Ķīnas prezidents 2024. gada Jaungada uzrunā norādīja, ka *NEV* ir "*jauna liecība par Ķīnas ražošanas izcilību*" ([433]). Tomēr Ķīnas *BEV* ražotāji neaprobežojas tikai ar iekšzemes tirgu. Faktiski ĶV mudina Ķīnas *BEV* ražotājus izpētīt ārvalstu tirgus un daudzos dažādos veidos tos atbalsta, lai tie varētu palielināt eksporta pārdošanas apjomus, tai skaitā izstrādā pamatīgas juridisko konsultāciju, testēšanas un sertifikācijas sistēmas. Šajā sakarā 2021.–2035. gada plānā Ķīnas *NEV* nozarei ir noteikti 5 stratēģiskie uzdevumi nākamajiem 15 gadiem: 1) uzlabot tehnoloģiju inovācijas spējas; 2) veidot *NEV* nozares ekosistēmu; 3) veicināt rūpniecības integrāciju un attīstību; 4) izveidot stabilu infrastruktūras sistēmu un 5) palielināt atvērtību un padziļināt starptautisko sadarbību. Starptautiskās sadarbības jomā iekšzemes uzņēmumi tiek mudināti izstrādāt stratēģiskus starptautiskās attīstības plānus, izmantot ārvalstu tirgus un izveidot noliktavas un pēcpārdošanas apkalpošanas platformas ārvalstīs. Plānā 2021.–2035. gadam ir arī uzsvērts, ka ir jāstiprina starptautiskās sadarbības atbalsta pakalpojumi, piemēram, konsultācijas par uzņēmuma likumpaklausību, juridiskās konsultācijas un testēšanas un sertifikācijas pakalpojumi. Turklāt plāns 2021.–2035. gadam arī mudina Ķīnas iestādes proaktīvi piedalīties attiecīgo starptautisko noteikumu un standartu izstrādē ([434]).

([433]) https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits.

([434]) *International Council on Clean Transportation (ICCT), China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035, Policy Update*, 2021. gada jūnijs, pieejams vietnē https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf.

(1116) Turklāt 2024. gada 18. februārī Ķīnas pilsēta Šeņdžeņa nāca klajā ar plānu automobiļu eksporta veicināšanai ([435]), ([436]). Šis plāns aptver 24 pasākumus, to vidū atbalstu rūpnīcu būvniecībai un jaunu jūras maršrutu atvēršanai. Vietējās amatpersonas norādīja, ka tās ieviesīs pakalpojumus automobiļu eksportētāju atbalstam, tai skaitā uzlabos eksporta apdrošināšanu, paātrinās nodokļu atmaksu un mudinās Ķīnas bankas nodrošināt patēriņa finansējumu automobiļu pircējiem ārvalstīs. Papildus tam plānā eksportētāji tika aicināti iegādāties vairāk kuģu automobiļu pārvadāšanai, lai izveidotu Ķīnai piederošu Ro-Ro kuģu floti, kā norādīts 1117. apsvērumā.

(1117) Ķīnas ražotāju interesi par *BEV* eksportēšanu apliecina arī tas, ka Ķīnas *BEV* ražotāji uzdod ražot daudz Ro-Ro kuģu, kas ir īpaši paredzēti transportlīdzekļu pārvadāšanai pāri jūrai ([437]), ([438]). Tika ziņots, ka laikposmā no 2023. līdz 2026. gadam Ķīnas kuģu būvētavas varētu piegādāt vairāk par 200 Ro-Ro kuģu. Tas ir divreiz vairāk par 2015.–2022. gadā piegādāto Ro-Ro kuģu skaitu ([439]), ([440]). Turklāt *BYD*, šķiet, ir pasūtījis sešus Ro-Ro kuģus (un tam ir iespēja pasūtīt vēl divus). Paredzams, ka katra kuģa ietilpība būs aptuveni 7 700 *CEU* (automobiļa ekvivalenta mērvienība). *BYD* jau ir saņēmis savu pirmo kuģi ar nosaukumu *BYD Explorer No. 1* ([441]), ([442]), ([443]), un to jau izmanto *BEV* transportēšanai uz Savienību ([444]). Arī citi Ķīnas automobiļu ražotāji, piemēram, *SAIC*, *Chery Automobile* ([445]), ir pasūtījuši sev vairākus Ro-Ro kuģus ([446]), ([447]). Turklāt valstij piederošais automobiļu ražotājs *Chery* sadarbojas ar *Wuhu Shipyard*, lai Šaņdunas provinces piekrastē esošu vecu kuģu būvētavu pārveidotu par *BEV* eksportēšanai paredzētu autotransporta prāmju būvniecības bāzi ([448]), ([449]).

(1118) Iepriekš minētie pasākumi apvienojumā ar gaidāmajiem Ķīnas ražotāju paplašināšanās plāniem lielākajās ES valstīs, kas aprakstīti 1126. un 1127. apsvērumā, kā arī ievērojamā neizmantotā jauda Ķīnā, kas dokumentēta 1140.–1143. apsvērumā, liecina, ka Ķīna turpinās agresīvi orientēties uz eksporta tirgiem, un tas norāda uz iespēju, ka nākotnē imports Savienībā būtiski palielināsies.

Orientēšanās uz Savienības tirgu un tā pievilcība

(1119) Savienības tirgus to eksporta tirgu vidū, uz kuriem Ķīna orientējās, bija Ķīnas ražotāju eksportētāju galvenais eksporta galamērķis (tur nonāca 33,1 % no kopējā Ķīnas *BEV* eksporta apjoma), jo Savienības tirgus ir vispievilcīgākais reģions Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, ņemot vērā tā lielumu, vieglo piekļuvi tam, cenu līmeni un skaidro plānu pārejai uz elektrotransportlīdzekļiem, kā paskaidrots turpmāk 1120.–1123. apsvērumā.

(1120) Runājot par Savienības tirgus lielumu, jānorāda, ka 2023. gadā Savienības tirgū tika reģistrēts 1 538 621 *BEV*, kas ir 14,6 % no visiem reģistrētajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem ([450]). Savukārt nākamajā tabulā ir parādīts *BEV* tirgus lielums citās galvenajās valstīs un *BEV* īpatsvars kopējā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu skaitā.

([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. tabula

***BEV* tirgus trešās valstīs**

Valsts	*BEV* tirgus 2023. gadā	% no kopējā reģistrēto vieglo pasažieru automobiļu skaita
ASV	1 118 286	7,2 %
Apvienotā Karaliste	314 684	16,5 %
Dienvidkoreja	156 767	9,0 %
Norvēģija	104 589	82,4 %
Austrālija	87 217	7,25 %
Indija	82 336	1,6 %
Turcija	64 515	6,7 %
Šveice	52 728	20,9 %
Japāna	43 991	1,7 %
Brazīlija	19 309	0,9 %
Indonēzija	17 062	2,2 %

Avots: PwC — Strategy&, *"Electric Vehicle Sales Review Q4-2023"* ([451])

(1121) Attiecībā uz piekļuvi Savienības tirgum jānorāda, ka ES muitas nodoklis (vislielākās labvēlības režīma nodoklis ("VLR nodoklis")) ir 10 %. Turpretī visos pārējos attiecīgajos tirgos pastāv lieli importa šķēršļi *BEV* importam no Ķīnas. Konkrētāk, ASV tirgus, kas gan ir mazāks par Savienības tirgu, bet tāpat ir diezgan liels (2023. gadā tajā tika reģistrēts vairāk nekā 1 miljons *BEV*), pašlaik tiek aizsargāts, *BEV* importam no Ķīnas piemērojot nodokli kopumā 27,5 % apmērā (VLR nodoklis 2,5 % apmērā un "301. panta nodoklis" ([452]) 25 % apmērā), turklāt 2024. gada maijā tika publicēts priekšlikums ar 2024. gada augustu 301. panta nodokli palielināt līdz 100 % ([453]). Savukārt Turcija ieviesa 40 % papildu tarifa likmi ET importam no Ķīnas ([454]) papildus VLR nodoklim 10 % apmērā, bet Indijā tiek piemērots 70 % importa nodoklis elektrotransportlīdzekļiem, kuru cena ir 40 000 USD vai mazāka ([455]),un 100 % nodoklis tiem transportlīdzekļiem, kuru cena pārsniedz 40 000 USD ([456]). Brazīlija 2024. gada janvārī atjaunoja 10 % nodokli *BEV* importam, un 2024. gada jūlijā tas palielināsies līdz 18 %, bet 2026. gada jūlijā — līdz 35 % ([457]). Tā rezultātā Savienības tirgus ir vienīgais lielais, pārticīgais un nobriedušais automobiļu tirgus, kas ir atvērts importam no Ķīnas.

([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) Runājot par vienu un to pašu ražojuma veidu cenām, jānorāda, ka *BEV* cenas Savienības tirgū ir ievērojami augstākas nekā *BEV* cenas Ķīnas tirgū un tāpēc sniedz Ķīnas ražotājiem eksportētājiem iespēju gūt lielāku peļņu. Piemēram, 2024. gada martā vienam no visvairāk pārdotajiem Ķīnas automobiļiem — *BYD Atto 3* — mazumtirdzniecības sākumcena Ķīnā bija 15 358 EUR (119 800 CNY), savukārt Vācijā, kas ir tā galvenais Eiropas eksporta tirgus, tā mazumtirdzniecības sākumcena bija vairāk nekā divas reizes augstāka — 31 924 EUR (37 990 EUR ar PVN ([458])) ([459]). Tāpat arī 2024. gada martā *Geely* jaunais *Polestar 4* Ķīnā tika piedāvāts par sākumcenu 38 331 EUR (299 000 CNY) pirms atlaidēm, savukārt Vācijā sākumcena bija 53 109 EUR (63 200 EUR ar PVN) ([460]). Turklāt cenas Ķīnā pazeminās, kā liecina neseni piemēri — *Tesla Model 3* cena Ķīnā kopš janvāra ir pazeminājusies par vairāk nekā 4 500 USD, un jūnijā *NIO* pazemināja cenas par 4 200 USD ([461]). 2024. gada martā arī *BYD* par 5 % pazemināja lētākā modeļa *Seagull* cenu. 2023. gadā *BYD* Ķīnas tirgū par 12 % pazemināja *Yuan Plus* (tā visvairāk pārdotais automobilis, kas Savienībā pazīstams ar nosaukumu *Atto 3*) cenu ([462]). Šis cenu kritums Ķīnā vēl vairāk stimulē uzņēmumus palielināt eksportu un nostiprināt pozīcijas jaunos tirgos ar augstāku cenu līmeni, piemēram, Savienības tirgū.

(1123) Runājot par Savienības skaidro *BEV* jomas plānu, jānorāda, ka ES atšķirībā no citu trešo valstu tirgiem ir noteikusi ļoti augstu mērķrādītāju attiecībā uz reģistrēto *BEV* skaitu. Proti, līdz 2035. gadam 100 % no Savienībā jaunreģistrētajiem automobiļiem (vairāk nekā 9 miljoni automobiļu) vajadzētu būt bezemisiju transportlīdzekļiem, konkrētāk, *BEV*, savukārt ASV šis mērķrādītājs ir tikai 50 %.

(1124) Kā paskaidrots 1141. un 1142. apsvērumā, Ķīnā jau ir jaudas pārpalikums attiecībā uz *NEV* (*BEV* un *PHEV*) un liela tā daļa tiks izmantota eksportam uz Savienības tirgu, jo tas ir pievilcīgāks par citu trešo valstu tirgiem.

(1125) Turklāt izmeklēšanas laikā Savienības tirgū darbojās vismaz 14 Ķīnas ražotāju eksportētāju, ieskaitot *Aiways*, *BYD*, *Chery*, *Dongfeng* (ar zīmoliem *Dongfeng* un *Voyah*), *Geely* ([463]) (ar zīmoliem *Polestar*, *Zeekr* un *Lotus*), *Great Wall Motors* (ar zīmolu *Ora*), *Hongqi*, *JAC* (ar zīmoliem *JAC* un *DR*), *SAIC* (ar zīmoliem *MG* un *Maxus*), *NIO*, *Ora*, *Seres*, *Skywell* un *Zhidou* ([464]). Kā paskaidrots 12. tabulā, visu šo Ķīnas ražotāju eksportētāju tirgus daļa kopā palielinājās no 1,9 % 2020. gadā līdz 7,3 % izmeklēšanas periodā.

(1126) Pēc izmeklēšanas perioda liels skaits Ķīnas ražotāju eksportētāju paziņoja, ka īstermiņā plāno Savienības tirgū laist vairākus jaunus *BEV* modeļus, kā arī paplašināt savu klātbūtni Savienības tirgū, ienākot vēl vairāku citu ES dalībvalstu tirgū. Šie paziņojumi skaidri norāda uz Ķīnas ražotāju eksportētāju interesi par Savienības tirgu. Piemēram ([465]), *Xpeng Inc*, kas jau darbojas Nīderlandē, plāno 2024. gadā ienākt Vācijas un Francijas tirgū ([466]). *Dongfeng* luksusa zīmols *Voyah*, kas jau darbojas Somijā, plāno 2024. gadā ienākt Spānijas un Portugāles tirgū un, iespējams, arī Vācijas, Francijas un Itālijas tirgū ([467]). *Great Wall Motor* plāno paplašināt savu klātbūtni Savienībā, ienākot vēl septiņās valstīs papildus Vācijai, t. i., Itālijā, Spānijā, Portugālē, Nīderlandē, Beļģijā, Luksemburgā un Austrijā ([468]). *Geely* augstākās klases zīmols *Zeekr* 2023. gada beigās sāka pārdot modeli *Zeekr 001* arī Nīderlandē ([469]).

([458]) Pievienotās vērtības nodoklis.
([459]) https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/ un https://bydeurope.com/article/436.
([460]) https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/ un 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]) Attiecīgajā periodā *Geely* zīmola *Volvo* automobiļi netika importēti no Ķīnas.
([464]) Šis saraksts nav izsmeļošs.
([465]) Piemēru saraksts nav izsmeļošs.
([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) Turklāt *BYD* Savienības tirgū laida savu sesto *BEV* modeli, *Seal U*, kas papildina jau pastāvošos modeļus *Atto 3*, *Dolphin*, *Seal*, *Han* un *Tang* ([470]). Arī *MG* plāno Savienībā 2025. gadā laist modeli *IM L6* ([471]). *NIO* plāno 2025. gadā Eiropā laist lētāku apakšzīmolu ar segvārdu *Firefly* ([472]). Ķīnas augstākās klases elektrotransportlīdzekļu ražotāja *Human Horizons* zīmols *HiPhi* ir paziņojis savu modeļu cenas Eiropā un 2023. gadā sāka pieņemt iepriekšējus pasūtījumus par cenām, kas Vācijā pārsniedza 100 000 EUR ([473]). Savukārt *BYD* norādīja, ka plāno līdz 2025. gadam ievērojami palielināt savu tirgus daļu Savienības tirgū — no pašreizējiem 1,1 % līdz 5 % ([474]).

(1128) Turklāt *Transport & Environment* ([475]) lēš, ka Ķīnas zīmolu un Ķīnas uzņēmumu iegādāto Eiropas zīmolu tirgus daļa 2024. gadā sasniegs 11 %, 2025. gadā — 14 % un 2027. gadā — 20 % ([476]).

(1129) Nobeigumā jāsaka, ka, ņemot vērā ĶV politiku, kuras mērķis ir mudināt Ķīnas ražotājus eksportēt *BEV*, Savienības tirgus lielo pievilcīgumu, milzīgo jaudas pārpalikumu Ķīnā un ievērojamo neizmantoto jaudu, kā arī to, ka *BEV* importa apjoms no ĶTR kopš 2020. gada ir ievērojami palielinājies, pastāv iespēja, ka šāds imports jau ļoti drīz atkal būtiski palielināsies un turpinās palielināties arī nākamajos gados. Šo pieaugumu galvenokārt radīs Ķīnas vietējie zīmoli un Ķīnas uzņēmumu iegādāti Eiropas zīmoli, kaitējot Savienības ražošanas nozarei, kura, visticamāk, turpinās zaudēt savu tirgus daļu.

Ķīnas importa tirgus daļu iespējamā attīstība Savienības tirgū

(1130) *CCCME* apgalvoja, ka, novērtējot *BEV* importa apjomu no Ķīnas un iespēju, ka šāds imports nākotnē palielināsies, būtu jāņem vērā viss *BEV* imports no Ķīnas, un jo īpaši Savienības *BEV* ražošanas nozares pašimports.

(1131) Šī izmeklēšana attiecas uz visu subsidēto Ķīnas izcelsmes *BEV* importu neatkarīgi no tā, kam attiecīgie uzņēmumi pieder. Reaģējot uz minēto apgalvojumu, Komisija visu importu no Ķīnas iedalīja importā no Ķīnas eksportētājiem, kas saistīts ar Savienības ražotājiem, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem (*Renault*, *BMW* un *Mercedes-Benz*) un pāriet uz *BEV* ražošanu Savienības tirgū, importā no *Tesla* un visā pārējā importā no Ķīnas, piemēram, importā, ko veica Ķīnas uzņēmumu iegādāti Eiropas zīmoli (*Polestar* un *MG*), Ķīnas ražotāji, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem (*BYD*, *Chery*, *Dongfeng* u. c.), un Ķīnas ET jaunuzņēmumi (*NIO*, *Xpeng* u. c.).

(1132) Importa no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kas saistīts ar Savienības ražošanas nozari, un visa pārējā importa no Ķīnas tirgus daļai, balstoties uz reģistrēto *BEV* skaitu, bija šāda dinamika.

12.a tabula

Importa no Ķīnas tirgus daļas sadalījums

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Importa no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kas saistīts ar Savienības ražotājiem, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, tirgus daļa	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7–5,7] % ([1])
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8–10,8] %

([470]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Bibblio&itm_campaign=Bibblio-related&itm_medium=Bibblio-footer-1.
([471]) https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/.
([472]) https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/.
([473]) https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/.
([474]) https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe.
([475]) Ekspertu grupa, kas cīnās par tīru un ilgtspējīgu transportu visiem.
([476]) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf.

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Visa pārējā importa no Ķīnas tirgus daļa	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

([1]) Ne EVA, ne *S&P Global Mobility* nesniedz pārskatus par *BEV* izcelsmi. Tāpēc, lai nošķirtu no Ķīnas importēto Tesla grupas *BEV* modeļu apjomu no Savienībā ražotajiem *BEV* modeļiem, Komisija izmantoja atbildi, ko *Tesla* bija sniedzis uz eksportētāju aptauju saistībā ar tā individuālās pārbaudes pieprasījumu, kā paskaidrots (183). apsvērumā. Turklāt attiecīgie dati par izmeklēšanas periodu nav publiski pieejami, tāpēc Komisija informāciju par *Tesla* tirgus daļu norādīja diapazonu veidā. Lai aizsargātu *Tesla* datu konfidencialitāti, Komisijai arī attiecīgie dati par importu no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kas saistīts ar Savienības ražotājiem, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, bija jānorāda diapazonu veidā, citādi *Tesla* datus varētu izsecināt. Precīzus datus Komisija sniegs galīgajā regulā, tiklīdz nepieciešamie dati būs kļuvuši publiski pieejami.

Avots: EVA un S&P Global Mobility

(1133) Iepriekšējā tabulā redzams, ka visa importa no Ķīnas vidū tā importa tirgus daļa, ko veikuši Savienības ražotāji, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, laikposmā no 2020. līdz 2021. gadam gan palielinājās, taču kopš 2021. gada saglabājās relatīvi stabila, izmeklēšanas periodā sasniedzot [4,7–5,7] %, un tādējādi bija mazāka par visa pārējā importa no Ķīnas tirgus daļu, kas palielinājās no 1,9 % 2020. gadā līdz 7,3 % izmeklēšanas periodā.

(1134) Komisija arī noteica importu no Ķīnas katrā izmeklēšanas perioda ceturksnī, kā parādīts nākamajā tabulā.

12.b tabula

Importa no Ķīnas tirgus daļas sadalījums

	Izmeklēšanas periods			
	2022. gada oktobris–decembris	2023. gada janvāris–marts	2023. gada aprīlis–jūnijs	2023. gada jūlijs–septembris
Importa no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kas saistīts ar Savienības ražotājiem, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, tirgus daļa	[4,2–5,8] %	[4,3–5,9] %	[3,8–5,3] %	[5,6–6,8] %
Tesla	[10,6–12,2] %	[12,8–14,4] %	[8,9–10,4] %	[6,6–7,8] %
Visa pārējā importa no Ķīnas tirgus daļa	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Avots: S&P Global Mobility

(1135) Iepriekšējā tabulā redzams, ka visa pārējā importa no Ķīnas tirgus daļa izmeklēšanas periodā palielinājās trijos no četriem ceturkšņiem, pieaugot no 6,8 % pirmajā ceturksnī līdz 8,8 % ceturtajā ceturksnī, un pārsniedza tā importa tirgus daļu, ko veikuši Savienības ražotāji, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, — tā izmeklēšanas periodā bija [5,6–6,8] %.

(1136) Atšķirībā no daudzajiem Ķīnas ražotāju eksportētāju paziņojumiem, kas aprakstīti 1126. un 1127. apsvērumā, Savienības ražotāji, kuri ražo oriģinālo aprīkojumu *ICE* transportlīdzekļiem un pāriet uz *BEV* ražošanu, nepaziņoja par būtiskiem plāniem importēt *BEV* no Ķīnas. Lielākajai daļai no tiem ir viens *BEV* modelis vai zīmols, kas tiek importēts no Ķīnas ievērojami mazākos apjomos, nekā tiek ražots Savienībā. Piemēram, *BMW* paziņoja, ka tā *BEV* modelis *iX3*, kas attiecīgajā periodā tika importēts no Ķīnas, no 2025. gada no Ķīnas vairs

importēts netiks ([477]). *BMW* grupa plāno no Ķīnas importēt zīmolu *MINI Cooper* ([478]), *Mercedes-Benz* grupa — zīmolu *Smart*, *Volkswagen* grupa — zīmolu *Cupra*, bet *Renault* grupa — modeli *Dacia Spring*. Šā importa tirgus daļa kopš 2021. gada ir bijusi relatīvi stabila, un nav paredzams, ka ļoti īsā termiņā un tuvākajā nākotnē tā būtiski palielināsies.

(1137) Turklāt nav arī paredzams, ka *Tesla* imports no Ķīnas būtiski palielināsies, jo, pat ja *Tesla* ir kāda neizmantota ražošanas jauda, tā ir ļoti maza. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju *Tesla* plāno palielināt savu ražošanas jaudu Ķīnā. Tomēr šķiet, ka *Tesla* vēl nav saņēmis nepieciešamos regulatīvos apstiprinājumus, un nav skaidrs, vai tas tos saņems ([479]).

(1138) Tātad iepriekš minētais liecina, ka tuvākajā nākotnē, visticamāk, palielināsies galvenokārt Ķīnas zīmolu tirgus daļas. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

5.4. Pietiekama brīvi pieejama jaudas rezerve un trešo valstu tirgu absorbcijas spēja

(1139) ĶV neiesniedza Ķīnā darbojošos *BEV* ražotāju sarakstu. Tāpēc Komisijai šajā saistībā bija jāizmanto publiski pieejama informācija. Saskaņā ar *Bloomberg* sniegto informāciju 2023. gadā Ķīnā bija aptuveni 100 Ķīnas elektrisko vieglo pasažieru automobiļu ražotāju, kas ir mazāk nekā 2019. gadā, kad tādu bija aptuveni 500 ([480]).

(a) *Jauda un neizmantotā jauda Ķīnā*

(1140) Kā paskaidrots 49. apsvērumā, izmeklēšanā atsaucās 21 Ķīnas ražotāju eksportētāju grupa, iesniedzot atbildes uz atlases jautājumiem. Šīs atbildes liecina, ka attiecīgajā periodā šo Ķīnas ražotāju eksportētāju jauda un neizmantotā jauda auga, kā parādīts 13. tabulā. Izmeklēšanas periodā to neizmantotā jauda sasniedza gandrīz 2,3 miljonus *BEV*, kas 1,5 reizes pārsniedz *BEV* kopējo faktisko patēriņu Savienībā tajā pašā periodā, proti, 1 519 082 gabalus, kā parādīts 1. tabulā.

13. tabula

Ķīnas ražotāju eksportētāju, kas sadarbojās, ražošanas apjoms un jauda

Vienības	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Ražošanas apjoms	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indekss	*100*	*320*	*650*	*792*
Jauda	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indekss	*100*	*145*	*227*	*288*
Neizmantotā jauda	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indekss	*100*	*92*	*100*	*137*
Jaudas izmantojuma rādītājs	23 %	51 %	66 %	64 %
Indekss	*100*	*221*	*286*	*275*

Avots: *Ķīnas ražotāju eksportētāju atbildes uz atlases jautājumiem*

([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) Tomēr ražošanas apjoma, jaudas un neizmantotās jaudas dati, kas balstīti uz informāciju, kuru snieguši ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās, ir nepilnīgi. Ķīnas Automobiļu ražotāju apvienības ("ĶARA") publicētā informācija liecina, ka kopējais *BEV* ražošanas apjoms Ķīnā bija 5,8 miljoni, kā norādīts 1144. apsvērumā. Tāpēc, ja pieņem, ka Ķīnas *BEV* ražotājiem, kas izmeklēšanā neatsaucās, bija tāds pats jaudas izmantojuma rādītājs kā Ķīnas ražotājiem eksportētājiem, kuri atsaucās, kopējā *BEV* jauda Ķīnā bija 9,18 miljoni vienību un neizmantotā jauda bija 3,34 miljoni *BEV*, kas ir 2,2 reizes vairāk par *BEV* patēriņu Savienībā izmeklēšanas periodā.

(1142) Turklāt, tā kā vienās un tajās pašās ražošanas līnijās automobiļu ražotājs var ražot gan *ICE* automobiļus, gan *BEV*, Komisija aplūkoja arī vieglo pasažieru automobiļu kopējo ražošanas jaudu Ķīnā, pamatojoties uz publiski pieejamu informāciju. *China Daily* publicētā rakstā ir minēts, ka saskaņā ar Ķīnas Vieglo pasažieru automobiļu asociācijas sniegto informāciju *NEV* un *ICE* vieglo pasažieru automobiļu ražošanas jauda Ķīnā 2021. gadā bija 40,89 miljoni vienību ([481]). Turklāt preses aģentūra *Reuters* kādā rakstā minēja, ka saskaņā ar Ķīnas Vieglo pasažieru automobiļu asociācijas sniegto informāciju pasažieru transportlīdzekļu (*NEV* un *ICE* automobiļu) kopējā ražošanas jauda 2022. gada beigās bija 43 miljoni, bet ražotņu izmantojuma apmērs bija 54,5 % ([482]). Tātad neizmantotā pasažieru transportlīdzekļu ražošanas jauda Ķīnā bija 23,4 miljoni vienību. Šo neizmantoto jaudu var izmantot, lai ražotu *BEV* Savienības tirgum.

(1143) Turklāt ir arī ziņots, ka ĶV apzinās pasažieru transportlīdzekļu ražošanas jaudas pārpalikumu un ir ieviesusi stingrāku licencēšanas režīmu regulatīvo apstiprinājumu saņemšanai, un tas ietekmē uzņēmumus, kas vēlas Ķīnā atvērt jaunas ET ražotnes ([483]). Tomēr Ķīnā joprojām darbību sāk aizvien jauni *BEV* ražotāji, piemēram, Ķīnas viedās plaša patēriņa elektronikas ražotājs *Xiaomi* ([484]).

(b) *Ražošanas apjoms Ķīnā*

(1144) Saskaņā ar ĶARA sniegto informāciju ([485]) *BEV* ražošanas apjoms Ķīnā ir ievērojami audzis. Kā parādīts 14. tabulā, izmeklēšanas periodā Ķīnā tika saražoti 5 836 000 *BEV*, kas ir par 489 % vairāk nekā 2020. gadā, kad tika saražoti 991 000 *BEV*.

14. tabula

BEV kopējais ražošanas apjoms Ķīnā

vienības	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
BEV ražošanas apjoms Ķīnā	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
Indekss	*100*	*279*	*518*	*589*

Avots: ĶARA

(c) *Pieprasījums Ķīnā*

(1145) 2023. gadā kopējais vieglo pasažieru automobiļu pārdošanas apjoms Ķīnā bija 26,06 miljoni vienību ([486]). Tiek prognozēts, ka 2024. gadā pasažieru transportlīdzekļu pārdošanas apjoms salīdzinājumā ar 2023. gadu palielināsies par 3,1 % līdz 26,8 miljoniem vienību ([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. gadā kopējais pasažieru *NEV* (*BEV* un *PHEV*) pārdošanas apjoms Ķīnā bija 9,49 miljoni ([488]). Tiek lēsts, ka *NEV* pārdošanas apjoms 2024. gadā salīdzinājumā ar 2023. gadu palielināsies par 20 % ([489]), tādējādi sasniedzot 11,4 miljonus vienību.

(1147) Kā paskaidrots nākamajā tabulā, *BEV* pārdošanas apjoms (reģistrēto *BEV* skaits) izmeklēšanas periodā pārsniedza 5 miljonus. Turklāt, kā liecina ĶARA sniegtā informācija, aptuveni 87 % no saražotajiem *BEV* tika pārdoti un reģistrēti Ķīnā.

15. tabula

Kopējais pieprasījums Ķīnā

vienības	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Ķīnā reģistrēto *BEV* skaits	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indekss	*100*	*294*	*467*	*547*

Avots: *https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles un* InsideEVs, *"China Plug-In Car Sales Hit A New 8 Million Record In 2023"* ([490])

(1148) *BEV* tirgum Ķīnā 2024. gadā palielinoties par 20 %, *BEV* pieprasījums pieauga līdz 6,1 miljonam *BEV*, taču ražošanas jauda pārsniedza 9 miljonus *BEV*. Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka Ķīnas iekšzemes tirgus nespētu absorbēt tās lielo neizmantoto jaudu.

(d) *Ķīnas eksports un citu eksporta tirgu pieejamība*

(1149) Saskaņā ar Ķīnas iestāžu oficiālo muitas statistiku izmeklēšanas periodā Ķīna eksportēja 1 471 136 *BEV* (kas ir par 659 % vairāk nekā 2020. gadā), no kuriem 486 550 *BEV* tika eksportēti uz Savienību, kas ir par 1 343 % vairāk nekā 2020. gadā.

16. tabula

***BEV* eksports no Ķīnas**

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Kopējais ĶTR eksports	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indekss	*100*	*258*	*487*	*759*
Ķīnas eksports uz Savienību	33 731	171 822	328 391	486 550
Indekss	*100*	*509*	*974*	*1 443*
Ķīnas eksporta uz Savienību īpatsvars kopējā eksportā (%)	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Avots: *GTA*

(1150) Iepriekšējā tabulā redzams, ka Savienības tirgus ir Ķīnas ražotāju eksportētāju galvenais eksporta galamērķis, kurā nonāk 33,1 % no kopējā Ķīnas *BEV* eksporta. Citi galamērķi ir Apvienotā Karaliste (10 % no kopējā Ķīnas eksporta), Taizeme (9 % no kopējā Ķīnas eksporta), Filipīnas (7 % no kopējā Ķīnas eksporta) un Austrālija (6 % no kopējā Ķīnas eksporta).

([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) Uz Savienību eksportēto *BEV* īpatsvars kopējā Ķīnas eksporta apjomā palielinājās no 17,4 % 2020. gadā līdz 33,1 % izmeklēšanas periodā. Kopējais *BEV* eksporta apjoms no Ķīnas attiecīgajā periodā palielinājās vairāk nekā 6 reizes, taču eksports uz Savienību tajā pašā periodā palielinājās daudz straujāk, t. i., vairāk nekā 10 reižu.

(1152) Turklāt, kā parādīts 1120. apsvērumā un 11. tabulā, ASV un Savienības tirgi ir nākamie lielākie vieglo pasažieru automobiļu tirgi aiz Ķīnas, taču ASV tirgu no *BEV* importa no Ķīnas pasargā augsti ievedmuitas nodokļi, kā paskaidrots 1121. apsvērumā. Citi tirgi, piemēram, Apvienotā Karaliste, Japāna, Koreja, ir relatīvi mazi tirgi salīdzinājumā ar Savienības tirgu, kā parādīts 11. tabulā, tāpēc šo trešo valstu tirgu absorbcijas spēja ir ierobežota. Visbeidzot, kā paskaidrots 1121. apsvērumā, citu trešo valstu tirgos, piemēram, ASV un Turcijā, arī ir ieviesti tirdzniecības šķēršļi *BEV* importam no Ķīnas.

(e) *Secinājums*

(1153) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secināja, ka nākamajos mēnešos un gados uz Savienības tirgu joprojām tiks novirzīti ievērojami *BEV* apjomi, kas saražoti, izmantojot pastāvošo ražošanas jaudas pārpalikumu. Pašreizējais jaudas pārpalikums un nepietiekamā trešo valstu tirgu un Ķīnas iekšzemes tirgus absorbcijas spēja liecina par iespēju, ka subsidētais Ķīnas eksports uz Savienību varētu turpināt būtiski palielināties.

5.5. **Subsidētā importa cenas līmenis**

(1154) *BEV*, kas izmeklēšanas periodā no Ķīnas tika ievesti Savienības tirgū, tika importēti par ievērojami zemākām cenām nekā Savienības ražošanas nozares noteiktās cenas. Kā paskaidrots 1029. apsvērumā, Komisija, pamatojoties uz analīzi, kurā *BEV* tika salīdzināti pa veidiem vienādos tirdzniecības līmeņos, noteica, ka vidējā svērtā cenu samazinājuma starpība izmeklēšanas periodā ir 12,7 %. Turklāt, kā paskaidrots 1033. apsvērumā, izlasē iekļauto Ķīnas ražotāju eksportētāju pārdošanas cena bija par 30 % zemāka nekā Savienības ražošanas nozares vidējās svērtās ražošanas izmaksas.

(1155) Ņemot vērā Savienības tirgus īpatnības, proti, to, ka tas ir ļoti pārredzams un strauji reaģē uz cenu izmaiņām, šis arvien augošā subsidētā importa cenu līmenis, visticamāk, ļaus šim importam aizņemt vēl lielāku Savienības tirgus daļu un turpinās radīt ievērojamu cenu spiedienu uz Savienības ražotājiem laikā, kad Savienības ražošanas nozare ir īpaši neaizsargāta, jo tirgū notiek pāreja no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas uz *BEV*.

(1156) Turklāt Komisija konstatēja cenu apspiešanas esību. Savienības ražošanas nozare attiecīgajā periodā patiešām pārdeva par cenu, kas bija zemāka par ražošanas izmaksām. Ievērojamais cenu spiediens, ko radīja subsidētais imports no ĶTR par zemu cenu, Savienības ražošanas nozarei liedza palielināt pārdošanas cenas un tādējādi panākt rentabilitāti, kā rezultātā tā cieta zaudējumus.

5.6. **Krājumu līmenis**

(1157) Izlasē iekļauto Ķīnas ražotāju eksportētāju krājumu līmenis ir sīki aprakstīts 1017. apsvērumā, kurā parādīts, ka izmeklēšanas perioda beigās Ķīnas ražotājiem eksportētājiem bija ievērojami *BEV* krājumi Savienībā (4,3 % no patēriņa (reģistrēto *BEV* skaita) Savienības tirgū izmeklēšanas periodā jeb aptuveni 19 % no reģistrēto *BEV* skaita pēc importēšanas no Ķīnas). Ir skaidrs, ka tik liels daudzums viegli pieejamu *BEV* galvenokārt ir paredzēts pārdošanai Savienības tirgū.

(1158) Turklāt presē ir ziņots par to, ka ar tālāku transportēšanu saistītu loģistikas grūtību dēļ ir radies no Ķīnas importētu un Savienības ostās uzglabātu *BEV* plūsmas sastrēgums ([491]). Pie tam 2024. gada maijā tika ziņots, ka Beļģijas ostās ir lieli Ķīnas *BEV* krājumi no *SAIC*, *BYD*, *Nio*, *XPeng*, *Lynk & Co*, *Omoda* un *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. gada 9. aprīlis, 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) Šo krājumu pieejamība uzskatāmi liecina, ka kaitējuma draudi Savienības ražotājiem ir nenovēršami.

5.7. **Apstākļu izmaiņu paredzamība un nenovēršamība**

(1160) Pamatregulas 8. panta 8. punktā ir noteikts, ka "[i]zmaiņām apstākļos, kas varētu radīt situāciju, kurā subsīdija var radīt kaitējumu, vajadzēja būt skaidri paredzamām un ir jābūt nenovēršamām".

(1161) Visi iepriekš minētie faktori tika analizēti un pārbaudīti attiecībā uz izmeklēšanas periodu.

(1162) Attiecīgajā periodā Ķīnas importa apjoms palielinājās arvien straujāk — vairāk nekā piecas reizes salīdzinājumā ar attiecīgā perioda sākumu. Šis imports radīja ievērojamu cenu spiedienu, par ko liecina konstatētais cenas samazinājums un cenu apspiešana. Intensīva patēriņa apstākļos Savienības ražošanas nozare visā attiecīgajā periodā pastāvīgi zaudēja tirgus daļas subsidētā importa no Ķīnas dēļ, zemāko punktu sasniedzot izmeklēšanas periodā. Tā rezultātā pakāpeniskā pāreja no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* sāka kavēties, jo īpaši izmeklēšanas periodā. Rentabilitāte, ienākums no ieguldījumiem un naudas plūsma izmeklēšanas periodā pasliktinājās.

(1163) Ja šī tendence turpināsies, Savienības ražošanas nozare nespēs palielināt *BEV* ražošanu, kā tas būtu nepieciešams saistībā ar Savienības tirgus pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*, un tai tiks nodarīts būtisks tūlītējs kaitējums. Turklāt, kā paskaidrots 1126. un 1127. apsvērumā, Ķīnas *BEV* neizmantotā jauda ir vismaz 2,2 reizes lielāka par patēriņu Savienībā un to nevar absorbēt Ķīnas iekšzemes pieprasījums, kā paskaidrots 1148. apsvērumā, vai citi lieli Ķīnas eksporta tirgi, ņemot vērā lielos ievešanas šķēršļus un šo tirgu lielumu, kā paskaidrots 1120. un 1121. apsvērumā. Papildus tam pierādījumi liecina, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji plāno tuvākajā nākotnē vēl vairāk palielināt savu klātbūtni tirgū svarīgās ES valstīs un to cita starpā panākt, laižot tirgū jaunus modeļus. Visbeidzot, ĶV politika veicina turpmāku nenovēršamu eksporta pieaugumu.

(1164) Iepriekš minētie fakti un elementi liecina, ka subsidētais imports turpinās palielināties un līdz ar to ir ļoti iespējams, ka kaitējums Savienības ražošanas nozarei nenovēršami materializēsies.

5.8. **Pušu apgalvojumi**

(1165) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka ir gaidāms, ka vairāki Savienības ražotāji nākamajos gados laidīs klajā cenas ziņā pieejamākus *BEV* modeļus un tāpēc lielāka Savienības ražotāju klātbūtne zemāku cenu segmentos kavēs Ķīnas ražotāju tirgus daļas iespējamo palielināšanos. Papildus tam uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Savienības ražotājiem šajā procesā palīdzēs tradicionālā konkurences priekšrocība, ko ražošanas nozare ir izveidojusi, vairākus desmitus gadu veiksmīgi konkurējot Savienībā un globālajā vieglo pasažieru transportlīdzekļu tirgū. Uzņēmums Nr. 24 arī norādīja, ka pasažieru transportlīdzekļu nozari spēcīgi ietekmē tādi faktori kā zīmols un lojalitāte, kā arī tālākpārdošanas vērtība un ka šie faktori jau ilgu laiku ir bijuši nozīmīgi šķēršļi Ķīnas ienācējiem Savienības tirgū un tādi paliks arī turpmāk. Pie tam uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka atšķirībā no Ķīnas ražotājiem eksportētājiem Savienības ražošanas nozarei ir spēcīgs stāvoklis Savienības tirgū tirdzniecības tīklu un pēcpārdošanas pakalpojumu ziņā un tas atvieglo pārdošanu Savienības tirgū.

(1166) Lai gan Savienības ražošanas nozare plāno laist Savienības tirgū vairāk *BEV* modeļu par dažādām cenām, paredzams, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji pielāgosies šiem jaunajiem *BEV* modeļiem un piedāvās līdzīgus *BEV* par vēl zemākām cenām, līdzīgi kā tas notika izmeklēšanas periodā, kā paskaidrots 1029. apsvērumā. Kā paskaidrots 1037. apsvērumā, Savienības ražošanas nozarei ir tradicionāla konkurences priekšrocība *ICE* transportlīdzekļu tirgū. Agrāk Ķīnas *ICE* transportlīdzekļu ražotājiem Savienības tirgū neveicās, jo Savienības ražotāju ražotie *ICE* transportlīdzekļi bija tehnoloģiski labāk attīstīti un atbilda augstākam standartam nekā Ķīnas *ICE* transportlīdzekļi, jo īpaši drošības aspektā. Tomēr situācija *BEV* ražošanas nozarē ir atšķirīga, jo Savienības ražotāji vēl ir agrīnā *BEV* tehnoloģijas attīstības posmā, savukārt Ķīnā šīs tehnoloģijas izstrāde sākās pirms vairākiem gadiem un pa to laiku ir krietni pavirzījusies uz priekšu. Runājot par klientu lojalitāti un zīmolu, kā paskaidrots 1037. apsvērumā, *Tesla* straujā izaugsme ir skaidrs piemērs tam, ka uz *ICE* automobiļiem būvēta zīmola vērtība vai tās trūkums panākumus un spēju noteikt cenas *BEV* tirgū ietekmē itin maz. Turklāt, ņemot vērā ES mērķi līdz 2035. gadam *ICE* transportlīdzekļus aizstāt ar *BEV*, kā paskaidrots 1222. apsvērumā, ir ļoti iespējams, ka patērētāji vidējā un

zemākā cenu segmentā pāries uz zemākas cenas Ķīnas *BEV*. Attiecībā uz tirdzniecību jānorāda, ka Ķīna pašlaik veido tirdzniecības tīklus, kā arī izmanto priekšrocības, kuras sniedz pārdošana tiešsaistē, kas *Tesla* gadījumā jau ir izrādījusies veiksmīga stratēģija. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

5.9. **Secinājums**

(1167) Ņemot vērā visu iepriekš uzskaitīto faktu un pierādījumu analīzi, Komisija secināja, ka Savienības ražošanas nozarei pastāv skaidri paredzami un nenovēršami būtiska kaitējuma draudi.

(1168) Pašreizējo situāciju Savienības ražošanas nozarē, proti, to, ka nav iespējams sasniegt tādu pārdošanas apjomu, lai varētu atgūt lielos ieguldījumus, kas vajadzīgi šajā pārejas procesā esošajā tirgū, visticamāk, vēl vairāk pasliktinās tas, ka turpināsies subsidētais *BEV* imports no ĶTR, kurš ir pastāvīgi un strauji audzis un kura cenas ir zemākas par Savienības ražošanas nozares cenām un apspiež tās, kā arī tas, ka ĶV orientējas tieši uz Savienības tirgu, tāpēc ka Savienības tirgus ir vienīgais atvērtais lielais pasaules tirgus. Šī nenovēršamā būtiskā kaitējuma materializēšanās vēl vairāk mazinās Savienības ražošanas nozares iespējas saistībā ar Savienības tirgus pāreju no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* palielināt *BEV* ražošanas un pārdošanas apjomu.

(1169) Turklāt apstākļu izmaiņas, kas izraisītu šo kaitējuma Savienības ražošanas nozarei nenovēršamo materializēšanos, ir skaidri redzamas. Kā norādīts 1157. un 1158. apsvērumā, Ķīnas ražotājiem eksportētājiem Savienībā ir liels daudzums viegli pieejamu *BEV* krājumu, kas nepārprotami ir paredzēti pārdošanai Savienības tirgū. Turklāt, kā paskaidrots 1126. un 1127. apsvērumā, liels skaits Ķīnas ražotāju eksportētāju ir paziņojuši, ka īstermiņā plāno Savienības tirgū laist vairākus jaunus *BEV* modeļus, kā arī paplašināt savu klātbūtni Savienības tirgū, ienākot vēl citu ES dalībvalstu tirgū. Šie paziņojumi skaidri norāda uz Ķīnas ražotāju eksportētāju interesi par Savienības tirgu. Šie elementi, visticamāk, radīs ievērojamus zaudējumus Savienības ražošanas nozarei, ja netiks pieņemti nekādi kompensācijas pasākumi. Par to, ka minētie apstākļi nenovēršami rada būtisku kaitējumu, skaidri liecina rentabilitātes tendences apvēršanās, proti, tas, ka attiecīgā perioda beigās Savienības ražošanas nozares rentabilitāte sāka pasliktināties, kā arī tirgus daļu pastāvīgā samazināšanās attiecīgajā periodā. Visi šie elementi ļauj saskaņā ar pamatregulas 8. panta 8. punktu provizoriski konstatēt, ka pastāv kaitējuma draudi.

6. **CĒLOŅSAKARĪBA**

6.1. **Subsidētā importa ietekme**

(1170) Kā parādīts 2.a un 2.b tabulā, Ķīnas *BEV* importa un pēc importēšanas reģistrēto *BEV* tirgus daļa Savienības tirgū attiecīgajā periodā ievērojami palielinājās. Minētajā periodā importa tirgus daļa palielinājās no 3,9 % 2020. gadā līdz 25,0 % izmeklēšanas periodā un reģistrēto Ķīnas *BEV* īpatsvars palielinājās no 3,5 % līdz 22,8 %.

(1171) 1023.–1032. apsvērumā Komisija pierādīja, ka importa no Ķīnas cenas izmeklēšanas periodā bija vismaz par 12,7 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas. Komisija arī konstatēja, ka imports no Ķīnas attiecīgajā periodā apspieda Savienības ražošanas nozares cenas.

(1172) Tā kā subsidētais Ķīnas *BEV* imports ievērojami pieauga un tā cenas bija zemākas par Savienības ražošanas nozares cenām, Savienības ražošanas nozare izmeklēšanas periodā zaudēja tirgus daļu un nevarēja pārdot *BEV* pat par tādām cenām, kas tai ļautu vismaz segt savas izmaksas. Tāpēc Komisija secināja, ka minētajam subsidētajam importam bija negatīva ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli.

(1173) Turklāt, kā aprakstīts 5. iedaļā, ir daudzi faktori, kas liecina, ka Ķīnas *BEV* ražotāji rada arvien lielākus kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei. Ķīnas *BEV* ražotājiem Savienībā ir ievērojami *BEV* krājumi, kas ir gatavi pārdošanai Savienības tirgū. Turklāt Ķīnā ir ievērojama un augoša neizmantotā jauda, kas ir pieejama eksportam. Kā norādīts 1121. apsvērumā, ASV, kas ir otrs lielākais Ķīnas eksporta tirgus, noteica pasākumus, kas nepārprotami atturēs no importa pieauguma. Tādējādi Savienība ir kļuvusi par Ķīnas eksporta pievilcīgāko galamērķi.

(1174) Turklāt ir skaidrs, ka eksports uz Savienību tuvākajā nākotnē turpināsies palielināties, kā paskaidrots 1111.–1138. apsvērumā. Šis nenovēršamais eksporta uz Savienību pieaugums vēl vairāk mazinās Savienības ražošanas nozares spēju palielināt pārdošanas apjomu, saglabāt savu tirgus daļu un nosargāt savus ieguldījumus, gūstot no tiem pienācīgu ienākumu.

(1175) Tāpēc Komisija provizoriski uzskatīja, ka subsidētais Ķīnas *BEV* imports rada būtiska kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei.

6.2. **Citi zināmi faktori**

(1176) Saskaņā ar pamatregulas 8. panta 6. punktu Komisija arī pārbaudīja, vai citi zināmi faktori atsevišķi vai kopā var mazināt konstatēto cēloņsakarību starp subsidēto importu un provizoriski konstatētajiem kaitējuma draudiem tādā mērā, lai varētu uzskatīt, ka šāda cēloņsakarība vairs faktiski nepastāv un nav ievērojama.

6.2.1. *Imports no trešām valstīm*

(1177) Līdztekus importam no Ķīnas, arī importa no Dienvidkorejas, Apvienotās Karalistes, Meksikas, Japānas un Amerikas Savienotajām Valstīm tirgus daļa izmeklēšanas periodā pārsniedza 1 %. Importa daudzumam un tirgus daļai, kā arī vidējai importa cenai no rešām valstīm attiecīgajā periodā bija šāda dinamika.

17. tabula

Imports no trešām valstīm

Valsts		2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Dienvidkoreja	Daudzums (gab.)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indekss	*100*	*126*	*111*	*160*
	Tirgus daļa	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indekss	*100*	*78*	*53*	*53*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indekss	*100*	*108*	*117*	*128*
Apvienotā Karaliste	Daudzums (gab.)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indekss	*100*	*197*	*244*	*395*
	Tirgus daļa	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indekss	*100*	*121*	*117*	*132*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indekss	*100*	*97*	*97*	*96*

Valsts		2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Meksika	Daudzums (gab.)	291	29 090	25 484	31 310
	Indekss	*100*	*9 997*	*8 757*	*10 759*
	Tirgus daļa	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indekss	*100*	*6 132*	*4 196*	*3 591*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indekss	*100*	*91*	*92*	*100*
Japāna	Daudzums (gab.)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indekss	*100*	*81*	*188*	*483*
	Tirgus daļa	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indekss	*100*	*49*	*90*	*161*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indekss	*100*	*119*	*157*	*156*
ASV	Daudzums (gab.)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indekss	*100*	*50*	*7*	*35*
	Tirgus daļa	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indekss	*100*	*31*	*4*	*12*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indekss	*100*	*93*	*219*	*192*
Citas valstis	Daudzums (gab.)	849	1 332	2 307	1 564
	Indekss	*100*	*157*	*272*	*184*
	Tirgus daļa	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indekss	*100*	*96*	*130*	*61*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indekss	*100*	*68*	*87*	*131*
Kopā visas valstis, izņemot ĶTR	Daudzums (gab.)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indekss	*100*	*119*	*102*	*166*
	Tirgus daļa	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indekss	*100*	*73*	*49*	*55*
	Vidējā cena (EUR/gab.)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indekss	*100*	*105*	*114*	*123*

Avots: dalībvalstu muitas dati

(1178) Imports no Dienvidkorejas attiecīgajā periodā palielinājās no aptuveni 56 000 līdz aptuveni 90 000, bet tā tirgus daļa samazinājās no 10,2 % 2020. gadā līdz 5,5 % izmeklēšanas periodā. Turklāt vidējās importa cenas palielinājās un vidēji pārsniedza Ķīnas importa cenu.

(1179) Imports no Apvienotās Karalistes attiecīgajā periodā palielinājās no aptuveni 20 000 līdz aptuveni 77 000. Lai gan tā vidējā cena šajā periodā nedaudz samazinājās, tā tirgus daļa saglabājās relatīvi stabila un attiecīgajā periodā nepārsniedza 5 %. Lai gan 2020. un 2022. gadā vidējā cena importam no Apvienotās Karalistes bija nedaudz zemāka par importa no Ķīnas cenu (attiecīgi par 3,0 % un 0,1 %), 2021. gadā un izmeklēšanas periodā tā Ķīnas importa cenas pārsniedza (par attiecīgi 7,8 % un 4,0 %).

(1180) Gan importa no Meksikas, gan importa no Japānas un ASV tirgus daļa izmeklēšanas periodā bija mazāka par 2 %. Turklāt, izņemot importu no Japānas 2020. un 2021. gadā, vidējās importa cenas visā attiecīgajā periodā lielā mērā pārsniedza importa no Ķīnas vidējo cenu.

(1181) Imports no visām pārējām valstīm bija nenozīmīgs.

(1182) Pamatojoties uz minēto analīzi, Komisija provizoriski secināja, ka imports no citām trešām valstīm nemazināja cēloņsakarību starp subsidēto importu un kaitējuma draudiem Savienības ražošanas nozarei izmeklēšanas periodā.

6.2.2. *Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji*

(1183) Savienības ražošanas nozares eksporta rādītājiem bija šāda dinamika.

18. tabula

Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji

	2020	2021	2022	Izmeklēšanas periods
Eksporta apjoms (gab.)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indekss	*100*	*153*	*239*	*333*
Eksporta cenas	42 374	40 082	47 723	47 482
Indekss	*100*	*95*	*113*	*112*

Avots: Eurostat (KN kods 8703 80 10)

(1184) Attiecīgajā periodā Savienības ražošanas nozares veiktā *BEV* eksporta līmenis pieauga par 233 %. Šis apjoms pieauga procentuāli vairāk nekā Savienības ražošanas nozares pārdošanas apjoms Savienības tirgū, kā parādīts 5. tabulā.

(1185) Savienības ražošanas nozares vidējā eksporta cena pārsniedza ražošanas izmaksas, kā parādīts 7. tabulā.

(1186) Tāpēc tika provizoriski secināts, ka Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji nemazināja cēloņsakarību starp subsidēto importu un konstatētajiem kaitējuma draudiem.

6.2.3. *Ar pieprasījumu saistīti faktori*

(1187) Svarīgi faktori, kas ietekmē pieprasījumu pēc *BEV*, ir uzlādes laiks, uzlādes infrastruktūras pieejamība, ar to saistītās bažas par nobraucamo attālumu un 1223. apsvērumā minētais oglekļa emisiju regulējums.

(1188) Starp *BEV* pārdošanas apjomu un *BEV* uzlādes jaudu pastāv pozitīva korelācija, un *BEV* uzlādes jauda ir būtisks elements, kas veicina *BEV* pārdošanas apjoma pieaugumu Savienības tirgū.

(1189) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka nepietiekama publiskā uzlādes infrastruktūra joprojām ir būtisks šķērslis *BEV* izmantojuma pieaugumam patērētāju vidū Savienībā un ievērojami ierobežo patērētāju pieprasījumu, radot negatīvu ietekmi uz Savienības ražošanas nozari. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka ir gaidāms, ka nākamajos gados Savienības *BEV* tirgus ievērojami pieaugs.

(1190) Komisija norādīja, ka uzņēmums Nr. 24 sniedza pretrunīgus argumentus, no vienas puses, apgalvojot, ka pastāv faktori, kas būtiski ierobežo pieprasījumu pēc *BEV* Savienībā, piemēram, uzlādes infrastruktūras trūkums, un, no otras puses, apgalvojot, ka pieprasījums strauji kāpj un paredzams, ka Savienības *BEV* tirgus ievērojami pieaugs. Komisija piekrita, ka, ņemot vērā Savienības noteiktos vērienīgos mērķrādītājus un attiecīgos ES noteikumus, var gaidīt, ka Savienības *BEV* tirgus nākamajos gados strauji augs. Tā kā citu nobriedušu bezemisiju piedziņas tehnoloģiju nav, paredzams, ka līdz 2035. gadam *BEV* tirgus sasniegs pašreizējā kopējā vieglo pasažieru automobiļu tirgus līmeni.

(1191) Turklāt Komisija norādīja, ka ir panākts straujš progress to trūkumu novēršanā, kas saistīti ar uzlādi gan mājās, gan privātās uzlādes zonās (piemēram, uzņēmumā vai autostāvvietā), gan arī publiskos uzlādes punktos. Savienībā publiski pieejamās un privātās uzlādes infrastruktūras apjoms strauji palielinās gan uzstādītās jaudas ziņā, gan uzlādes punktu skaita ziņā. Līdz 2022. gada beigām bija ierīkoti 475 000 publiski uzlādes punkti ar uzstādīto jaudu 5,1 kW uz katru *BEV* Savienībā. Privātās uzlādes infrastruktūras uzstādītā jauda bija 8,0 kW uz katru *BEV* Savienībā. Uzlādes infrastruktūras kopējais apjoms Savienībā līdz 2030. gadam palielināsies līdz 35 miljoniem uzlādes punktu ([493]).

(1192) Turklāt ES ir pieņēmusi Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu ([494]), kas paredz, ka līdz 2025. gadam visi valsts nozīmes ceļi un automaģistrāles visā Savienībā jāaprīko ar publiskiem lādētājiem atbilstoši līdz tam laikam sasniegtajam elektrisko vieglo pasažieru automobiļu skaitam uz ceļiem. Saskaņā ar šo regulu uzlādes punktiem pie galvenajām ES automaģistrālēm vajadzētu būt pieejamiem ik pēc 60 km un i) līdz 2025. gada 31. decembrim jānodrošina, ka katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 400 kW izejas jaudu un ietver vismaz vienu uzlādes punktu ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu; ii) līdz 2027. gada 31. decembrim jānodrošina, ka katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu un ietver vismaz divus uzlādes punktus ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu. Regulā ir noteikti arī obligāti valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, piemēram, prasība publiski pieejamās uzlādes stacijās nodrošināt katram mazas noslodzes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzeklim vismaz 1 kW kopējo izejas jaudu.

(1193) Attiecīgajā periodā pieprasījums pēc *BEV* Savienības tirgū strauji palielinājās. 1. tabulā parādīts, ka gan domājamais, gan faktiskais patēriņš minētajā periodā palielinājās par vairāk nekā 180 %. Paredzams, ka, akumulatoru bateriju tehnoloģijām attīstoties, nobraucamais attālums vēl vairāk palielināsies un uzlādes laiks samazināsies un ka publiskās un privātās uzlādes infrastruktūras pieejamība turpinās uzlaboties, kā rezultātā pakāpeniski zudīs visi ar to saistītie pieprasījuma ierobežojumi. Tāpēc, ņemot arī vērā 1222. un 1223. apsvērumā aprakstītos ES regulās noteiktos obligātos mērķrādītājus attiecībā uz jaunu Savienības tirgū pārdotu transportlīdzekļu emisijām (un lielos sodus par noteikumu neievērošanu), paredzams, ka nākotnē pieprasījums turpinās palielināties.

(1194) Notiekošajā pārejā no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV* ir būtiski, lai Savienības ražošanas nozare spētu turpināt gūt apjomradītus ietaupījumus, saglabājot pietiekamus pārdošanas apjomus un tirgus daļas. Tas dos Savienības ražošanas nozarei iespēju atgūt savas izmaksas un radīt pietiekamu rentabilitāti nepieciešamajiem ieguldījumiem. Tas ir jo īpaši svarīgi pašreizējā posmā, kad Savienības *BEV* tirgus joprojām attīstās un vēl nav nobriedis.

(1195) Tomēr 2.a un 2.b tabula liecina, ka Savienības *BEV* ražošanas nozare zaudē tirgus daļu ilgtnespējīgā tempā. 5. iedaļā veiktais novērtējums arī liecina, ka tirgus daļas zaudējumi turpināsies laikposmā līdz 2026. gada beigām. Tāpēc, lai gan šiem faktoriem, kas ierobežo pieprasījumu, pagātnē varētu būt bijusi kāda ietekme, tieši Ķīnas subsidētā importa nesenā un nenovēršamā iekļūšana tirgū, kas parādīta 6.1. iedaļā, tuvākajā nākotnē Savienības ražošanas nozarei radīs vislielāko draudus, apdraudot Savienības tirgus sekmīgu pāreju uz *BEV*.

([493]) https://www.chargeupeurope.eu/.

([494]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp.).

(1196) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija provizoriski uzskatīja, ka pieprasījuma ierobežojumi, īpaši tie, kas saistīti ar nepietiekamu uzlādes infrastruktūras pieejamību, nemazinātu cēloņsakarību starp subsidēto importu un provizoriski konstatētajiem kaitējuma draudiem. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

6.2.4. *Savienības BEV ražošanas nozares konkurētspēja*

(1197) *CCCME* apgalvoja, ka Savienības *BEV* ražotāju paļaušanās uz akumulatoru bateriju un citu sastāvdaļu piegādi no trešām valstīm ietekmē to vispārējo konkurētspēju. *CCCME* un uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Savienības ražotāju vertikālās integrācijas trūkums un to paļaušanās uz trešām valstīm kā akumulatoru bateriju avotiem paaugstina akumulatoru bateriju un citas ražošanas izmaksas. Turklāt *CCCME* un uzņēmums Nr. 24 norādīja, ka negatīvo ietekmi, kas izriet no vertikālās integrācijas trūkuma, pastiprināja citi faktori, kas nav saistīti ar *BEV* importu no Ķīnas, piemēram, i) Covid-19 pandēmijas un Krievijas kara pret Ukrainu izraisītie piegādes ķēdes traucējumi, ii) izejvielu izmaksu pieaugums, iii) kritiski svarīgu sastāvdaļu, piemēram, pusvadītāju, trūkums un iv) augstas enerģijas cenas. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozare neveica savlaicīgus ieguldījumus elektrisko akumulatoru bateriju piegādes ķēdē un koncentrējās uz *ICE* automobiļiem — jomu, kurā tai bija konkurences priekšrocība —, un sāka ieguldīt *BEV* tirgū tikai nesen.

(1198) Komisija norādīja, ka vertikālās integrācijas priekšrocības galvenokārt attiecās uz *BYD*, nevis uz visiem Ķīnas ražotājiem eksportētājiem. Savienības ražošanas nozari veido uzņēmumi, kas iegādājas akumulatoru baterijas pasaules tirgū, un citi uzņēmumi, kas iegulda akumulatoru bateriju ražošanā. Faktiski Savienības ražošanas nozare pastāvīgi palielina akumulatoru bateriju ražošanas jaudu.

(1199) Turklāt, lai gan Ķīnas ražotāji eksportētāji ir panākuši priekšrocības akumulatoru bateriju un to galveno izejvielu piegādē, šīs priekšrocības lielā mērā ir panāktas ar subsidēšanu, kā parādīts 3.7.2. iedaļā. Tāpēc it kā pastāvošās konkurences priekšrocības nemazina cēloņsakarību starp subsidēto importu un kaitējuma draudiem.

(1200) Piegādes ķēdes traucējumi un citi faktori, kas palielina izejvielu un enerģijas cenas, bija pasaules mēroga problēmas, kas skāra ne tikai Savienības ražošanas nozari, un tāpēc nav tā, ka tie būtu radījuši kopumā neizdevīgu konkurences stāvokli tieši Savienībai. Turklāt šīs problēmas lielākoties skāra attiecīgo periodu, un *CCCME* un uzņēmums Nr. 24 nenorādīja un nepamatoja, cik lielā mērā šie faktori varētu ietekmēt Savienības ražošanas nozares stāvokli nākamajos gados.

(1201) Tāpēc, ņemot vērā iepriekšējos apsvērumos izklāstītos Komisijas konstatējumus, šie apgalvojumi tika noraidīti.

6.2.5. *Konkurence starp ICE automobiļiem un BEV*

(1202) Uzņēmums Nr. 24 un *CCCME* apgalvoja, ka būtu jāizskata konkurence starp *ICE* transportlīdzekļiem un *BEV* kā cēlonisks faktors. Tomēr ne *CCCME*, ne uzņēmums Nr. 24 sīkāk nepaskaidroja un neizvērsa šo apgalvojumu.

(1203) Kā paskaidrots 1223. apsvērumā, Savienības emisiju tiesību aktos noteiktie mērķrādītāji nodrošinās, ka Savienības ražošanas nozare ātri pāriet uz *BEV*. Tāpēc, lai gan Savienības tirgū pašlaik pastāv konkurence starp *ICE* transportlīdzekļiem un *BEV*, tiecībā uz ES emisiju mērķrādītājiem *ICE* transportlīdzekļu ražošana un pārdošana pakāpeniski samazināsies, kamēr *BEV* ražošanas un pārdošanas apjoms augs. Tādējādi arī konkurence starp *ICE* transportlīdzekļiem un *BEV* pakāpeniski samazināsies, *BEV* tirdzniecībai gūstot virsroku.

(1204) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija provizoriski uzskatīja, ka ietekme, ko rada konkurence ar *ICE* transportlīdzekļu pārdošanu, nemazinātu cēloņsakarību starp subsidēto importu un provizoriski konstatētajiem kaitējuma draudiem. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

6.2.6. *Apjomradītu ietaupījumu trūkums un jaunuzņēmumi*

(1205) *CCCME* apgalvoja, ka Savienības *BEV* ražotājiem apjomradītu ietaupījumu trūkuma dēļ, iespējams, rodas augstākas izmaksas. Turklāt tika apgalvots, ka daži Savienības ražotāji, piemēram, *e.Go*, izmanto mikrofabrikas koncepciju un nevar panākt tādus apjomradītus ietaupījumus, ko var gūt ar gigarūpnīcām un lielām ražošanas struktūrām. *CCCME* arī apgalvoja, ka daži Savienības ražotāji, piemēram, *Fisker* un *e.Go*, ir tikko sākuši *BEV* ražošanu un tāpēc Komisijai savā analīzē būtu jāņem vērā arī tas, ka daži Savienības ražotāji ir jaunuzņēmumi.

(1206) Komisija izmantoja metodiku, saskaņā ar kuru cēloniskie faktori tiek aplūkoti, ņemot vērā to ietekmi uz visu Savienības ražošanas nozari. Tas vien, ka pastāv faktori, kas saistīti ar nelielu Savienības ražošanas nozares daļu, netika uzskatīts par attiecināmu uz visu Savienības ražošanas nozari kopumā, un tāpēc tika provizoriski secināts, ka tas nemazina cēloņsakarību starp subsidēto importu un provizoriski konstatētajiem kaitējuma draudiem. Attiecībā uz Savienības ražošanas nozari kopumā Komisija uzskatīja, ka tieši imports no Ķīnas apdraud Savienības ražošanas nozares izredzes sasniegt vajadzīgo apjomu un tuvākajā nākotnē kļūt rentablai. Minētais subsidētais imports liedz Savienības ražošanas nozarei sasniegt pārdošanas mērķrādītājus, kas jāsasniedz, lai attiecīgi palielinātu ražošanas apjomu un panāktu apjomradītus ietaupījumus. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

6.2.7. *Piegādes problēmas*

(1207) Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozarei nav tādas jaudas, lai apmierinātu strauji augošo pieprasījumu, kas saistīts ar zaļo pārkārtošanos.

(1208) Pretēji uzņēmuma Nr. 24 apgalvojumam izmeklēšanā atklājās, ka Savienības ražošanas nozarei ir pietiekami liela jauda, lai ražotu *BEV* un apmierinātu pieprasījumu Savienības tirgū. Kā paskaidrots 1060. apsvērumā, tā kā jaudas izmantojums izmeklēšanas periodā bija mazāks par 40 %, tika provizoriski secināts, ka Savienības ražošanas nozarei ir pietiekama ražošanas jauda, lai apmierinātu turpmāku *BEV* pieprasījuma pieaugumu, turklāt *BEV* ražošanai var piešķirt vēl vairāk jaudas, to pārceļot no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

6.2.8. *ES politika biodegvielu jomā*

(1209) *CCCME* apgalvoja, ka ES vēsturiski ir devusi priekšroku biodīzeļdegvielas ražošanai, nevis *BEV* ražošanai, kā rezultātā *BEV* ražošanai tika piešķirta zema prioritāte.

(1210) Šis apgalvojums bija ļoti neskaidrs un nesaturēja sīkāku informāciju, kas ļautu secināt, kāda ir šā apgalvojuma nozīme. Jāatgādina, ka, kā paskaidrots 1223. apsvērumā, Komisija 2020. gadam un turpmākajiem gadiem zīmoliem un grupām ir noteikusi īpatnējo emisiju mērķrādītājus visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglo komerciālo transportlīdzekļu parkiem. Tāpēc Komisija nepiekrita, ka tā *BEV* ražošanai bija piešķīrusi zemu prioritāti.

(1211) Turklāt Komisija 5. iedaļā iepriekš tekstā secināja, ka Savienības ražošanas nozarei nenovēršami draud būtisks kaitējums, ko rada Ķīnas izcelsmes subsidētais imports. *CCCME* nepamatoja, kā ES politika biodegvielu jomās turpmākajos gados negatīvi ietekmētu Savienības *BEV* ražotāju stāvokli. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

6.2.9. *Savienības ražošanas nozares veiktais imports no Ķīnas*

(1212) *CCCME* apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares veiktais imports no Ķīnas varētu būt faktors, kas rada kaitējuma draudus Savienības *BEV* ražošanas nozarei.

(1213) Komisija par Savienības ražošanas nozares uzņēmumu veikto importu no Ķīnas ir sniegusi piezīmes 998. apsvērumā. Nebija skaidrs, uz kuriem Savienības ražošanas nozares uzņēmumiem *CCCME* atsaucās savā novērtējumā vai kā šis imports radītu kaitējuma draudus tuvākajā nākotnē. 1130.–1138. apsvērumā ir skaidri izskaidrots paredzamais importa apjoms no Ķīnas kopumā un no Ķīnai piederošām grupām, piemēram, *BYD*, *Geely* un *SAIC*, un tā cenu attīstība. Kā paskaidrots 12.a tabulā, Ķīnas zīmolu importa tirgus daļa pieauga no 1,9 % 2020. gadā līdz 7,3 % izmeklēšanas periodā. Tā secināja, ka galvenos kaitējuma draudus turpmākajos gados radīs Ķīnai piederošas grupas.

(1214) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto novērtējumu un to, ka nav skaidrs, kāda šim apgalvojumam nozīme, tika uzskatīts, ka šis apgalvojums nav pamatots, un tāpēc tas tika noraidīts.

6.3. **Secinājums**

(1215) Komisija konstatēja saikni starp augošo subsidētā importa apjomu no ĶTR un būtiska kaitējuma draudiem.

(1216) Komisija atšķīra un nošķīra visu pārējo zināmo faktoru ietekmi uz Savienības ražošanas nozares stāvokli no subsidētā importa no ĶTR kaitīgās ietekmes.

(1217) Komisija konstatēja, ka pārējie apzinātie faktori, piemēram, imports no trešām valstīm, Savienības ražošanas nozares eksporta rādītāji, ar pieprasījumu saistīti faktori, Savienības ražošanas nozares konkurētspēja, konkurence starp *ICE* automobiļiem un *BEV*, apjomradītu ietaupījumu trūkums un jaunuzņēmumi, piegādes problēmas, ES politika biodegvielu jomā un Savienības ražošanas nozares veiktais imports no Ķīnas, ne atsevišķi, ne kopā nemazina cēloņsakarību. Ķīnas ražotāji eksportētāji attiecīgajā periodā saņēma ieguvumu no konkrētām priekšrocībām, piemēram, drošas akumulatoru bateriju un izejvielu piegādes. Tomēr Komisija nav secinājusi, ka minētajā periodā būtu nodarīts būtisks kaitējums. Faktiski ne par vienu no pārējiem faktoriem netika sniegti pārliecinoši argumenti, kas pierādītu, kā šādi faktori rada nenovēršamus draudus Savienības ražošanas nozarei vai ka tie vājina acīmredzamos draudus, ko turpmākajos gados radīs subsidētais imports no Ķīnas.

(1218) Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka subsidētā importa pieaugums no ĶTR rada būtiska kaitējuma draudus Savienības *BEV* ražošanas nozarei situācijā, kad nav pasākumu.

7. **SAVIENĪBAS INTERESES**

(1219) Komisija saskaņā ar pamatregulas 31. pantu pārbaudīja, vai tā var nepārprotami secināt, ka šajā gadījumā nebūtu Savienības interesēs noteikt kompensācijas pasākumus, kuri atbilst kompensējamo subsīdiju kopējam apjomam, kaut arī ir konstatēta subsidēšana, kas izraisa kaitējumu. Komisija, nosakot Savienības intereses, pamatojās uz visu dažādo iesaistīto interešu, tai skaitā Savienības ražošanas nozares, importētāju, lietotāju, piegādātāju un patērētāju interešu, analīzi.

(1220) Tika saņemtas piezīmes par Savienības interesēm no ĶV, *CCCME*, Eiropas Automobiļu detaļu piegādātāju apvienības (“*CLEPA*”), Vācijas Autobūves nozares apvienības (“*VDA*”), Eiropas Tērauda ražotāju apvienības (“*EUROFER*”), uzņēmuma Nr. 31 un uzņēmuma Nr. 29.

7.1. **Savienības ražošanas nozares intereses**

(1221) Autobūves nozarei ir svarīga loma Savienības ekonomikā, jo tā tieši vai netieši nodrošina darbvietas 12,9 miljoniem cilvēku, kas ir 7 % no ES kopējās nodarbinātības. No tām aptuveni 24 % jeb 3,1 miljons ir darbvietas ražošanā ([495]). Autobūves nozare ir Eiropas ekonomiskās vērtības radīšanas, konkurētspējīgas suverenitātes un sabiedrības labklājības virzītājspēks.

(1222) Eiropas zaļajā kursā ([496]) Komisija noteica mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Šis mērķis tika noteikts tiesību aktos 2021. gadā, publicējot Regulu (ES) 2021/1119 (Eiropas Klimata akts) ([497]). Šo emisiju samazinājumu panākšanā savs ieguldījums jāsniedz visām ekonomikas nozarēm, arī autotransporta nozarei, kurā emisijas kopš 1990. gada ir pieaugušas. Tāpēc *BEV* ir ražojums ar lielu nozīmi Savienības klimata mērķu sasniegšanā.

([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_lv.
([497]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

(1223) ES ar Regulu (ES) 2019/631, kas vēlāk tika grozīta ar Regulu (ES) 2023/851 ([498]), 2020. gadam un turpmākajiem gadiem ir arī noteikusi ražotājiem īpatnējo emisiju mērķrādītājus attiecībā uz visiem jaunajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglo komerciālo transportlīdzekļu parkiem. Šī regula ir Eiropas klimata aizsardzības politikas būtiska sastāvdaļa. Regulā noteikts, ka, sākot no 2021. gada, Savienībā reģistrētu jaunu vieglo pasažieru automobiļu vidējās emisijas ES autoparkā nedrīkst pārsniegt 95 g CO_2/km. Šie mērķrādītāji no 2025. gada būs vēl stingrāki, proti, jaunu vieglo pasažieru automobiļu parkos, kas reģistrēti Savienībā, līdz 2025. gadam CO_2 emisijas būs jāsamazina par 15 %, bet līdz 2030. gadam — par 55 %. Līdz 2035. gadam vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu parkos CO_2 emisijas ir jāsamazina par 100 %. Ja attiecīgais autoparka mērķrādītājs netiek sasniegts, Komisija nosaka maksu par pārsniegtajām emisijām 95 EUR apmērā par katru jaunreģistrēta transportlīdzekļa CO_2 pārsnieguma gramu.

(1224) Šos mērķrādītājus galvenokārt var sasniegt, palielinot elektrotransportlīdzekļu īpatsvaru autoparkā. Tomēr mērķrādītājos noteiktā CO_2 samazinājuma panākšana Savienībā ir ļoti liels izaicinājums visai transporta nozarei, jo elektrifikācija neaprobežojas tikai ar termisko spēka pārvadu pārveidošanu par elektriskajiem — tā ir daudz plašāka un aptver visu elektrotransportlīdzekļu vērtības ķēdi. Tā ir sarežģīta pāreja, kas aptver visu autobūves nozares ķēdi, sākot ar ieguves rūpniecību un ķimikālijām un beidzot ar elektrisko spēka pārvadu un akumulatoru bateriju komplektu ražošanu, enerģētiku, akumulatoru bateriju atkritumu savākšanu un reciklēšanu. No tā izriet, ka autobūves nozarē notiek fundamentāls pārveides process.

(1225) Turklāt elektriskajiem akumulatoriem ir stratēģiska nozīme *BEV* attīstībā. Elektrisko akumulatoru ražošanas vieta *BEV* ražotājiem ir ļoti svarīga. Galvaniskos elementus var transportēt un piegādāt salīdzinoši viegli, taču, tiklīdz tie ir uzstādīti moduļos un pēc tam akumulatoru bateriju komplektos, šīs darbības kļūst ievērojami sarežģītākas un dārgākas. Tādējādi *BEV* ražotāji šajā procesa posmā ir ieguvēji, ja atrodas akumulatoru bateriju piegādātāju tuvumā vai pat ražo tos paši. Tuvums akumulatoru bateriju piegādātājiem un cieša saziņa ar tiem ir svarīgi, arī ņemot vērā to, ka akumulatoru baterijas nav standarta ražojumi, bet gan tiek konstruētas saskaņā ar transportlīdzekļu ražotāju specifikācijām. Piemēram, *BEV* lielums un funkcionalitātes nosaka, kāda veida akumulatoru baterija tam ir vajadzīga, bet tas savukārt ietekmē izejvielu kopuma sastāvu procesa sākumā (šis ir vēl viens aspekts, kurā vertikāli integrēti tirgus dalībnieki varētu būt efektīvāki nekā dalībnieki, kas nav vertikāli integrēti). Lai gan attiecīgajā periodā Savienības *BEV* ražotāji bija atkarīgi no akumulatoru bateriju importa, galvenokārt no importa no Ķīnas, automobiļu ražotāji apņēmās veikt lielus ieguldījumus savā akumulatoru bateriju ražošanas jaudā, un vairums no tiem paredzēja šajā nolūkā sadarboties ar specializētiem dalībniekiem. Šie ieguldījumi, kas tiks veikti līdz 2030. gadam, sasniedz vairākus miljardus euro ([499]).

(1226) Pārejā uz elektrifikāciju rentabilitātes un tirgus daļas zaudēšana subsidētā importa no Ķīnas dēļ Savienības automobiļu ražotājiem rada ļoti lielu risku, jo tas nozīmētu, ka tie nespētu veikt nepieciešamos ieguldījumus jaunās akumulatoru bateriju tehnoloģijās, kas palielinās nobraucamo attālumu, saīsinās uzlādes laiku, samazinās izmaksas un uzlabos drošību, un tādējādi sekmīgi īstenot šo pāreju. Tai pašā laikā Ķīnas uzņēmumi spēja panākt apjomradītus ietaupījumus ĶV piešķirto subsīdiju lielā apjoma dēļ un eksportē *BEV* uz Savienību par netaisnīgām cenām, atņemot tirgus daļu Savienības ražošanas nozarei, kam rodas lieli zaudējumi un kas tāpēc nespēj veikt nepieciešamos ieguldījumus. Ja subsidētais imports no Ķīnas Savienības ražošanas nozarei nodarīs neatgriezenisku kaitējumu, elektrifikācijas mērķrādītājs netiks sasniegts un varētu tikt apdraudēti Eiropas Savienības mērķi klimata jomā.

(1227) Kompensācijas pasākumu noteikšana ļautu Savienības ražošanas nozarei godīgi konkurēt tirgū un ražot un pārdot Savienības tirgū pietiekami daudz *BEV*, lai nākotnē varētu kļūt rentabla. Kā paskaidrots 1078. apsvērumā, Savienības *BEV* ražošanas nozare ir kapitālietilpīga nozare, tāpēc tai ir vajadzīgs laiks, lai panāktu apjomradītus ietaupījumus, kas nepieciešami tās pastāvīgo izmaksu segšanai un rentabilitātes panākšanai. Tāpēc pasākumu noteikšana pasargātu Savienības ražošanas nozari no intensīva un negodīga cenu spiediena, ko pretējā gadījumā radītu imports no Ķīnas.

([498]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/851 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO_2 emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā (OV L 110, 25.4.2023., 5. lpp.).

([499]) https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzqypr/.

(1228) Ja kompensācijas pasākumi netiktu noteikti, 1221. apsvērumā minētos Savienības *BEV* ražošanas nozares ieplānotos ieguldījumus pārejā uz elektrifikāciju un darbvietās autobūves nozarē apdraudētu negodīga tirdzniecība. Savienības ražošanas nozare nespētu tikt līdzi Savienības tirgus pārejai no *ICE* automobiļu ražošanas uz *BEV*, jo subsidētā Ķīnas importa cenas ir zemākas par Savienības *BEV* ražotāju cenām. Turklāt Savienība riskē zaudēt vienu no savām svarīgākajām ražošanas nozarēm, un Savienība kā reģions tehnoloģiju un inovācijas jomā varētu atpalikt no Ķīnas un ASV un varētu nesasniegt savus klimata mērķus.

(1229) *VDA* norādīja, ka Ķīnas uzņēmumu darījumdarbība Ķīnā un plašais atbalsts ļauj gūt apjomradītus ietaupījumus un veicina tādu jomu kā apstrādes rūpniecības, loģistikas un pētniecības un izstrādes rentabilitāti visā pasaulē. Saskaņā ar VANA sniegto informāciju, ņemot vērā pašreizējo pasaules kārtību un izmantoto uzņēmējdarbības modeli, šī ietekme veicina arī Eiropas autobūves nozares attīstību.

(1230) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka, lai gan iepriekš — sākot no 20. gs. 80. gadiem — bija bažas par Japānas un Korejas automobiļu ražotāju ienākšanu un tirgus daļu palielināšanos Savienībā, Japānas un Korejas ražojumu ieviešana rosināja Savienības ražotāju centienus pielāgoties, inovēt un panākt lielāku efektivitāti. Turklāt Japānas un Korejas ražotāji sāka ražošanu Savienībā, kļuva par daļu no Savienības ražošanas nozares un tādējādi tieši veicināja tās attīstību un progresu. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka to pašu var gaidīt no Ķīnas *BEV* ražotājiem.

(1231) Komisija nepiekrita šim apgalvojumam, jo pastāv būtiskas atšķirības starp Korejas un Japānas automobiļu ražotāju uzplaukumu pēdējos gados un pašreizējiem Ķīnas OAR. Konkrētāk, Korejas un Japānas OAR konkurēja ar Savienības OAR *ICE* automobiļu jomā, un Savienības OAR šajā jomā bija ilggadēja pieredze un piegādes ķēdes. Turpretī Ķīnas un Savienības *BEV* ražotāju konkurencē būtisks faktors ir Ķīnas dominējošais stāvoklis elektrisko akumulatoru bateriju ražošanā. Savienības ražotāji pašlaik ar lieliem ieguldījumiem un izmaksām veido akumulatoru bateriju klasterus Savienības tirgum, un tāpēc to stāvoklis ir pavisam citāds nekā laikā, kad palielinājās automobiļu imports no Japānas un Korejas. Turklāt agrāk Korejas un Japānas ražotājiem, lai piekļūtu Savienības tirgum, lielākoties nācās veidot tirdzniecības tīklus, kuru izveide aizņēma laiku un radīja lielas izmaksas. Savukārt Ķīnas ražotājiem eksportētājiem pašlaik ir vieglāk sazināties ar patērētāju tieši — bez tirgotāja starpniecības, izmantojot automobiļu iegādes tiešsaistē un tiešās pārdošanas modeļus, kuru lietojums aug. Visbeidzot, agrāk Savienības ražotājiem bija jākonkurē tikai ar nelielu skaitu Korejas un Japānas ražotāju, savukārt izmeklēšanas periodā, kā paskaidrots 1125. apsvērumā, Savienības tirgū bija vairāk nekā 14 Ķīnas *BEV* ražotāju. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(1232) ĶV apgalvoja, ka kompensācijas pasākumu noteikšana nav Savienības interesēs, jo Savienības *BEV* ražošanas nozarei nav pietiekamas jaudas saražot tik daudz *BEV*, lai apmierinātu visu *BEV* pieprasījumu Savienībā.

(1233) Kā paskaidrots 1060. apsvērumā, izmeklēšanā atklājās, ka Savienības ražošanas nozarei ir pietiekama jauda, lai saražotu *BEV* un apmierinātu Savienības pieprasījumu. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

(1234) Komisija konstatēja, ka subsidētā importa arvien straujākais pieaugums apdraudētu pāreju no *ICE* transportlīdzekļu ražošanas uz *BEV*, tādējādi radot būtiska kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei. Ja Savienības ražošanas nozare piedzīvos, ka ārkārtīgi palielinās imports no Ķīnas par negodīgām cenām, kas ir zemākas par Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenām, un strauji pieaug tā tirgus daļa, tam būs būtiska negatīva ietekme uz Savienības ražošanas nozares stāvokli, jo tā zaudēs pārdošanas apjomu un tirgus daļu, kā arī strauji samazināsies tās rentabilitāte, radot ievērojamus zaudējumus un tādējādi arī zaudējumus no ieguldījumiem. Tas neizbēgami novedīs pie ražotņu slēgšanas Savienībā un darbvietu masveida zaudēšanas. Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka pasākumu noteikšana būtu Savienības ražošanas nozares interesēs.

7.2. **Nesaistīto importētāju intereses**

(1235) Kā minēts 47. apsvērumā, neviens nesaistīts importētājs izmeklēšanā nesadarbojās. Tāpēc Komisija, ņemot vērā nesaistīto importētāju nesadarbošanos, provizoriski secināja, ka kompensācijas pasākumu noteikšanai nebūtu nesamērīgas ietekmes uz nesaistītajiem importētājiem.

7.3. **Lietotāju intereses**

(1236) Izmeklējamo ražojumu izmanto vairāku veidu lietotāji, konkrēti, automobiļu līzinga uzņēmumi, automobiļu nomas uzņēmumi, automobiļu koplietošanas uzņēmumi, taksometru uzņēmumi un galalietotāji.

(1237) Pieteicās un atbildes uz lietotāju anketas jautājumiem iesniedza septiņi lietotāji, kas pieder divām uzņēmumu grupām, proti, uzņēmums Nr. 32 un seši uzņēmumi, kas pieder *Leasys Group*. Šie uzņēmumi izmeklējamo ražojumu iznomāja saviem klientiem.

(1238) Uzņēmuma Nr. 32 iesniegtās atbildes uz anketas jautājumiem bija nepilnīgas. Komisija nosūtīja vēstuli par nepilnībām, kurā pieprasīja papildinformāciju. Uzņēmums neatbildēja uz vēstuli par nepilnībām, norādot, ka tas ir pārāk apgrūtinoši. Tāpēc Komisija nepārbaudīja uzņēmuma Nr. 32 atbildes uz anketas jautājumiem. Taču jāmin, ka aizpildītajā anketas daļā uzņēmums Nr. 32 norādīja, ka tad, ja pierādītos, ka Ķīnas subsīdijas ir izraisījušas mākslīgi zemas *BEV* cenas Savienībā, tas varētu kaitēt visai Eiropas piegādes ķēdei. Tas uzskatīja, ka tad, ja negodīga cenu noteikšanas prakse, ko veicina valsts atbalsts Ķīnas ražotiem transportlīdzekļiem, kaitētu Savienības *BEV* piegādātāju dzīvotspējai, savstarpējie pasākumi Eiropas ražošanas aizsardzībai būtu taisnīgi un nepieciešami, lai nodrošinātu piegādes noteiktību.

(1239) *Leasys Group* uzņēmumi iesniedza pilnīgas atbildes uz anketas jautājumiem, un, kā paskaidrots 80. apsvērumā, Komisija pārbaudīja atbildes, ko bija snieguši divi no šiem uzņēmumiem, kuri arī iegādājās *BEV* no Ķīnas.

(1240) Komisija konstatēja, ka lietotāji, kas sadarbojās, kopā nopirka mazāk nekā 0,1 % no kopējā importa no Ķīnas, kā arī no importa no citām valstīm un šis apjoms atbilda 1 % no Savienības ražošanas nozares kopējā pārdošanas apjoma (pamatojoties uz reģistrēto *BEV* skaitu). Izmeklēšanas periodā tie mazāk nekā 5 % izmeklējamā ražojuma iegādājās no Ķīnas, vairāk nekā 95 % no Savienības ražotājiem un atlikušo daļu no citām valstīm.

(1241) Abu pārbaudīto lietotāju apgrozījums un izmaksas, ko radīja Ķīnas izcelsmes *BEV*, izmeklēšanas periodā veidoja mazāk nekā 2 % no to kopējā apgrozījuma un kopējām izmaksām. Pārbaudīto lietotāju rentabilitātes norma izmeklēšanas periodā bija mērāma viencipara līdz mazos divciparu skaitļos.

(1242) Komisija konstatēja, ka kompensācijas pasākumu noteikšanai būtu zināma ietekme uz konkrētiem izmaksu posteņiem, kas saistīti ar Ķīnas izcelsmes *BEV*, proti, uz amortizāciju, procentu izdevumiem un apdrošināšanu. Tomēr, ņemot vērā šo izmaksu posteņu nelielo daļu pārbaudīto lietotāju kopējās izmaksās (mazāk nekā 2 %) un ļoti nelielo Ķīnas izcelsmes *BEV* īpatsvaru to kopējā autoparkā, tika konstatēts, ka kompensācijas maksājumu ietekme uz to kopējām izmaksām būtu nenozīmīga. Analīze, ko Komisija veica, pamatojoties uz abu pārbaudīto lietotāju sniegtajiem datiem par izmeklēšanas periodu, parādīja, ka iespējamais izmaksu pieaugums, ko radītu kompensācijas pasākumu noteikšana, to peļņas normu samazinātu tikai nedaudz un abi uzņēmumi turpinātu būt rentabli. Šo nelielo ietekmi uz rentabilitāti vēl vairāk mazinātu lietotāju iespēja vismaz daļu izmaksu pieauguma novirzīt klientiem vai pāriet uz alternatīviem piegādes avotiem. Arī abi pārbaudītie lietotāji uzskatīja, ka kompensācijas pasākumu noteikšana būtiski neietekmētu to finansiālos rādītājus.

(1243) Tāpēc, pamatojoties uz lietas materiālos iekļauto informāciju un ņemot vērā ieinteresēto personu viedokļus, Komisija provizoriski secināja, ka pasākumu noteikšanai nebūs nesamērīgas ietekmes uz lietotājiem.

7.4. **Piegādātāju intereses**

(1244) VANA un EAPA norādīja, ka Ķīnas tirgus kā lielākais automobiļu tirgus pasaulē ir ļoti būtisks automobiļu piegādātāju un ražotāju konkurencei un inovācijas spēju stiprināšanai. Tās apgalvoja, ka jebkādi pasākumi, kuru rezultātā varētu samazināties Savienības automobiļu piegādātāju un ražotāju piekļuve Ķīnas tirgum, ilgtermiņā varētu kaitēt attiecīgo ražošanas nozaru inovācijas spējām un konkurētspējai.

(1245) Kā paskaidrots 1253. apsvērumā, izmeklēšanas mērķis ir atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū. Izmeklēšana neattiecas uz Savienības uzņēmumu piekļuvi Ķīnas tirgum un pati par sevi nevar pasliktināt Savienības piegādātāju un ražotāju piekļuvi Ķīnas tirgum. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts. Katrā ziņā, ja ar šo apgalvojumu VANA un EAPA atsaucās uz iespēju, ka Ķīna varētu iesaistīties pretdarbībā, kas izpaustos kā Savienības uzņēmumu piekļuves tās tirgum samazināšana, šis jautājums ir aplūkots 7.6. iedaļā turpmāk.

(1246) *Eurofer* atbalstīja izmeklēšanu. Tā norādīja, ka autobūves nozarē tiek patērēts daudz tērauda, tāpēc labs Savienības *BEV* ražotāju stāvoklis nākotnē ir ļoti svarīgs arī Savienības tērauda nozarei. *Eurofer* apgalvoja, ka kaitīgajam subsidētajam *BEV* importam no Ķīnas būtu negatīva ietekme uz Savienības tērauda ražošanas nozari. *Eurofer* norādīja, ka pastāv stratēģiska interese saglabāt veselīgu Savienības autobūves nozari, lai nosargātu Savienības tērauda nozari un miljoniem ar to saistītu darbvietu. *Eurofer* apgalvoja, ka Komisijai būtu ātri jāveic pasākumi, lai nodrošinātu, ka Savienības autobūves nozares stāvoklis pastāvīgi ir labs, un novērstu kaitējuma draudu materializēšanos.

(1247) Arī uzņēmums Nr. 29 pauda atbalstu izmeklēšanai, apgalvojot, ka kompensācijas pasākumi palīdzētu atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus un godīgu konkurenci starp automobiļu ražotājiem un citām ieinteresētajām personām. Tas apgalvoja, ka subsidētā importa no Ķīnas dēļ Savienības *BEV* ražošanas nozares tirgus daļa, visticamāk, samazinātos un tas negatīvi ietekmētu izejsastāvdaļas ražojošo uzņēmumu pārdošanas apjomu, peļņu un spēju veikt ieguldījumus Savienībā.

(1248) Arī uzņēmums Nr. 31 pauda atbalstu izmeklēšanai, cerot, ka tās rezultātā konkurences apstākļi autobūves nozarē Savienībā izlīdzināsies. Uzņēmums Nr. 31 norādīja, ka Savienības zaļās pārkārtošanās centieni un ar tiem saistītie ieguldījumi un inovācija, ko veic autobūves nozare, tiktu apdraudēti un Savienības uzņēmumi būtu netaisnīgi nonākuši nelabvēlīgā situācijā.

(1249) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija provizoriski secināja, ka kompensācijas pasākumu noteikšana ir Savienības piegādātāju interesēs.

7.5. **Ietekme uz patērētājiem un klimata mērķiem**

(1250) VANA apgalvoja, ka, lai līdz 2035. gadam sasniegtu ES attiecībā uz CO_2 noteikto bezemisiju mobilitātes mērķrādītāju, Savienības tirgū ir jābūt pietiekamam elektrotransportlīdzekļu piedāvājumam. Tā uzskata, ka Ķīnas izcelsmes *BEV* cenu pieaugums varētu apgrūtināt šā mērķrādītāja sasniegšanu. VANA, kā arī ĶV apgalvoja, ka Komisijai būtu jāņem vērā Ķīnas nozīme visas Eiropas rūpniecības un autobūves nozares pārveidošanā, jo īpaši to virzībā uz oglekļneitralitāti. Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka Savienības ražošanas nozares ražošanas jauda, kas ir ierobežota — galvenokārt iekšzemes un ārvalstu akumulatoru bateriju piegādes traucējumu dēļ —, nav pietiekama, lai ES varētu sasniegt savus klimata mērķus autotransporta nozarē, tāpēc ES savu mērķu sasniegšanā ir atkarīga no *BEV* importa un Ķīna šajā saistībā joprojām paliks svarīga ES partnere. Uzņēmums Nr. 24 arī apgalvoja, ka kompensācijas maksājumi apdraudētu tādu *BEV* piedāvājumu Savienības tirgū, kuru cena ir pieņemama Savienības patērētājiem ar zemiem un vidējiem ienākumiem, un tādējādi galu galā apdraudētu ES rīcību, kas vērsta pret klimata pārmaiņu radītajiem eksistenciālajiem draudiem.

(1251) Šīs izmeklēšanas mērķis ir nodrošināt, ka Savienības un Ķīnas *BEV* ražotāji konkurē vienlīdzīgos konkurences apstākļos, un tā dod iespēju novērst kaitējumu, ko Savienības ražotājiem draud radīt subsidētais imports. Tāpēc kompensācijas maksājumi tikai kompensēs kropļojošo subsidēšanu, bet tirdzniecības plūsma neapstāsies. Iespējamajam patērētāju maksājamo cenu pieaugumam pretī jāliek postošā ietekme, ko kompensācijas maksājumu neesības gadījumā imports par zemām cenām radītu uz Savienības ražošanas nozari, kura, tiklīdz tirgus būs pilnībā pārgājis no *ICE* transportlīdzekļiem uz *BEV*, nodrošinās miljoniem darbvietu ES. Savienības autobūves nozares izzušana Savienības tirgu ietekmētu ārkārtīgi negatīvi, radot papildu sekas arī uz piegādātāju

nozari un potenciāli novedot pie miljoniem darbvietu zuduma Savienībā. Izmeklēšanā atklājās, ka, tā kā cenu kāpums būtu neliels, t. i., tas atspoguļotu tikai šajā izmeklēšanā konstatēto negodīgo subsidēšanu, cenas patērētājiem nepieaugtu nesamērīgi, pat ja galaklientiem būtu jāsedz pilnīgi viss cenu pieaugums. Tomēr ir gaidāms, ka vismaz daļu cenu pieauguma absorbēs importētāji. Papildus tam Komisija norādīja, ka divpusējos centienus cīņā pret klimata pārmaiņām nevar balstīt uz negodīgu konkurenci, ko rada subsidēti *BEV* par zemām cenām, bet to pamatā vajadzētu būt vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem, kuros godīga konkurence un inovācija veicinās zaļo pārkārtošanos. Bez Savienības *BEV* ražošanas nozares nebūs iespējams sasniegt ES vērienīgo mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas, jo šajā nolūkā ir jānodrošina Savienības bezemisiju transportlīdzekļu piegādes ķēde, lai līdz 2035. gadam nodrošinātu, ka visi Eiropā reģistrētie jaunie automobiļi ir bezemisiju automobiļi.

(1252) *CCCME* iesniedza ekonomisko analīzi, ko veikuši divi profesori no universitātes *Katholieke Universiteit Leuven* un Ekonomikas politikas pētniecības centra (*CEPR*). Ziņojumā secināts, ka Savienības *BEV* tirgus, Savienības *BEV* ražotāji un patērētāji, kā arī Savienība kopumā bez *BEV* importa no Ķīnas nevar iztikt, jo šis imports ir nepieciešams, lai uzturētu konkurenci un inovāciju Savienībā un ātrāk darītu pieejamus *BEV* par pieņemamu cenu vidusmēra patērētājiem, un nodrošinātu Savienības klimata mērķu sasniegšanu.

(1253) Neatkarīgi no tā, cik šis ziņojums ir autoritatīvs un objektīvs, Komisija norādīja, ka kompensācijas maksājumu mērķis nav apturēt *BEV* importu no Ķīnas, bet gan atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū, ko izkropļo subsidētais imports no Ķīnas par zemām cenām. Konkurencei Savienības tirgū jābūt godīgai. Centienus cīņā pret klimata pārmaiņām nevar balstīt uz negodīgu konkurenci, ko rada subsidēti *BEV* par zemām cenām, bet to pamatā vajadzētu būt vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem, kuros godīga konkurence un inovācija veicinās zaļo pārkārtošanos.

(1254) Tāpēc pēc visu aspektu izsvēršanas tiek provizoriski secināts, ka kompensācijas pasākumu noteikšana neapdraud klimata mērķus, bet, gluži pretēji, palīdzēs šos mērķus sasniegt.

7.6. **Pretdarbības risks**

(1255) EAPA, VANA un uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka kompensācijas maksājumu noteikšana varētu izraisīt pretdarbību no Ķīnas puses. EAPA un VANA apgalvoja, ka Komisijai būtu jāņem vērā pretdarbības risks un ietekme, kāda Ķīnas iespējamajai pretdarbībai varētu būt uz pašreizējo tirdzniecību ar Ķīnu un ieguldījumiem tajā.

(1256) Šī antisubsidēšanas izmeklēšana ir uz faktiem balstīta izmeklēšana, kas pilnībā atbilst piemērojamajiem PTO un ES noteikumiem. Tās pamatā ir pierādījumi par to, ka pastāv plašs kompensējamo Ķīnas subsīdiju klāsts, kā arī kaitējuma draudi Savienības ražošanas nozarei, kurus rada Ķīnas jaudas pārpalikuma ievērojamais pieaugums un strauji augošais subsidētais *BEV* imports Savienībā par zemām cenām, kā paskaidrots šajā regulā. Izmeklēšana nav paredzēta tam, lai kompensētu konkurences priekšrocību, kas varētu būt Ķīnas ražošanas nozarei, un nevar to kompensēt. Tās mērķis drīzāk ir nodrošināt, ka Savienība un Ķīnas ražotāji eksportētāji Savienības tirgū konkurē vienlīdzīgos konkurences apstākļos.

(1257) Ķīnai un Ķīnas ražotājiem eksportētājiem bija plašas tiesības aizstāvēties un piedalīties izmeklēšanā un ir tiesības uz galīgā lēmuma objektīvu pārskatīšanu tiesā, tāpēc nav vajadzības īstenot pretdarbību.

(1258) Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka apgalvotais pretdarbības risks nav tāds elements, kas liktu nosvērties pret kompensācijas pasākumu noteikšanu.

7.7. **Savstarpējā atkarība**

(1259) ĶV apgalvoja, ka, tā kā Savienības un Ķīnas *BEV* piegādes ķēdes ir savstarpēji atkarīgas un dziļi integrētas visā vērtības ķēdē, jebkādi pasākumi apdraudētu to stabilitāti un nepārtrauktību, kā arī *BEV* ražošanas nozares izaugsmi Savienībā, Ķīnā un visā pasaulē.

(1260) Kā paskaidrots 1253. apsvērumā, izmeklēšanas mērķis ir atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū. ĶV sīkāk nepaskaidroja, cik lielā mērā kompensācijas pasākumi ietekmētu piegādes ķēdes un kā šādi pasākumi varētu apdraudēt stabilitāti un nepārtrauktību. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

7.8. **Valdības stimuli Savienībā**

(1261) ĶV apgalvoja, ka Savienība pati piešķir subsīdijas Savienības ražotājiem, un sniedza dažus šādu subsīdiju piemērus. Ar to ĶV lika saprast, ka Ķīnas *BEV* ražotājiem piešķirtās subsīdijas nebūtu jākompensē.

(1262) Komisija norādīja, ka ĶV nav pamatojusi, kā tas, ka Savienība, iespējams, piešķir subsīdijas Savienības ražotājiem, ietekmē šo izmeklēšanu. Saskaņā ar Antisubsidēšanas pamatregulu kompensācijas maksājumi būtu jānosaka tad, ja subsidētais imports no valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, rada būtisku kaitējumu vai — kā tas ir šīs izmeklēšanas gadījumā — draud radīt būtisku kaitējumu Savienības ražotājiem. Šajā kontekstā nav nozīmes tam, vai Savienības ražotāji no dalībvalstīm vai ES iestādēm saņem finansiālu atbalstu tāda ražojuma ražošanai vai pārdošanai, uz kuru šī izmeklēšana tāpat neattiecas. Izmeklēšanā galvenā uzmanība pievērsta kaitējuma draudiem, ko rada subsidētais imports no Ķīnas Savienībā. Turklāt ĶV nepamatoja, kāpēc pret šīm subsīdijām būtu jāvēršas vai kāpēc tās negatīvi ietekmētu Ķīnas intereses, uz kurām šī izmeklēšana tāpat neattiecas. Turklāt tas, ka ES pati ir piešķīrusi subsīdijas Savienības *BEV* ražošanas nozarei, neietekmē Komisijas provizoriskos konstatējumus, ka ĶV ir *BEV* ražotājiem eksportētājiem piešķīrusi subsīdijas, kas saskaņā ar PTO SKP nolīgumu un pamatregulu ir kompensējamas un rada kaitējuma draudus Savienības ražošanas nozarei. Pretēji ĶV apgalvojumam Ķīnas kompensējamās subsīdijas Savienības tirgū rada negodīgu konkurenci, kas tikai kavētu Savienības *BEV* ražošanas nozares attīstību. Tāpēc šis apgalvojums tika noraidīts.

7.9. **Subsīdiju kropļojošā ietekme uz tirdzniecību**

(1263) Saskaņā ar pamatregulas 31. panta 1. punktu īpaši ņem vērā vajadzību likvidēt kaitējumu radošās subsidēšanas sekas, kas traucē tirdzniecību, un atjaunot efektīvu konkurenci.

(1264) Izmeklēšanā tika konstatēts, ka Ķīnas ražotāji eksportētāji Savienības tirgū pārdod ievērojamu apjomu subsidētu *BEV* par mākslīgi zemām cenām. Ja šī situācija turpināsies, Ķīnas ražotāji eksportētāji saglabās savu negodīgo konkurences priekšrocību, vēl vairāk vājinot Savienības ražošanas nozari, kas jau tā ir neaizsargātā situācijā.

(1265) Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka kropļojošā ietekme, ko uz tirdzniecību atstāj subsidētais imports no Ķīnas, laika gaitā palielinātos un šis imports turpinātu liegt Savienības ražošanas nozarei darboties vienlīdzīgos konkurences apstākļos.

7.10. **Citi apgalvojumi**

(1266) Uzņēmums Nr. 24 apgalvoja, ka kompensācijas pasākumu noteikšana nav Savienības interesēs, jo i) tirdzniecības aizsardzības pasākuma izmantošana nav piemērots veids, kā risināt sistēmisku piegādes problēmu, ar ko saskaras Savienības ražošanas nozare un kas izriet no nepietiekamas akumulatoru bateriju ražošanas jaudas Savienībā, ierobežotas pusvadītāju pieejamības un nepietiekamas piekļuves izejvielām — faktoriem, kuri ierobežo Savienības ražošanas nozares attīstību un nav saistīti ar importu no Ķīnas; ii) Savienības interesēs šajā kontekstā ir īstenot pasaulē vadošu rūpniecības politiku, kuras pamatā ir piekļuves tirgum nodrošināšana, kas ir būtiska Savienības ražošanas nozares attīstības atbalstīšanai, savukārt kompensācijas pasākumu noteikšana tikai ierobežotu šo attīstību; iii) Ķīnas ražotāji galu galā pārvietos Savienības tirgum paredzēto *BEV* ražošanu uz Savienību un iv) kompensācijas maksājumu noteikšana var izraisīt ķēdes reakciju, kas galu galā nodarīs kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, jo trešo valstu valdības reaģēs uz augošajām (novirzītajām) *BEV* plūsmām, vēršot pret *BEV* savus tirdzniecību ierobežojošos pasākumus, kuros *BEV* imports varētu netikt šķirots pēc tā, vai tas ir no Savienības, vai Ķīnas.

(1267) Jāatgādina, ka šīs izmeklēšanas mērķis ir tikai atjaunot vienlīdzīgus konkurences apstākļus Savienības tirgū. Kompensācijas pasākumi ir pamatoti, ja ir izpildīti pamatregulā paredzētie kompensācijas pasākumu noteikšanas nosacījumi. Kompensācijas pasākumu noteikšana neizslēdz iespēju, ka Savienība var īstenot citas politikas iniciatīvas, lai risinātu dažādas problēmas, ar kurām saskaras Savienības ražošanas nozare. Tādējādi šis apgalvojums vien nenozīmē, ka kompensācijas pasākumu piemērošana *BEV* nav Savienības interesēs. Attiecībā uz piekļuvi Savienības tirgum jānorāda, ka šīs izmeklēšanas mērķis nav apturēt *BEV* importu no Ķīnas. Turklāt tam, vai Ķīnas ražotāji eksportētāji sāks ražot *BEV* Savienībā, nav nozīmes šajā izmeklēšanā, kurā tiek aplūkots tikai kaitējums vai kaitējuma draudi, ko Savienības *BEV* ražošanas nozarei radījis subsidētais imports no Ķīnas. Turklāt apgalvojums, ka varētu tikt sākta tirdzniecības aizsardzības izmeklēšana, kuras rezultātā citas trešās valstis varētu noteikt tirdzniecību ierobežojošus pasākumus pret *BEV* importu no Ķīnas, ir tikai spekulatīvs. Visbeidzot, Komisija uzsvēra, ka šāda izmeklēšana, ja tāda būtu, ir sākama neatkarīgi un, lai to sāktu, ir vajadzīgi *prima facie* pierādījumi. Tādējādi uzņēmuma Nr. 24 apgalvojums, ka šādās izmeklēšanās imports no Ķīnas netiktu nošķirts no importa no Savienības, nav pamatots. Tāpēc šie apgalvojumi tika noraidīti.

7.11. Secinājums par Savienības interesēm

(1268) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija provizoriski secināja, ka nav pārliecinošu iemeslu secināt, ka noteikt ĶTR izcelsmes *BEV* importam kompensācijas pasākumus, kas atbilst kompensējamo subsīdiju kopējam apjomam, nav Savienības interesēs.

8. REĢISTRĀCIJA

(1269) Kā minēts 8. apsvērumā, Komisija ar reģistrācijas regulu pēc savas iniciatīvas noteica, ka *BEV* imports ir jāreģistrē. Tas tika darīts, ņemot vērā iespēju, ka kompensācijas pasākumi saskaņā ar pamatregulas 16. panta 4. punktu varētu tikt piemēroti ar atpakaļejošu spēku. Importa reģistrēšana būtu jāpārtrauc. Šajā procedūras posmā nevar pieņemt lēmumu par kompensācijas pasākumu iespējamu piemērošanu ar atpakaļejošu spēku.

8.1. Piezīmes par reģistrāciju

(1270) Pēc reģistrācijas regulas publicēšanas piezīmes par reģistrāciju tika saņemtas no uzņēmuma Nr. 22, uzņēmuma Nr. 24, *CCCME*, *Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited* (“*Asia Euro Taizhou*”) un *Tesla*. Komisija uzskata, ka šajā posmā nav nepieciešams pievērsties šīm piezīmēm. Saskaņā ar pamatregulas 14. panta 5. punktu reģistrācija ir rīks, ar ko Komisija var norīkot muitas iestādes veikt atbilstīgus pasākumus importa reģistrēšanai, lai pasākumus attiecībā uz minēto importu vēlāk varētu piemērot no šādas reģistrācijas datuma. 14. panta 5. punkts arī paredz, ka Komisija pati var noteikt, kad šāda reģistrācija būtu jāveic, un tādējādi dod iespēju ieviest reģistrāciju pēc Komisijas iniciatīvas. Komisija izmantoja šo rīcības brīvību reģistrācijas regulā.

9. PAGAIDU KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMI

(1271) Pamatojoties uz Komisijas secinājumiem par subsidēšanu, kaitējumu, cēloņsakarību un Savienības interesēm un saskaņā ar pamatregulas 15. panta 1. punktu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importam būtu jānosaka pagaidu kompensācijas maksājums.

9.1. Pagaidu pasākumi

(1272) Saskaņā ar pamatregulas 12. panta 1. punktu, kurā noteikts, ka pagaidu maksājums atbilst kopējam iepriekš [provizoriski] noteiktajam kompensējamo subsīdiju apjomam, būtu jānosaka pagaidu kompensācijas pasākumi attiecībā uz Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importu.

(1273) Pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, pagaidu kompensācijas maksājuma likmēm, kas izteiktas kā *CIF* cena līdz Savienības robežai pirms muitas nodokļa samaksas, vajadzētu būt šādām.

Uzņēmums	Pagaidu kompensācijas maksājums
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.,*	
— *Zhejiang Geely Automobile Company Limited,*	
— *Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.*	
SAIC Group:	37,6 %
— *SAIC MAXUS Automotive Company Limited,*	
— *SAIC Motor Corporation Limited,*	
— *Nanjing Automobile (Group) Corporation,*	
— *SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.,*	
— *SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.,*	
— SAIC General Motors Co., Ltd.	
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās (pielikums)	20,8 %
Visi pārējie uzņēmumi	37,6 %

(1274) Individuālās uzņēmumu kompensācijas maksājuma likmes, kas norādītas šajā regulā, tika noteiktas, pamatojoties uz šajā izmeklēšanā veiktajiem konstatējumiem. Tādējādi tās atspoguļo šīs izmeklēšanas laikā konstatēto stāvokli attiecībā uz šiem uzņēmumiem. Šīs maksājuma likmes ir piemērojamas tikai tāda attiecīgā ražojuma importam, kura izcelsme ir attiecīgajā valstī un kuru ražojuši nosauktie tiesību subjekti. Uz tādu attiecīgā ražojuma importu, kuru ražojis kāds cits, šīs regulas rezolutīvajā daļā konkrēti nenosaukts uzņēmums, ieskaitot subjektus, kas saistīti ar konkrēti nosauktajiem uzņēmumiem, būtu jāattiecina maksājuma likme, kas piemērojama "visiem pārējiem uzņēmumiem". Uz tiem nebūtu jāattiecina individuālās kompensācijas maksājuma likmes.

10. **INFORMĀCIJA PAGAIDU POSMĀ**

(1275) Komisija saskaņā ar pamatregulas 29.a pantu informēja ieinteresētās personas par pagaidu maksājumu plānoto noteikšanu. Šī informācija tika arī publiskota Tirdzniecības ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē. Ieinteresētajām personām tika dotas trīs darbdienas, lai sniegtu piezīmes par to, vai konkrēti tām nosūtītie aprēķini ir pareizi.

(1276) Trīs izlasē iekļautās ražotāju eksportētāju grupas iesniedza piezīmes par subsīdijas starpību aprēķina precizitāti. Pamatotos gadījumos Komisija izlaboja aprēķinu un attiecīgās subsīdijas starpības.

(1277) Papildus tam ražotājs eksportētājs *Great Wall Motor* iesniedza piezīmes par sava nosaukuma un ar to saistīto pušu nosaukumu iekļaušanu pielikumā ietvertajā izlasē neiekļauto pušu, kas sadarbojās, sarakstā. To izlaboja.

(1278) Pie tam vairākas puses, kas saistītas ar izlasē iekļautām grupām vai ražotājiem, kuru nosaukums ir minēts pielikumā, kur uzskaitīti izlasē neiekļautie uzņēmumi, kas sadarbojās, lūdza Komisiju iekļaut to nosaukumus pielikumā, tāpēc ka tās ir saistītas ar minētajiem uzņēmumiem un ir sākušas ražot *BEV* un/vai tos eksportēt uz ES. Tā kā šie saistītie uzņēmumi izmeklēšanas periodā izmeklējamo ražojumu neražoja un neeksportēja, šie pieprasījumi tika noraidīti.

(1279) Visas pārējās piezīmes, kas saņemtas pēc iepriekšējas informācijas izpaušanas, tiks izskatītas galīgajā posmā.

11. **NOBEIGUMA NOTEIKUMI**

(1280) Pareizas pārvaldības labad Komisija aicinās ieinteresētās personas noteiktā termiņā iesniegt rakstiskas piezīmes un/vai pieprasīt uzklausīšanu Komisijā tirdzniecības procedūrās.

(1281) Konstatējumi, kas attiecas uz pagaidu maksājumu noteikšanu, ir provizoriski un izmeklēšanas galīgajā posmā var tikt grozīti,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Tiek noteikts pagaidu kompensācijas maksājums tādu jaunu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importam, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku (ieskaitot autovadītāju) pārvadāšanai, izņemot Regulā (ES) Nr. 168/2013 ([500]) noteiktās L6 un L7 kategorijas transportlīdzekļus un motociklus, un kurus darbina (neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita) tikai ar vienu vai vairākiem elektromotoriem, ieskaitot tos, kas aprīkoti ar iekšdedzes nobraucamā attāluma palielinātāju (palīgspēkiekārtu), un kurus patlaban klasificē ar KN kodu ex 8703 80 10 (*TARIC* kods 8703 80 10 10).

2. Pagaidu kompensācijas maksājuma likmes, kas piemērojamas turpmāk minēto uzņēmumu 1. punktā aprakstītā ražojuma neto cenai ar piegādi līdz Savienības robežai pirms nodokļu nomaksas, ir šādas.

Uzņēmums	Pagaidu kompensācijas maksājums	*TARIC* papildu kods
BYD Group:	17,4 %	89BL
— *BYD Auto Company Limited*,		
— *BYD Auto Industry Company Limited*,		

([500]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

Uzņēmums	Pagaidu kompensācijas maksājums	*TARIC* papildu kods
— *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
Citi uzņēmumi, kas sadarbojās (pielikums)	20,8 %	
Visi pārējie uzņēmumi	37,6 %	8999

3. Šā panta 2. punktā minētajiem uzņēmumiem individuālās maksājuma likmes piemēro tikai tad, ja dalībvalstu muitas dienestiem tiek uzrādīts derīgs komercrēķins, kurā ir šāds apliecinājums, ko datējusi un parakstījusi šo rēķinu izdevušā subjekta amatpersona un kur norādīts tās vārds, uzvārds un ieņemamais amats: *"Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šajā rēķinā norādītos jaunos akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļus (apjoms), kas pārdoti eksportam uz Eiropas Savienību, ir ražojis (uzņēmuma nosaukums un adrese) (*TARIC *papildu kods) Ķīnas Tautas Republikā. Apliecinu, ka šajā rēķinā sniegtā informācija ir pilnīga un pareiza."* Ja šāds rēķins netiek uzrādīts, piemēro visiem pārējiem uzņēmumiem noteikto maksājuma likmi.

4. Laižot 1. punktā minēto ražojumu brīvā apgrozībā Savienībā, iemaksā drošības naudu pagaidu maksājuma apmērā.

5. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

1. Ieinteresētās personas rakstiskas piezīmes par šo regulu Komisijai iesniedz 15 kalendāro dienu laikā no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

2. Ieinteresētās personas, kas vēlas pieprasīt uzklausīšanu Komisijā, to dara piecu kalendāro dienu laikā no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

3. Ieinteresētās personas, kas vēlas pieprasīt uzklausīšanu pie tirdzniecības procedūru uzklausīšanas amatpersonas, ir aicinātas to darīt piecu kalendāro dienu laikā no šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Uzklausīšanas amatpersona izskata arī pēc šā termiņa iesniegtus pieprasījumus un attiecīgā gadījumā var lemt, vai šādus pieprasījumus apmierināt.

3. pants

1. Muitas dienestiem ar šo tiek dots rīkojums vairs neturpināt ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2024/785 1. pantu paredzēto importa reģistrēšanu.

2. Savāktos datus par ražojumiem, kas Savienībā ievesti patēriņam ne agrāk kā 90 dienas pirms šīs regulas spēkā stāšanās dienas, glabā līdz brīdim, kad stājas spēkā iespējamie galīgie pasākumi vai šī procedūra tiek izbeigta.

4. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šīs regulas 1. pantu piemēro četrus mēnešus.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2024. gada 3. jūlijā.

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Izlasē neiekļautie Ķīnas ražotāji eksportētāji, kas sadarbojās

Ražotājs eksportētājs, kas sadarbojās	Saistītie ražotāji	*TARIC* papildu kods
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	

Ražotājs eksportētājs, kas sadarbojās	Saistītie ražotāji	*TARIC* papildu kods
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	